



I NAVIGLI

RACCOLTA DEGLI ARTICOLI COMPARI SUL SETTIMANALE

(2009 – 2019)

10/07/2018

NAVIGLI, AL PROFUMO DI SCALI

Claudio Bacigalupo

Il Sindaco Sala ha presentato l'11 giugno il dibattito pubblico sul progetto di riapertura dei Navigli, con la pubblicazione online di relazioni, immagini e planimetrie esplicative sui quali chiedono consigli e commenti. Chi vuole approfondire scopre anche 34 documenti sugli aspetti idrici e tecnici, oltre 20 planimetrie architettoniche e rendering, ma nulla tratta la sistemazione viabilistica del centro entro i bastioni. Non esattamente, perché nella relazione costi benefici, le tre pagine finali dedicate alla mobilità affermano che il progetto è conforme al PUMS (1) vigente, che 2300 persone cambieranno mezzo di spostamento, 1780 abbandoneranno l'auto e 1300 la moto passando al mezzo pubblico, con un beneficio di 10 mln (€) tra minori costi di viaggio, ambientali, sociali. Solo asserzioni; non una mappa, non una analisi puntuale strada per strada, nessun intervento. Peccato che le diseconomie causate al traffico, anche operativo, dovute a percorsi più lunghi e congestionati ammontano a 53,7 mln. Dato schiacciante, ma AMAT (2) confida in una positiva futura riorganizzazione del settore logistico nei prossimi 30 anni considerati nell'analisi economica. Riportiamo il bilancio dei costi attualizzati: evidenza disagi per 166,16 mln, benefici ambientali per 95,16 mln, costi di 72,57 mln. Il saldo positivo che giustifica la realizzazione sta in 203,5 mln di valorizzazione immobiliare del contesto, estesa per 200 m. entro e fuori l'allineamento di progetto. Ma uno studio precedente evidenzia che le conseguenze viabilistiche dei 166,16 mln di disagi impatteranno largamente attorno, riducendo molto il miglioramento ambientale. Ne parliamo dopo. Costi di investimento **-64.156.607** Costi di gestione e manutenzione **-8.412.834** Benefici di natura idraulica **74.597.187** Benefici riduzione percorrenze auto e moto **20.562.467** Costi per maggiori percorrenze distribuzione merci **-53.724.933** Costi per maggiori tempi di spostamento **-112.441.465** Incremento dei beni urbani (ipotesi 2%) **203.505.957** Saldo economico **59.929.773** Il Cronoprogramma, documento da specialisti, indica già iniziata a Gennaio 2018 la fase amministrativo – esecutiva che terminerà con gli appalti entro il 2020, e così la nuova amministrazione (2021) sarà costretta ad avvallare opere e costi fino alla conclusione del 2025. Il dado è tratto, i Navigli si fanno. Mi chiedo come sia possibile discutere di un progetto che elimina funzionalmente una delle tre circonvallazioni della città sconvolgendo il funzionamento del centro, senza documentare il futuro assetto né della mobilità pubblica ATM MM, né quella privata nell'area coinvolta: circa mezza città, mentre invece l'aspetto idraulico è documentatissimo. Discutiamo di arredo, di parapetti? Dai referendum (3) in cui la riapertura dei Navigli era stata approvata dai milanesi, ho sempre sostenuto che il progetto doveva analizzare il tema architettonico, ambientale, idraulico, turistico, economico dei Navigli riaperti, ma che la sostanza da studiare era l'impatto sul traffico di una zona ampia, e che doveva essere assolutamente prioritaria l'analisi delle risposte da organizzare. Invano. Ora, incredulo della sbrigativa trattazione

trovata, ho cercato nello studio di fattibilità avviato ad aprile 2014 e concluso a giugno 2015. Il documento è redatto da un gruppo interdisciplinare coordinato dal Politecnico, con la collaborazione di MM, di AMAT ed altre Direzioni comunali, al vol. 2 della relazione contiene l'analisi degli interventi viabilistici e di trasporto, firmata da Goggi ed Indelicato (4) supportati da AMAT. (pag 75 – 119) Il quadro delle premesse è una Milano al 2025 (Pg.85-86) in cui M1 è prolungata a Baggio, M2 raggiunge Brugherio e Rozzano, M5 Settimo Milanese, M4 S Cristoforo. La velocità dei mezzi di superficie ATM aumenta del 30%, sono realizzate le linee di forza, e tutte le strade locali sono limitate a 30Kmh. La conseguenza della scommessa è che il traffico veicolare pendolare sarà ridotto del 12% e quello interno urbano del 21%. Il traffico merci non è esaminato. Parte da qui l'analisi che confronta la eliminazione dei Navigli-circonvallazione, col non intervento. Mentre in molte strade minori del centro il traffico è ridotto, si ottiene un significativo peggioramento (+ 10\20%) in moltissime strade principali: radiali (5), soffrono molto Via Larga e Foro Bonaparte e anche altre intersettoriali (6). Difficile l'accesso al Policlinico. Peggioramenti anche all'esterno (7), nei pressi di Gioia (8), ed interessate anche tratte isolate (9). In sostanza, il miglioramento (- 10\20%) si ottiene solo sulla viabilità secondaria e sulle principali rimangono i carichi attuali (+ 10\20%). La pianta pubblicata (pg.93) *** avrebbe dovuto far pensare tecnici ed amministratori perché la previsione di riduzione del solo traffico privato è dovuta ad un miglioramento del trasporto pubblico frutto della completa realizzazione di una serie di novità in cui i ritardi sono possibili, ed evidenzia che la sterilizzazione dei navigli carica proprio le strade che il trasporto pubblico percorre e vorrebbe trovare libere, non congestionate come ora. È un autogol. Questo faceva concludere i relatori che "si nota un consistente rinforzo dei flussi sul tracciato dei loop, lo schema di circolazione centrale che meriterebbe di essere studiato, e che potrebbe in buona parte risolvere i problemi." Per "Loop" si intende imporre ingressi ed uscite obbligati in ogni settore del Centro, smistati circolarmente dai Bastioni. Un progetto difficile, che deve ottenere separazione e privilegio ai mezzi pubblici, concentrazione del traffico privato di ingresso ed uscita in spazi non conflittuali, e che finalmente consideri l'incremento e la continuità delle pedonalizzazioni e della rete ciclabile. Studi, modifiche, opere, risorse, tempo. Quel piano generale del traffico nel Centro, Bastioni inclusi, sul quale si fonda la riapertura dei Navigli come progetto e come priorità discutibile solo dopo il suo esame. Si preferisce stupire col nuovo fruscio di acque. Sarebbe quel piano lo strumento urgente di affermazione di Milano attrattiva, turistica, europea; progetto di sostenibilità e di qualità diffusa della vita, metodo di affermazione di nuovi luoghi pubblici in centro come in periferia. Questa riapertura, è invece una operazione amministrativa cieca; implica 5 anni di lavori per un risultato parziale, vasche ambientali in corrispondenza dei tratti monumentali, ipoteca circa 10 altri anni di lavori ed una spesa doppia dell'attuale per il completamento, e compromette i risultati sperati, mantenendo l'attuale congestione proprio là dove la dovrebbe eliminare per riuscire a ridurla, e tutto per non aver studiato un nuovo assetto viabilistico. Politicamente è peggio: aprire un dibattito su una decisione presa, formale, su dettagli, nascondendo ai cittadini l'informazione fondamentale: la ripubblicazione del quadro trasportistico già studiato. Per evitare dubbi, e perché "The show must go on!". [caption id="attachment_50858" align="aligncenter" width="650"]

Aumento e diminuzione dei flussi a Navigli riaperti, rispetto al non intervento. (Click per ingrandire)[/caption] Dopo i risultati delle recenti elezioni amministrative, il PD milanese dovrebbe interrogarsi a fondo sulla opportunità di una lunga e costosa avventura fondata sulla valorizzazione immobiliare del centro, che così condotta rischia l'insuccesso mentre sottrae risorse a miglioramenti diffusi, ed insiste in uno stile di gestione formalmente democratico, ma sostanzialmente autoritario. Invano perché il tema del Naviglio accende passioni irrazionali, comprende significati simbolici ed ambizioni storiche, ridisegna la geografia, appartiene al mondo delle Grandi Opere e solletica i Grandi che le intraprendono. Impossibile ascoltare i richiami di una razionalità prudente, né scettica, né pregiudizialmente ostile, ma convinta della necessità di valutare gli effetti reali del progetto e la sua urgenza rispetto alle necessità attuali. Ci tornerò. Claudio Bacigalupo (1) Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (2) Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio competente in inquinamento e traffico (3) I 5 referendum ambientali del Giugno 2011 a Milano (4) Arch Giorgio Goggi, docente di Urbanistica al Politecnico di Milano e trasportista, Arch Veronica Indelicato, esperta del settore (5) Cso Italia, Pta Romana, via Torino, C Correnti, Santa Croce, Cso Magenta, Mercato, Fatebenefratelli, Dei Giardini, Manzoni, Turati, Cso Venezia, Matteotti, S Barnaba. (6) Montenapoleone, Dell'Annunciata, Lamarmora (7) i viali Piave, Vittorio Veneto, Monte Grappa, Pasubio (8) Pirelli, Galvani, Vassallo, Pzza Carbonari, Carissimi, e le radiali Sammartini, Rimembranze di Greco (9) Vittor Pisani, Lazzaretto, Settembrini, Venini, Petrella, Spontini -----

ESTRATTI E CITAZIONI dai documenti ufficiali Il Progetto nasce per lo sviluppo e la riqualificazione urbana sostenibile, per l'innovazione e il miglioramento della qualità della vita in città, sia di natura ambientale che per la salute di cittadini o frequentatori di Milano anticipa i contenuti ambientali del progetto generale, incrementa l'attrattività di Milano, favorisce fattori di socializzazione e di miglioramento del paesaggio nelle aree periferiche, esalta valori storici e monumentali, incentiva lo sfruttamento di energie rinnovabili, contribuisce al contenimento delle emissioni inquinanti e la diminuzione del gas serra. La creazione di un'area verde, a traffico limitato, dotata di ampi spazi pedonali, genera effetti positivi nelle zone residenziali circostanti: miglioramento della qualità dell'aria e del paesaggio, e diminuzione dell'inquinamento acustico. La creazione di un'area a traffico estremamente limitato (consentita dalla accresciuta disponibilità di mezzi pubblici quali M4, Circolare esterna completata, prolungamento M1, etc.), la messa in servizio di autovetture condivise ad emissioni ridotte (car pooling elettrico), la già numerosissima flotta di bike sharing, l'eliminazione progressiva delle centrali termiche alimentate a gasolio, la capillarità areale del teleriscaldamento, la diffusione e l'incentivazione all'utilizzo del delta geotermico della falda per pompe di calore potrebbero tutte insieme fornire l'occasione per creare un'area di grande godibilità ambientale. È lecito supporre che essa non limiti i suoi benefici alla sola parte di città che ha immediato affaccio sulla via riqualificata, ma che, invece, possa estendere i propri effetti diretti e indiretti per almeno due isolati. Riduzione del traffico, del rumore, attraversamento slow e quindi di maggiore attenzione per le attività commerciali, d'intrattenimento e di ristorazione sono tutti elementi che contribuiscono alla definizione di un contesto di maggior pregio per abitazioni, uffici e attività commerciali e di servizio. Il Progetto si propone di ridurre il numero di spostamenti effettuati con i mezzi individuali motorizzati per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico collettivo e della mobilità dolce. L'aumento di congestione viene in parte compensato dal dirottamento dei flussi su altri itinerari. Infatti, all'interno della cerchia dei Navigli si nota un consistente rinforzo dei flussi sul tracciato dei loop, anticipando una trasformazione dello schema di circolazione centrale che meriterebbe di essere studiato in quanto tale. Forse, in una fase più avanzata, l'introduzione della circolazione a loop potrebbe in buona parte risolvere i problemi. Tuttavia, l'aumento della congestione sembra essere compatibile con la capacità della rete e sostanzialmente sostenibile. Il confronto generale fra i due scenari, che poi verrà fatto tratto per tratto per esaminare nel dettaglio le differenze, non mostra, a prima vista, macroscopici aumenti della congestione. Unica preoccupazione suscita l'incremento di traffico su Foro Bonaparte, già maggiormente gravato in seguito alla pedonalizzazione di P.zza Castello. Dal punto di vista economico, la valutazione stima i costi in 406 milioni di euro e prevede che i benefici collettivi siano di circa 800 milioni di

euro, misurabili in miglioramento della qualità urbana, aumento della profittabilità delle attività commerciali e dell'attrattività turistica, nonché nell'incremento dei redditi per effetto dell'investimento.

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/50859>

10/07/2018

CAPIRE I CITTADINI E NON PLAGIARLI. A PROPOSITO DI NAVIGLI

Fiorello Cortiana

La questione dei Navigli, così come quella di ogni rete di infrastrutture che interviene nella definizione della identità della città e della sua area metropolitana, richiede visione e compassione da parte di chi governa Milano. Questo si evince dagli interventi e dai confronti sul tema. Visione come riconoscimento di un sistema di acque e non di singoli manufatti. I Navigli con le loro funzioni di regimazione delle acque, trasporto, irrigazione, forza motrice, hanno costituito un manufatto così particolare da determinare il disegno e il paesaggio agricolo e urbano circostante, rappresentando un elemento di dialogo con la testimonianza spirituale costituita dalle abbazie cistercensi e dalle chiese che si affacciano lungo le loro alzaie. O l'intervento su singoli tratti costituisce una parte della realizzazione di un insieme coerente, per sua natura metropolitano, o diventa la riduzione a oleografia contemporanea per dare corpo alla città come brand fondiario. La visione si deve accompagnare alla compassione per comprendere che dietro la richiesta referendaria dei milanesi per la riapertura dei Navigli, così come per la pedonalizzazione della periferia, per la riduzione del traffico privato o per la sostenibilità del dopo EXPO, ci sono una domanda e una volontà di abitare Milano in luogo del mero risiedervi. Per queste ragioni è stata indicativa la serata pubblica organizzata dalla Amministrazione Comunale e dal Municipio 6 per la presentazione di tre interventi immobiliari sul Naviglio Grande, nelle aree industriali dismesse lungo la Circonvallazione esterna 90/91. Certamente di qualità gli interventi curati da Zucchi e da Boeri, mentre quello di Beni Stabili si caratterizza per la notevole cubatura. Del resto chi può pensare che singoli episodi immobiliari, ancorché affidati ad architetti prestigiosi, costituiscano in sé l'articolazione coerente di un intervento di riqualificazione del manufatto idraulico, della Alzaia e dei nodi territoriali da esso definiti nel corso dei secoli? Molti dei cittadini che si sono registrati per l'incontro pubblico e quelli che hanno preso la parola sono parte dei comitati, delle associazioni e delle imprese costituitisi come forum per la riqualificazione partecipata 'Naviglio 6 Grande!'. Un forum che ha condiviso una Carta degli Intenti che ha nel Parco Lineare del Naviglio Grande il riferimento per interventi coerenti con una riqualificazione che dallo scalo ex FS di Porta Genova può mettere in comunicazione i quartieri che interessano entrambi i lati del Naviglio e il Parco Sud. Qualcuno può pensare che questi cittadini trovino una

soddisfazione esaustiva nell'essere pubblico registrato, componente del marketing di promozione immobiliare? L'amministrazione di Milano, città dei comuni metropolitani, può pensare che la sua azione di governo del territorio si espliciti solo nella dotazione di infrastrutture e nella attivazione di procedure amministrative ed eventi promozionali? Ci vogliono visione e compassione da parte di chi governa perché i milanesi si percepiscano come comunità che partecipa alla definizione della propria città. Non residenti, spettatori e consumatori, bensì cittadini consapevoli che esercitano la loro parte di responsabilità nella definizione del ruolo, della funzione e della identità della città che abitano. L'uso sociale del territorio, la qualità e l'organizzazione degli spazi, delle alberature, del verde, del trasporto pubblico e del traffico, dell'arredo urbano, dei servizi, delle esclusività ciclopedonali, della rete d'acque, insieme alla immagine della città producono la sua sicurezza, che non è solo ordine pubblico. Per questo occorre che il *Débat Public*, qualora sia tale, non si riduca alla informazione pubblica su singoli episodi urbani a valle di decisioni già prese. Occorre che spazi pubblici decentrati diventino *urban center*, con operatori che, attraverso cartografie e supporti digitali, facilitino la partecipazione informata al processo deliberativo dell'intelligenza collettiva diffusa. Occorre una piattaforma digitale pubblica che abiliti questa partecipazione e sia propedeutica all'incontro e non sia, al contrario, la sua sostituzione virtuale. Il deficit di legittimità della democrazia registrato con l'astensionismo richiede modalità effettive di esercizio della Cittadinanza Attiva. Per abitare la città bisogna amare Milano, per questo i forum di partecipazione come 'Naviglio 6 Grande' costituiscono una risorsa inclusiva da supportare, sviluppare e replicare. Fiorello Cortiana

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/50861>

26/06/2018

NAVIGLI MA NON SOLO: IL RETICOLO IDRICO COME INFRASTRUTTURA VERDE

Damiano Di Simine

Milano non ha solo i Navigli: nel sottosuolo milanese è rintracciabile un reticolo di oltre 200 km di corsi d'acqua del reticolo minore, in parte ripristinabile. Dopo un secolo di oblio, oggi il sistema circolatorio delle acque urbane torna ad essere una risorsa da valorizzare in chiave multifunzionale: una vera e propria infrastruttura verde, in grado di offrire una molteplicità di servizi, e non solo scorci paesaggistici della Milano d'antan. Il ripristino del collegamento tra il sistema del Naviglio Martesana (che include il Seveso e il Redefossi) e i Navigli Grande e Pavese può avere il valore di un'opera infrastrutturale di significato strategico, e non di un fantasioso ma costoso intervento di ridisegno urbano. Ma è a questa logica, quella infrastrutturale, che deve essere ricondotto. I Navigli milanesi non

possono essere solo un landmark, per quanto di pregio, perché ciò non giustificerebbe il notevole esborso necessario al loro ripristino come componente di un paesaggio urbano che nel frattempo si è adattato alla loro assenza. Bisogna pensare ai Navigli come componenti del sistema milanese delle acque superficiali, un reticolo estremamente ricco e articolato quanto occultato, valutando le opportunità che una azione di ripristino può portare alla città e all'intera area metropolitana, e commisurando ogni intervento alla sua fattibilità tecnica ed economica, in uno scenario che valuti, per ogni ramo funzionale del reticolo, il bilancio costi-benefici entro una pianificazione di medio-lungo termine. Operazione che sarebbe stato opportuno ricondurre allo sviluppo del nuovo PGT di Milano che, sotto questo punto di vista, appare carente. Il ripristino dei navigli deve dispiegare il suo significato in rapporto agli altri elementi del sistema idrico, anche alla luce del fatto che il progressivo miglioramento dello stato delle acque, perfino per corsi d'acqua come il Seveso e, in prospettiva, anche l'Olona, oggi rende ipotizzabile una loro confluenza nei navigli senza più le problematiche di ordine sanitario che nel secolo scorso avevano concorso al tombinamento. Ma a cosa serve oggi, in un secolo senza lavandaie, senza chiatte e senza mulini, il reticolo idrico in città? Si è parlato (troppo) di navigazione, ma Milano non è Venezia, ed è difficile immaginare che un servizio di navigazione possa essere qualcosa di più degli attuali battelli turistici o dei vogatori delle società canottieri: la navigabilità non può giustificare maggiori oneri e vincoli per un progetto le cui motivazioni sono altrove. Parliamo invece delle vere funzioni di infrastruttura verde, ipotizzando un ordine di importanza: - **Sicurezza idraulica**. La tombinatura dei corsi d'acqua ha incontestabilmente aumentato il rischio idraulico di Milano: l'officiosità e accessibilità degli alvei è infatti un requisito importante per prevenire gravi conseguenze. Inoltre, di fronte alle défaillance, ai costi e all'impervietà realizzativa dei sistemi di sicurezza realizzati e realizzandi (canali di gronda e vasche di laminazione), soprattutto per quanto riguarda il Seveso, un sistema di diversione delle portate in ambito urbano rappresenta un elemento di regolazione attivabile all'occorrenza, utilizzando i volumi e le capacità di deflusso di altri canali e rami del reticolo idrico, a condizione che ne sia assicurata la appropriata manutenzione. - **Recapito di acque 'bianche'**. Milano non ha una doppia rete fognaria in grado di gestire le acque diverse dai liquami fognari. Ciò comporta, lato depurazione, costi maggiori e cadute di efficienza in occasione di eventi meteorici intensi o prolungati. Il reticolo idrico superficiale, adeguatamente ramificato nella città, può vicariare questa funzione, offrendo un recapito alternativo sia alle acque piovane sia a quelle con caratteristiche tali da non richiedere trattamenti (barriere idrauliche, superi d'acquedotto, pompaggi da prima falda). - **Vettore energetico e gestione dei livelli di falda**. Il calore delle acque di sottosuolo rappresenta la fonte energetica rinnovabile d'elezione per una città come Milano. In molti contesti la sua utilizzabilità, attraverso pompe di calore, è limitata proprio dall'impossibilità di recapitare le acque usate, considerato che i sistemi di resa o di sonde immerse in falda, con il loro diffondersi, alla lunga rischiano di apportare modifiche significative alle caratteristiche fisiche e chimiche della falda. Inoltre l'evacuazione in superficie delle acque attinte è una esigenza per il mantenimento del livello freatico e la sicurezza della città sotterranea (vani interrati, metropolitane, fondamenta di grandi palazzi, sotto-servizi e fognature). - **Mitigazione dell'isola di calore**

urbano e grana fine delle connessioni verdi. Il sistema delle acque e delle relative vegetazioni riparie, attraverso l'evaporazione e l'evapotraspirazione, costituisce un componente del sistema di regolazione termica urbana, ovviamente a condizione che il ripristino dei corsi d'acqua urbani avvenga dedicando loro una adeguata sezione d'alveo, ovunque possibile collegata con il sistema del verde urbano. La qualità dell'acqua è determinante per avere corsi d'acqua con il loro adeguato corredo di forme viventi, ciò che contribuirebbe anche alla lotta biologica contro gli insetti fastidiosi. - **Utilizzo a fini irrigui per il verde urbano e gli orti.** A Milano l'acqua potabile viene in molti casi utilizzata in modo improprio e costoso per l'irrigazione del verde, pubblico e privato, e degli orti: questa è una delle spiegazioni del livello di consumo idrico molto alto che la città di Milano esibisce (cfr. ecosistema urbano 2017, 210 L/ab*giorno) nel confronto con gli altri capoluoghi italiani, pur avendo un basso livello di perdite di rete. La disponibilità di risorse idriche che non richiedono pompaggi da sottosuolo rappresenta senza dubbio una alternativa molto conveniente per contenere i consumi idrici ed energetici. - **Valorizzazione del patrimonio urbano.** La presenza del reticolo idrografico costituisce senza dubbio un fattore di miglioramento del paesaggio e del benessere urbano. L'intervento diffuso su tutto il reticolo minore consente di massimizzare gli effetti non solo sugli edifici dei quartieri centrali, che verrebbero beneficiati dall'apertura dei navigli, ma anche su quelli periferici. Il ripristino del sistema delle acque dunque determinerebbe un effetto positivo imprimendo una accelerazione ai processi di rigenerazione urbana in corso a Milano. - **Restituzione di acque irrigue.** Il Sud Milano agricolo soffre notoriamente di una criticità ancora non risolta nell'approvvigionamento di acque da impiegare in irrigazione, legata anche alla presenza della città di Milano e al suo sistema di convogliamento delle acque miste. Il convogliamento delle acque del reticolo idrico urbano verso le rogge e i cavi irrigui, già previsto per quanto riguarda la Vettabbia, consentirebbe di far fronte a queste criticità. Il processo che auspichiamo dunque, anche alla luce dei risultati acquisiti dal referendum civico, è quello di non considerare la riapertura dei Navigli come un'opera a sé stante, ma collocata entro un 'piano direttore delle acque superficiali' a Milano, un piano-programma supportato da verifiche di fattibilità, che deve necessariamente essere fortemente integrato con gli strumenti di regolazione edilizia e urbanistica (PGT, piano scali, piano dei sottoservizi, PTCP del Parco Sud), di pianificazione energetica (PAES) e dei sistemi di mobilità (PUMS), e che diventi grande processo di rigenerazione urbana, capace di fare di Milano una 'European Green Capital', capofila nella gestione delle risorse idriche, ma passibile anche di sviluppare economie e servizi legati alla funzione del reticolo idrico superficiale: infrastruttura verde che innerva spazi e funzioni urbane, sviluppando le attitudini alla resilienza che Milano è in grado di esprimere a partire dall'uso intelligente delle proprie risorse naturali. Entro una visione strategica e d'insieme lo scoperchiamento dei navigli risulta un intervento di portata molto diversa da quella con cui è stata fino ad oggi descritto e comunicato: non solo una leziosa esercitazione di disegno urbano, ma un intervento nodale per la ristrutturazione dell'ecosistema metropolitano. Damiano Di Simine

26/06/2018

NAVIGLI: QUESTIONI DI METODO ED EQUIVOCI SEMANTICI

Eugenio Galli

Svariati interventi urbanistici nell'arco di molti decenni, con scelte non sempre lungimiranti, figlie di sensibilità e logiche diverse e talora pure molto distanti da quelle attuali, hanno segnato in modo non reversibile la forma urbis di Milano conducendola a ciò che è oggi, con le vie ed i palazzi come li conosciamo, modificando vuoti e pieni, spazi ed orizzonti, cancellando quartieri per edificarne di nuovi, seppellendo anche memorie monumentali. Il volto nuovo si appoggia e talvolta sostituisce l'antico, modificandone forme e funzioni: è anche il modo in cui le città evolvono, come corpi viventi. Se però alcuni cambiamenti appaiono oggi non più accettabili, proprio nella città che, forse più di altre, ha divorato sé stessa, prima di pensare a restituzioni neppure sempre possibili conviene innanzitutto saper fare tesoro degli errori del passato per evitarne di nuovi, sempre incombenti. Partendo dal superamento di alcuni equivoci semantici nei quali risulta facile cadere: la cosiddetta "riapertura" dei navigli ha in sé un fascino suadente e illusorio perché fa pensare ad un'esperienza di riscoperta, di scavo archeologico e di conseguente recupero a nuova vita di beni sepolti dalla coltre del tempo. Ma il progetto in questione non ha nulla a che vedere, poiché in realtà concerne uno scavo nuovo, una reinvenzione, che semplicemente simula un tracciato antico. Come non ricordare allora le osservazioni di un autorevole esperto della materia, il prof. Gianni Beltrame, nella sua "Lettera aperta agli 'scoperchiatori facili' dei Navigli"? Ma c'è chi invita ad andare oltre. Allora, rispetto al dibattito in corso sul tema navigli, prima del merito, c'è un aspetto non trascurabile che attiene al metodo adottato ai fini della decisione. Sul piano metodologico infatti la discussione avviata dal Comune sostituisce il referendum, di cui si era a lungo parlato e che avrebbe chiamato i cittadini a rispondere con un sì o un no alla complessa tematica. E questa sostituzione può essere considerata positiva e virtuosa, favorendo la partecipazione, a **due condizioni** a mio avviso entrambe necessarie. La **prima** è che le informazioni siano diffuse in modo chiaro, corretto, completo, comprensibile (anche in relazione ai costi e ai tempi previsti, ed inclusi i costi di manutenzione successiva delle opere), altrimenti si produce un dibattito viziato, frutto di informazioni asimmetriche e parziali, magari idealizzate. Occorre spiegare bene da dove vengono tratte le risorse da dedicare a questa impegnativa operazione e a cosa vengono sottratte. La **seconda** condizione, è che il dibattito serva a confrontare in modo imparziale gli argomenti a sostegno e quelli contrari, per giungere a una decisione conseguente che può essere di "procedere" o anche di "non procedere". Questo è lo spirito e la lettera del *débat public* e degli altri istituti simili che vengono implicitamente richiamati dal riferimento alla

“consultazione pubblica” in corso: ma c’è questa comune consapevolezza? Il dibattito pubblico è un processo che mette a fattor comune le informazioni e i dati, le opinioni informate, i rilievi critici, le proposte e le controproposte, analizzando e pesando i vari argomenti, per “poi” decidere, in un senso o nell’altro, sull’opera pubblica dibattuta: si parte da una posizione aperta, per approdare, al termine di un percorso partecipativo, a una decisione informata e non precostituita, che può portare anche a una rinuncia. Ebbene, la percezione – anche alla luce di risposte evasive ascoltate su alcune domande al riguardo esplicite – è che, su questa partita, le cose non stiano esattamente in questo modo e che si sia invece già deciso di “fare”, che l’esito sia dunque in qualche misura già pregiudicato. Quindi la discussione pubblica sui navigli non attiene al “se”, bensì al “come” fare; serve, nella migliore delle ipotesi, a introdurre migliorie a ciò su cui si è già deciso di impegnarsi. Nel peggiore dei casi, che appartengono ai pensatori maligni, a dare una parvenza di dibattito e a creare degli schieramenti (o fazioni) nella pubblica opinione. Se è così, però, questo non avvicina, a mio modo di vedere, la partecipazione civica, ma, al contrario, l’allontana, la scoraggia, la strumentalizza, la trasforma in qualcos’altro. Perché partecipare, come a molti certamente non sfugge, costa fatica: soprattutto in un ambito di questo tipo, oltre al tempo personale investito, occorre ascoltare, leggere, studiare, confrontarsi. E la partecipazione è un impegno non meno oneroso anche per chi la gestisce. Se l’esito è aperto, la motivazione sale. Se viceversa il finale è sostanzialmente già chiuso, è ragionevole che molti possano ritenere che non valga la pena spendersi, avvertendo l’inutilità di impegnarsi a discutere sui fondamenti del progetto, sulle sue criticità, solo come testimonianza resa “a futura memoria” e senza una reale possibilità di influire sul dibattito con una qualche efficacia, di incontrare un ascolto reale. In questo senso sarebbe bene dissipare definitivamente ogni equivoco o ambiguità. Quanto sarebbe più opportuno ragionare su una rigenerazione urbana che, anziché impegnare fiumi di risorse nella ricostruzione simbolica di un anello centrale d’acqua, realizzi finalmente un rammendo radiale tra centro e periferie? Vorrei da ultimo aggiungere: ha ragione chi afferma che c’è già stato sul tema navigli un referendum nel 2011, che i cittadini si sono quindi già espressi con voto favorevole. Benché, allora, i proponenti stimassero cifre assai imprecise e ben lontane dalle attuali, che pure precise ancora non sono (i promotori referendari di “MilanoSiMuove” prevedevano *“una spesa massima aggiuntiva pari a 10 milioni di euro all’anno per un triennio”*, contro gli odierni 500). Se però vogliamo fare riferimento alle consultazioni civiche, merita in tal caso ricordarle tutte, senza selezioni di comodo (i referendum consultivi erano cinque: tutti superarono il quorum di validità e furono tutti sostenuti da un’ampia maggioranza di Sì, quasi a sottolineare una potente investitura della cittadinanza sui temi ambientali ai nuovi amministratori): ad esempio il quesito 1, relativo fra l’altro all’allargamento – fino alla cerchia ferroviaria – dell’area soggetta a *charging* (allora Ecopass, oggi AreaC), e il numero 3, concernente il mantenimento a verde del parco agroalimentare in area Expo... Eugenio Galli

26/06/2018

NAVIGLI. LE RAGIONI DELL'ASSESSORE LIPPARINI

Lorenzo Lipparini

Luca Beltrami Gadola interviene sul progetto di riapertura dei navigli e sul percorso partecipativo progettato dal Comune di Milano ritenendola "La cosa sbagliata nel momento sbagliato". Entrando però nel merito delle argomentazioni prodotte vorrei avanzare alcune osservazioni. Innanzi tutto che lo stesso Beltrami Gadola ritiene utile risolvere diversi aspetti idraulici del territorio milanese con la creazione di un condotto sotterraneo lungo il tracciato dei navigli. Vede poi di buon occhio rimettere l'acqua alla Conca delle Gabelle e a quella di Viarenna, ed è favorevole, se vi fossero denari, alla riapertura del naviglio Martesana in via Melchiorre Gioia. Si tratta esattamente degli interventi che sono stati progettati in questa fase dall'amministrazione comunale, che ha anche proposto la riapertura di ulteriori due tratti in Via Francesco Sforza, di fronte alla cà Granda, e in via Molino delle Armi, a ricongiungere il Parco delle Basiliche. Proprio queste due località, insieme alle aree prospicienti l'antico Senato e la chiesa di San Marco, sono citate da Beltrami Gadola come le uniche meritevoli di essere valorizzate per il loro fascino architettonico. In fin dei conti è lo stesso autore a esporre argomenti favorevoli all'interesse del progetto proposto dal Comune, che si compone appunto della condotta idraulica e della riapertura di 5 segmenti di naviglio. Beltrami Gadola ritiene poi che il momento di affrontare la questione sia quello sbagliato. Cita a proposito le polemiche che agitarono i milanesi nelle discussioni riguardanti il destino dei navigli, nel 1929. Trascura invece il movimento sempre più corposo che si è organizzato dopo il 2000, che ha visto 451mila cittadini esprimersi nel 2011 in un referendum consultivo sulla riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema navigli e che da ultimo ha visto il Sindaco Beppe Sala fare del tema un decisivo argomento della campagna elettorale nel 2016. Nel Piano di governo del territorio il tema della riapertura dei Navigli nel suo complesso è bene in evidenza tra le strategie per la città, come ben si è visto nelle pubbliche presentazioni svoltesi nei giorni scorsi. Confermo per altro che l'intervento specifico dei cinque tratti non è stato inserito nel Programma triennale delle opere pubbliche. Beltrami Gadola dovrebbe sapere che lo si può fare solo avendo ultimato un progetto di fattibilità tecnica ed economica. Che è quello appena concluso e oggi sottoposto a consultazione pubblica, prima che tutto sia deciso. Tralasciando le temerarie affermazioni sul fatto che la Giunta si muoverebbe sul filo del falso ideologico, avendo promosso il Dibattito Pubblico, ci tengo a sottolineare che il processo partecipativo programmato è a mio avviso quello più efficace ed opportuno per consentire a chiunque voglia esprimere un'opinione informata sul progetto navigli di poterlo fare in una fase in cui c'è tempo per poter affrontare aspetti puntuali e dirimenti. Uno strumento per nulla arrogante, ma che pone al centro dell'attenzione il progetto ed è più accurato di qualsiasi referendum, che ha invece un

obiettivo di misurazione quantitativa su un'opzione generale. Rimane infine l'argomento dell'opportunità, che è tutta politica. Beltrami lo definisce un progetto elitario e cerebrale, distaccato dalla realtà. Ma spendere l'argomento secondo cui c'è qualcosa di più importante di cui occuparsi è tanto facile quanto fazioso. Ognuno di noi ha di sicuro qualcosa che reputa più importante da anteporre ai navigli ed è agevole giocare a contrapporre opere e priorità che nei fatti non sono tra di loro alternative per tempi, modalità e forme di finanziamento. Io ritengo invece che il progetto navigli sia semplicemente giusto, e non solo perché l'analisi dei costi e benefici mostra che il progetto si ripaga con i propri positivi impatti futuri. Si tratta piuttosto di un intervento di sistema, che guarda ben oltre i singoli luoghi degli interventi inserendosi in una strategia coerente di trasformazione urbana che con questa infrastruttura investe sulla riduzione del traffico, l'aumento della mobilità dolce e della ciclabilità, la riduzione dell'inquinamento, il riordino idrogeologico, la riconnessione dei territori centrali con quelli periferici e metropolitani, l'efficienza energetica. Tematiche centrali per la sostenibilità del nostro futuro e di interesse assolutamente generale. Lorenzo Lipparini

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/50753>

19/06/2018

SPEZZARE UNA LANCIA A FAVORE DELL'APERTURA DEI NAVIGLI

Simona Viola

Caro Arcipelago, carissimo Direttore, posso sommessamente esprimere un'opinione in disaccordo con l'editoriale sulla riapertura dei navigli?(1) Se posso eccola qui. La tesi di fondo dell'articolo è che il progetto di riapertura dei navigli sia *“un progetto elitario, cerebrale, un innamoramento dissennato che guarda altrove ma non ai problemi profondi della città che non si avvertono o non si ha interesse a risolvere”*. Secondo il Direttore invece *“reddito, lavoro, sicurezza sociale, protezione, gestione del problema dell'immigrazione, edilizia sociale”* sono le priorità (di cui si sono impossessati Lega e M5S) che non ci permetterebbero di *“affrontare un investimento di quell'importanza prima di aver risolto altri problemi più urgenti per la città”*. Resto invece convinta che una buona scelta urbanistica – tanto più se condivisa e partecipata - costituisca utilissimo strumento per ricostruire senso di appartenenza sociale, fiducia nelle istituzioni, partecipazione ai processi decisionali, e così arginare degrado, marginalità e senso di abbandono. La città, le sue trasformazioni, l'assenza o la presenza di processi partecipativi, sono uno dei tasselli, o meglio delle condizioni necessarie alle collettività, per gestire anche i temi del reddito, del lavoro, della sicurezza sociale, della protezione etc. Per esempio i napoletani sanno bene quanto i luoghi “sentiti” (o i non-luoghi) della città siano importanti – in termini

sia simbolici che concreti – per migliorare la qualità della vita della città e ridurne o arginarne il degrado sociale. Anche Milano ha recentemente vissuto – penso alla risistemazione della Darsena – l’esperienza di aver messo a disposizione dei cittadini nuovi spazi per sentirsi parte di una collettività, che riscopre le proprie origini, in nuovi luoghi d’incontro dove sentirsi anche sicuri e protetti insieme. Perché non dare fiducia alla possibilità che la risistemazione dei Navigli possa concorrere a rafforzare un senso di appartenenza (anche per i giovani che vivono nelle zone più periferiche) dispiegando effetti in definitiva non dissimili a quelli che tradizionalmente si accreditano alla realizzazione di parchi, giardini e c.d. “luoghi di aggregazione”? Ma veniamo al tema della consultazione recentemente avviata, che al Direttore appare episodio di arroganza dell’istituzione. Direttore non possiamo dimenticare che c’è stato un referendum nel 2011, partecipato da più del 49 % dei cittadini che ha chiesto la riapertura dei navigli nella misura di più del 94% dei votanti: sono risultati troppo significativi per essere ignorati. Non so se all’epoca tu fossi contrario o favorevole ma comunque oggi - ovvero una volta che la collettività sia stata interrogata e abbia risposto con così alto livello di partecipazione e di consenso - ignorare quell’indicazione equivarrebbe a certificare l’insignificanza dello strumento di democrazia diretta, con ogni conseguenza in termini di incremento della sfiducia nella istituzioni (di cui francamente non abbiamo proprio bisogno, di questi tempi). Perché essere chiamati a votare se il voto poi non serve a nulla? L’Amministrazione Comunale oggi deve – non ha altra scelta, a meno di svillaneggiare il referendum che si è tenuto – rispettare quel voto, e fatico a comprendere il tuo giudizio di arroganza nei confronti di un’azione amministrativa che mi appare, al contrario, doverosamente rispettosa delle regole democratiche. Vorrei infine spezzare una lancia a favore del percorso del dibattito pubblico che è stato intrapreso. L’Italia ancora non conosce una prassi diffusa di dibattiti pubblici che pure in altri Paesi ha mostrato di dispiegare importanti effetti di partecipazione attiva e di generare coesione sociale e deflazione dei conflitti. Dovremmo essere orgogliosi che Milano inauguri una sperimentazione (per ora giuridicamente non obbligatoria) di pubblica inchiesta a fronte di un intervento così importante, radicale (e come tu giustamente ricordi, costoso) sulla città e, anche in questo caso, credo che convenga rafforzare semmai, ma non denigrare un tentativo ambizioso e importante. I processi di consultazione aiutano ad accrescere il senso di responsabilità delle collettività, aiutano ad affrontare i temi complessi con la diffusione di informazioni serie, organizzando la discussione intorno a dati, numeri, progetti, contenuti, idee ed evitando i like, gli slogan e i cori da stadio che hanno già avvelenato e imbarbarito la vita politica (approfitto per consigliare ai lettori di Arcipelago Milano il piccolo e imperdibile saggio “Contro il pensiero breve. Capire la crisi delle democrazie liberali” di Federico Cartelli Ed. La Vela). Vedo il *debat publique* come un antidoto di metodo al populismo, alla demagogia, all’autoritarismo e alla menzogna. Una città che s’incontra per discutere seriamente come reinventarsi e progettarsi è socialmente più attrezzata ad affrontare i temi del reddito, del lavoro, della sicurezza sociale, della protezione, della gestione del problema dell’immigrazione, della edilizia sociale perché è una città più responsabile, più consapevole, più razionale e meno aggressiva. Il dibattito pubblico è uno strumento culturale e politico utile a sconfiggere (così come dobbiamo sconfiggere) il progetto Lega-

M5S che si alimenta di paure, di superstizioni, di semplificazioni, di bugie, di disinformazione. Ma se è così, come credo, allora non resta che invocare indulgenza per il *debat publique* anche per ragioni squisitamente opportunistiche: a furia di denigrare l'Europa eccoci governati dai sovranisti, se l'avessimo difesa strenuamente avremmo potuto anche migliorarla, oggi è tutto immensamente più difficile. In questo senso, diversamente dal nostro carissimo Direttore, io credo che criticare l'esperimento milanese di *debat publique* sia, per dirla con le sue stesse parole, fare la cosa sbagliata nel momento sbagliato. Simona Viola 1) L'ampiezza dell'intervento di Simona Viola esclude una breve replica. Replicherò nel mio prossimo editoriale

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/50685>

12/06/2018

LA NAVIGABILITA' DEI NUOVI NAVIGLI MILANESI: UNA RISORSA O UN COSTO? (Seconda parte)

Emilio Batistiti

L'unico capitolo del libro a cura di Antonello Boatti e Marco Prusicki nel quale la questione nella navigabilità del nuovo Naviglio è posta con una certa problematicità è a firma di Renzo Rosso e Stefano Sibilla (pp. 217-238). Vi si mette in evidenza in più punti come essa sia in contraddizione con altri aspetti che riguardano il regime idraulico, la percepibilità dell'acqua il cui pelo libero, per consentire il passaggio dei natanti sotto i ponti, deve essere mantenuta a una quota molto bassa e conseguentemente anche molto limitata la possibilità di apprezzare il paesaggio urbano e gli edifici da parte di chi si trova nelle imbarcazioni. Per segnalare questo particolare aspetto si fa ricorso allo stesso schema che avevo utilizzato nello *Studio di fattibilità* per dimostrare la limitatezza delle visuali dal quale risulta chiaramente che dalle imbarcazioni si potrà vedere solo la parte alta degli edifici e la chioma degli alberi. [caption id="attachment_50596" align="aligncenter" width="600"] Schema di verifica della visibilità del paesaggio urbano da parte di chi naviga nel Naviglio[/caption] La vista più diretta e prossima sarà la muratura del canale, che si modificherà in coincidenza delle dieci conche di navigazione che moduleranno il tragitto aumentando sensibilmente la durata del percorso turistico. Questione dipendente dalla velocità della corrente e dalla quantità di acqua in arrivo dal Naviglio della Martesana che, una volta irrigati i campi, si potrà ancora avere a disposizione per consentire la navigazione, evitando il deposito eccessivo di sedime e lo sviluppo della vegetazione acquatica. Navigazione che comunque non potrà effettuarsi nei 65 giorni, ripartiti tra marzo e ottobre, dedicati alla manutenzione del canale. Peraltro nello

studio di fattibilità, nel quale si illustrano anche le caratteristiche dei battelli turistici che dovrebbero poter procedere nei due sensi per evitare manovre impossibili (lunghi 12,5 metri, larghi 2,50 metri in grado di trasportare 36 passeggeri) non si fa alcuna valutazione del possibile costo. Secondo una stima prudenziale non dovrebbero costare meno di 500.000 euro ognuno e non si sa quanti ne potrebbero servire per svolgere il servizio turistico [caption id="attachment_50594" align="alignleft" width="300"] Pianta, profilo longitudinale e sezione trasversale del battello[/caption] Tutte questioni che condizionano fortemente anche gli altri ipotizzati vantaggi derivanti dallo sfruttamento dei salti d'acqua in corrispondenza delle conche per la produzione di energia elettrica. Ma questa possibilità sembra molto problematica per la presenza della vegetazione acquatica che ha già comportato il blocco per oltre dieci anni della centrale della Conca fallata la cui realizzazione, giustificata a suo tempo per la presenza di un dislivello di ben cinque metri, potrà forse riprendere a funzionare la prossima estate dopo un ulteriore investimento di 700.000 euro. [caption id="attachment_50591" align="aligncenter" width="600"] La centrale idroelettrica della Conca fallata ferma da dieci anni[/caption] Di tutt'altra natura il vantaggio energetico derivante dalle pompe di calore che si potrebbe avvalere della vicinanza del naviglio. Ma del tutto indifferente rispetto alle conche di navigazione che sono previste esclusivamente in funzione della navigazione. Da non trascurare, comunque, che lo studio di Rosso e Sibilla si conclude affermando che *“Numerosi sono gli aspetti idrologici e idraulici da approfondire nella progettazione definitiva del sistema. Dalla valutazione e nella risoluzione spazio-temporale delle fonti di approvvigionamento idrico e delle situazioni idrologiche di emergenza che si potrebbero verificare in concreto...”*. Approfondimenti che al momento non sembra siano ancora stati fatti per quanto il progetto definitivo della prima fase sia già in fase avanzata di elaborazione. Se il programmato referendum si fosse avuto, la questione della navigabilità avrebbe potuto essere sottoposta chiaramente alla valutazione dei cittadini rapportandola ai minori costi di realizzazione delle opere (sicuramente almeno 1/3 in meno pari a 50 milioni nella prima fase e oltre 165 milioni a completamento dei lavori) e soprattutto della loro futura gestione e manutenzione. Ma questa verifica, malgrado l'impegno assunto pubblicamente dal Sindaco Sala e la delibera del Consiglio comunale, non la si vuole più fare. Ma c'è un aspetto in termini generali ancora più importante. Continuare a parlare di “riapertura dei Navigli” rappresenta una grave mistificazione. Ma il progetto che si sta portando avanti presenta ancora questa ipotesi, di cui la navigabilità rappresenta la contraddizione più eclatante che rischia di compromettere la qualità urbana del risultato. A questo aspetto tanto delicato i colleghi sembrano poco interessati ma dovrebbero essere consapevoli che tentare di ricollocare il Naviglio navigabile all'interno di una città che si è nel frattempo tanto modificata non potrà che provocare uno scenario urbano paradossale e incongruo che dovrebbe almeno essere oggetto di discussione pubblica tramite una verifica partecipata e condivisa con i cittadini (come proposto da Paolo Inghilleri e Eleonora Riva, che io stesso chiesi e ottenni di coinvolgere nello svolgimento dello *Studio di fattibilità* (pp. 185/228) e anche nel nuovo libro (pp. 311/320). Alcune simulazioni fotorealistiche esibite per illustrare i risultati dimostrano molto chiaramente la carenza del controllo degli esiti architettonici. Si pensi ad esempio alla proposta di sistemazione di Piazza Cavour (che

figurava nello *Studio di fattibilità* ma non nel nuovo libro) di cui resta confermata la soluzione progettuale. [caption id="attachment_50597" align="aligncenter" width="600"] Una soluzione proposta per piazza Cavour. Ipotesi B: "innovativa" con creazione di un nuovo specchio d'acqua[/caption] [caption id="attachment_50595" align="alignleft" width="300"] Planimetria della sistemazione "innovativa" di piazza Cavour[/caption] O, ancora, a quanto si ridurrebbe lo specchio d'acqua di piazza San Marco rispetto al respiro dello scenario storico a causa del notevole abbassamento del livello dell'acqua per consentire il passaggio dei battelli turistici sotto il ponte tra le vie Balzan e Montebello, ponte che dovrà essere a raso e non a dorso di mulo come si vede sullo sfondo della foto storica. Infatti una delle differenze fondamentali tra il Naviglio storico e quello che si potrà realizzare, pretendendo di renderlo navigabile, è che la quota del pelo libero dell'acqua dovrà essere assai inferiore, proprio perché i ponti originari erano prevalentemente a schiena d'asino, come se ne possono ancora vedere sui Navigli. [caption id="attachment_50593" align="aligncenter" width="600"] Il laghetto di San Marco con sullo sfondo il ponte pedonale a dorso di mulo[/caption] [caption id="attachment_50592" align="aligncenter" width="600"] Il laghetto di San Marco nel progetto con il ponte a raso[/caption] Il discorso sarebbe ancora lungo, ma chi intende documentarsi in dettaglio può fare riferimento al libro da poco pubblicato e al [mio capitolo](#) dello *Studio di fattibilità* dedicato alla *navigabilità*. Ma l'osservazione che, per concludere, ritengo necessario esprimere riguarda il metodo con cui il progetto di "riapertura" del Naviglio è stato condotto dai colleghi che nello svolgere tale compito nell'ambito del Politecnico di Milano devono essere considerati prima di tutto dei docenti universitari, e quindi degli scienziati, e non dei semplici professionisti. In quanto scienziati dovrebbero tenere un comportamento rigorosamente *super partes* e impegnarsi innanzi tutto ad offrire al Consiglio comunale e al sindaco Sala tutti gli strumenti e gli elementi di conoscenza per interpretare nel modo più consapevole e responsabile l'interesse pubblico e ponendoli in condizione di decidere coerentemente con il ruolo istituzionale che ricoprono. E non sostituirsi a loro con proprie convinzioni precostituite. Per quanto riguarda i nostri amministratori lascio a ciascuno di valutare con quale senso di responsabilità assumano, in nostro nome, decisioni tanto impegnative rifiutando di averne reale consapevolezza. Emilio Batistii

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/50631>

12/06/2018

IL SINDACO SALA E LA RIAPERTURA DEI NAVIGLI

Luca Beltrami Gadola

Quando il sindaco Sala ha registrato all'anagrafe il figlio di una coppia di due donne mi

sono detto: ecco la cosa giusta nel momento giusto. Quando ha chiesto al suo assessore alla partecipazione Lorenzo Lipparini di aprire le consultazioni per la riapertura dei navigli, mi son detto: ecco la cosa sbagliata nel momento sbagliato. Sbagliato persino il "come". Ho sempre scritto su queste pagine la mia contrarietà all'apertura dei Navigli: non mi sembrava il momento di affrontare un investimento di quell'importanza prima di aver risolto altri problemi più urgenti per la città. Si tratta di un'opera della quale non si trova nemmeno cenno nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2018, 2019 e 2020 e ne ho già parlato proprio a proposito dell'apertura dei Navigli. La non priorità dell'investimento era la principale ragione del mio dissenso. La principale ma non l'unica. Ne ho altre in serbo. Fin dal 1929, quando fu deciso dall'amministrazione comunale il primo interrimento della fossa interna e del Tumbun de San Marc, le polemiche agitarono i milanesi, i più autorevoli e i semplici cittadini: l'idea di chiudere prevalse. Certo non erano tempi di "partecipazione" né di ricerca del consenso. Vinsero ragioni sanitarie e di marinettiana modernità. I giovani e meno giovani architetti di allora non si opposero. Non mi pare si oppose Piero Portaluppi che allora aveva 41 anni, né Giuseppe Terragni che ne aveva solo 25, forse troppo giovane, ma neanche Giovanni Muzio di 37, l'architetto della Cà Brutta allora da poco finita. Non credo fossero di scarsa cultura e indifferenti ai destini della città. Anche da allora Milano piacque, e molto, pur senza i Navigli e la loro mancanza non fu di freno al turismo che oggi a Milano ci viene per quello che è adesso e forse anche per vedere i grattacieli di Piazza Gae Aulenti, di CityLife e magari il Bosco verticale. Dopo la guerra e le distruzioni dei bombardamenti e dopo il rinnovamento edilizio sino a oggi, le vie che sarebbero interessate dalla riapertura dei Navigli presero forma e aspetto. Faccio fatica a ritrovare un solo esempio di architettura che valga la pena di essere mostrato, salvo naturalmente la Cà Granda, il Palazzo del Senato e, non a ridosso, la Basilica di San Lorenzo, Palazzo Serbelloni e la chiesa di San Marco e poco altro, tutti monumenti che si possono ammirare da un marciapiedi. Vi fareste un selfie in via Santa Sofia? Il turismo sui canali milanesi, malamente navigabili, avrebbe dunque un tale fascino? Lo dico fin da subito, se vi fossero denari che avanzano rispetto ad altre urgenze, riaprirei la Martesana in via Melchiorre Gioia, una delle vie più larghe e più brutte di Milano, per risarcire quel pezzo di città che il Comune ha abbandonato alla speculazione edilizia senza utilizzare gli oneri di urbanizzazione per farne un grande viale alberato. Non sto a contestare le molte ragioni addotte dai sostenitori della riapertura anche parziale dei Navigli e le componenti idrauliche che potrebbero essere risolte con un condotto sotterraneo, tutto quello che farei sarebbe di rimettere l'acqua alla Conca delle Gabelle e a quella di Viarenna. Veniamo ora al momento sbagliato. La sconfitta della sinistra è in gran parte dovuta all'incapacità di interpretare i bisogni più urgenti della gente: reddito, lavoro, sicurezza sociale, protezione, gestione del problema dell'immigrazione, edilizia sociale. Della maggior parte di questi problemi si sono impossessati la Lega e M5s. Lanciare ora una consultazione sulla riapertura dei Navigli, quasi che questo sia uno dei problemi prioritari per l'amministrazione comunale dimostra, se ve ne fosse bisogno, la superficialità di Sala e la sua assoluta mancanza di sensibilità politica. La riapertura dei Navigli è un progetto elitario, cerebrale, un innamoramento dissennato che guarda altrove ma non ai problemi profondi della città che non si avvertono o non si ha interesse a risolvere. La riapertura dei Navigli è un

problema politico com'è un problema politico la consultazione alla quale si dà avvio. Problema politico è dunque anche la consultazione e il modo di gestire l'intera operazione: un episodio di arroganza dell'istituzione Comune e del sindaco Sala. Il tema del dibattito, inutilmente chiamato dibattito perché somigli al *débat publique* francese, "ha lo scopo di presentare al pubblico il progetto di riapertura dei Navigli e di raccogliere suggerimenti e proposte che possano migliorarne gli aspetti ritenuti più critici." Questo si legge nell'apposito sito del Comune. Ma come, al posto di un referendum che doveva dare la risposta al quesito di fondo "volete o non volete la riapertura dei Navigli" si fa un dibattito che dà per la decisione già presa e che si tratti solo di correggere e migliorare un progetto? Dovremo prepararci a sentire cose come questa: "Alla consultazione hanno partecipato alcune migliaia di persone, i loro pareri sono stati valutati e in parte accolti dunque si riaprono i Navigli". A casa mia un'operazione di questo genere si chiama manipolazione del consenso, viaggia sul filo del falso ideologico e a essere buoni si può chiamare "ingegneria del consenso". Ho iniziato questo pezzo approvando senza riserve il Sala che riconosce a una coppia di due donne la genitorialità e spiace dover disapprovare con altrettanta fermezza il Sala che vuol riaprire i Navigli ma anche il modo col quale gestisce il momento della partecipazione. Spiace ancora di più offrire all'opposizione argomenti per poter accusare questa Giunta di sinistra di scarsa o nulla sensibilità sociale. Non credo che i recentissimi risultati elettorali possano darmi torto. Luca Beltrami Gadola

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/50634>

05/06/2018

LA NAVIGABILITA' DEI NUOVI NAVIGLI MILANESI: UNA RISORSA O UN COSTO? (prima parte)

Emilio Batistiit

Il 20 marzo scorso è stato presentato presso l'Urban Center il libro "*I nuovi Navigli Milanesi. Storia per il futuro*" a cura di Antonello Boatti e Marco Prusicki dedicato alla prima fase di intervento che riguarda circa due chilometri, suddivisi in cinque tratte, dell'intero percorso di quasi otto chilometri, tra Cassina de' Pomm e la Darsena.

In questa nuova pubblicazione sono in gran parte ripresi gli studi e i progetti dello Studio di fattibilità per la riapertura dei navigli milanesi nell'ambito della riattivazione del sistema complessivo dei navigli e della navigabilità eseguito dal Politecnico che riguardava l'intero tracciato. Progetto di "riapertura dei Navigli", fatto proprio dal sindaco Sala come impegno simbolicamente più significativo del proprio mandato. Quello che egli stesso ha definito in più occasioni come il suo "sogno".

Ma dato che il costo della cosiddetta riapertura dell'intero tracciato comporterebbe una spesa che con i successivi adeguamenti è arrivata per ora a 500 milioni, è stato necessario riprogrammare la sua realizzazione in fasi, la prima delle quali da completarsi entro il 2022, avrebbe dovuto essere sottoposta alla verifica del definitivo consenso dei milanesi con un secondo referendum da tenersi in occasione delle elezioni del 4 marzo.

Un referendum votato a maggioranza dal Consiglio Comunale nell'ottobre scorso con il quale Sala aveva affermato che, benché i cittadini si fossero già dichiarati in termini di principio favorevoli alla riapertura dei Navigli con il referendum consultivo del 2011, intendeva sottoporre nuovamente al loro giudizio un *“progetto concreto, misurabile, tecnico e specifico nella sua puntuale definizione.”* Sono proprio parole sue!

Il proposito era quindi di attuare la condivisione della decisione e la partecipazione alle scelte successive e non ha avuto seguito per il divieto del Ministero dell'Interno di attuare il referendum in occasione delle elezioni. Per quanto fosse stato votato dal Consiglio si è quindi rinunciato al referendum sostituendolo con una generica consultazione.

E il 15 aprile la Giunta comunale ha approvato le Linee di indirizzo per la consultazione pubblica per la riapertura dei navigli che, secondo Lorenzo Lipparini, assessore alla Partecipazione, *“sarà divisa in quattro fasi seguendo il modello del débat public... affidata alla figura di un Coordinatore individuato tramite avviso pubblico... affiancato da un referente della società MM impegnato nella progettazione dell'opera.”*

Viene da chiedersi perché si sia deciso di rinunciare al referendum o, in alternativa, a ricorrere all'udienza pubblica, procedure di consultazione previste dal Regolamento per l'attuazione dei diritti di partecipazione popolare approvato nel 2016. Ci s'inventano invece altre modalità per le quali non esiste regolamentazione: viene il dubbio che sia solo per creare consenso su decisioni già prese che non si ha l'intenzione di sottoporre a una reale verifica. Altro che partecipazione!

Una consultazione che, comunque, non potrà avere alcun effetto in quanto il progetto è già in avanzata fase di elaborazione e anche perché, a causa della crescente e motivata perplessità riguardo a un'opera tanto costosa e di dubbia utilità - anche a confronto con altri interventi molto più necessari e urgenti - la consultazione, rispetto al referendum, si presta a interpretarne più liberamente i risultati.

Tornando al libro appena pubblicato, devo segnalare che non riporta il capitolo che faceva parte dello studio di fattibilità dedicato alla navigabilità, la cui sintesi è già apparsa su queste pagine il 12 e il 19 (<http://www.arcipelagomilano.org/archives/48072>) settembre dello scorso anno.

Questo fatto è grave, non per fatto personale, ma perché la questione della navigabilità ha una rilevanza enorme per quanto riguarda gli aspetti ambientali, di fattibilità tecnico costruttiva ed economica.

Cosa che ho segnalato più volte al sindaco Beppe Sala precisando di non essere affatto contrario a riqualificare il paesaggio urbano di Milano riportando l'acqua lungo il tracciato storico del Naviglio interno. Ma precisando che la questione della navigabilità è una scelta che non si può dare per scontata ma deve essere espressamente decisa proprio da lui, su deliberazione del Consiglio comunale a causa delle sue enormi conseguenze soprattutto sul piano dei costi di realizzazione, di futura gestione e sull'entità del finanziamento

necessario.

Segnalazioni a cui Sala ha risposto garbatamente assicurandomi con una sua mail del 24 luglio dello scorso anno che: *“Al momento (e certamente in una prima fase) non parliamo di navigabilità. Quello che si proporrà lascerà però aperte tutte le alternative.”* Purtroppo, due giorni dopo, ho dovuto ascoltare le sue dichiarazioni nelle quali ha citato la navigabilità del Naviglio come una risorsa per il turismo.

E recentemente, essendo tornato a segnalargli la questione ha risposto che potrà utilizzare *“la fase del débat public per far sentire le mie ragioni”*. Come se fosse un problema mio e non della città che lui rappresenta. Quindi, prima di tutto, un suo problema! Il che dimostra anche che il cosiddetto *débat* è il muro di gomma sul quale si intende scaricare ogni critica e contraddizione del progetto di “riapertura dei Navigli”.

Questione, quella del finanziamento, di cui in occasione dell'interessante convegno organizzato da Roberto Biscardini lo scorso gennaio, è stata messa a fuoco la criticità da Remy Cohen, grande esperto di *project financing*, evidenziando come l'assenza di tariffazione in un'opera di questo genere condizioni fortemente la partecipazione dei privati. Ma anche con esplicite riserve da parte di Roberto Tasca, assessore al bilancio del Comune, che ha segnalato le ristrettezze di bilancio e le indiscutibili maggiori urgenze riguardanti altri interventi, come ad esempio quelli per le periferie.

[caption id="attachment_50541" align="aligncenter" width="600"] Locandina workshop organizzato da Roberto Biscardini il 22 gennaio scorso.[/caption]

Tornando al libro a cura di Boatti e Prusicki, se poi si va a leggere il capitolo a cura di Roberto Camagni sulla Valutazione dei benefici collettivi (pp. 297-305) si scopre che sicuramente *“Andrebbero considerati gli effetti positivi relativi alla possibile navigabilità turistica dei Navigli, all'incremento di portata d'acqua dei canali per l'irrigazione dei terreni agricoli della pianura milanese e padana, alla produzione energetica e alla capacità limitativa dei danni causati alla città dalle periodiche esondazioni del Seveso.”*

Ma si osserva con grande realismo che *“Per tutti questi effetti tuttavia non esistono elementi sufficienti per una valutazione quantitativa; pertanto si preferisce indicarli ma non ‘sporcare’ la valutazione con ulteriori numeri di limitatissima affidabilità.”*

E per quanto la navigabilità sia considerata da Sala, nel suo breve testo di presentazione del libro, una visione alla quale *“è meglio non abbandonarsi”*, nei fatti egli la accetta tacitamente come un requisito imprescindibile con tutte le pesanti conseguenze economiche, funzionali, ambientali ed estetiche che essa comporta.

In uno scenario di questo tipo è chiaro che la questione del controllo dei costi è essenziale. Ma non è la sola! La realizzazione per fasi, che appare in sé ragionevole, non è infatti senza rischi e comporta che, se alla prima fase non dovesse seguire il completamento dell'opera, la navigabilità, che tanto in termini di costi, di complessità realizzativa e di impatto, verrà sacrificata.

Ne risulterà, oltre che un puro spreco, anche una grave menomazione degli aspetti qualitativi dell'intervento.

Emilio Batistii

29/05/2018

I CITTADINI E LA RIAPERTURA DEI NAVIGLI

Mario Giorcelli

Riteniamo si debbano prendere in considerazione alcune osservazioni di Ucciero in merito alla prossima consultazione sulla riapertura dei navigli nel suo articolo "Navigli e Partecipazione – Rito o Sostanza", apparso su Arcipelago Milano n 17 del 9 Maggio ultimo scorso. Condividiamo, in particolare, il punto riguardante il fatto che la consultazione dei prossimi mesi sul progetto di riapertura dei navigli potrebbe costituire l'occasione per coinvolgere i cittadini "durante" il processo di formazione delle decisioni sugli obiettivi da raggiungere e su soluzioni alternative per conseguirli, anziché per esprimersi su decisioni già deliberate. Ma la consultazione è anche l'occasione per i cittadini, a fronte di un progetto molto complesso, di dare un parere sul suo valore paesaggistico, ambientale, idraulico, economico. A questo proposito, facciamo un passo indietro per ricordare che il tema "navigli" ha acquistato un ragguardevole peso politico-amministrativo a seguito del risultato del referendum di iniziativa popolare del 2011. Come molti ricorderanno, il quesito sui navigli approvato dai milanesi era: "Volete voi che il Comune di Milano provveda alla risistemazione della Darsena quale porto della città ed area ecologica e proceda gradualmente alla riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi sulla base di uno specifico percorso progettuale di fattibilità?" Visto il risultato al 95% favorevole, il Comune, nel pieno del clima effervescente pre-Expo, provvide sollecitamente alla risistemazione della Darsena. Per quanto riguarda la seconda parte del quesito, il Comune firmava una "Convenzione Quadro" con il Politecnico di Milano (DASU), concernente "lo svolgimento di attività scientifica e tecnica, con il supporto tecnico della MM, finalizzate allo studio di fattibilità della riapertura dei navigli, nell'ambito della riattivazione del sistema complessivo dei navigli e della sua navigabilità". Da un semplice confronto della Convenzione di cui sopra con il quesito referendario si può notare che il generico proposito della "riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi" era diventato, nello studio affidato al Politecnico, la precisa richiesta di valutare la fattibilità della "riapertura dei navigli" e della loro navigabilità. A questa richiesta il gruppo di lavoro del Politecnico ha poi risposto con la proposta di opere da realizzarsi esclusivamente nell'ambito dei confini amministrativi del Comune di Milano. E' probabile che molti cittadini che hanno votato Sì al referendum del 2011 non si sarebbero aspettati che il loro voto avrebbe portato a tali esiti. In effetti, per conseguire l'obiettivo della "riattivazione idraulica" indicato nel quesito referendario, sarebbe sufficiente attuare il progetto dell'Ing. Maurizio Brown della MM, il quale prevede di riconnettere la Martesana

al sistema Naviglio Grande-Pavese Darsena (previa separazione delle acque del Seveso da quelle della Martesana) con una tubazione di diametro adeguato posata nel sottosuolo con la tecnica dello spingi-tubo (cioè senza scavi, il che garantirebbe anche il mantenimento della viabilità su almeno due corsie). Questa soluzione contribuirebbe anche a risolvere una parte dei gravi problemi idrografici del Nord-Est Milano, di cui sono esito le frequenti esondazioni del Seveso. Inoltre consentirebbe di procedere alla riapertura di tratti non necessariamente consecutivi del naviglio, garantendo in ogni caso l'alimentazione idraulica e quindi la presenza di acqua corrente. In più, tramite la pre-esistente connessione con la roggia Vettabbia, permetterebbe di recuperare le acque della Martesana per irrigare il vasto comparto agricolo delle Abbazie Cistercensi e degli Umiliati del Sud Est Milano. Se la consultazione riguardasse solo questa opera non avremmo dubbi nel dare il nostro sostegno. Ma anche la riapertura del tratto di naviglio fra il Ponte delle Gabelle e Via Fatebenefratelli, ove la sede originaria del naviglio può essere recuperata e il paesaggio urbano circostante è rimasto miracolosamente inalterato, merita la nostra massima attenzione; come pure la merita la riapertura del bacino antistante la storica Conca di Viarenna e la riconnessione della Conca con la Darsena sotto Via Gabriele d'Annunzio, richiesta nel 2011 dai promotori del quinto quesito del referendum nella prospettiva di trasformare la Darsena in un porto turistico per valorizzare l'idrovia Locarno-Milano-Venezia, in avanzata fase di progettazione e attuazione. Un voto consapevole dei cittadini, positivo o negativo che sia, sembra invece difficile ottenerlo se l'oggetto del voto dovesse riguardare in blocco tutte le opere previste nella prima fase di attuazione del progetto del Politecnico, cioè la riconnessione idraulica di cui sopra e la riapertura delle cinque tratte dei navigli a partire dalla Cassina di Pomm fino alla Darsena. Si rischierebbe infatti di avere un voto "falsato" dal sentimento del valore storico, affettivo e simbolico dei navigli: un voto che sottintende l'attesa di risultati che difficilmente potrebbero essere conseguiti, con il rischio di un contraccolpo negativo del consenso a opere eseguite. Per ottenere un voto consapevole, riteniamo che sarebbe opportuno suddividere il progetto in parti omogenee: una riguardante la connessione idraulica Naviglio Martesana – Darsena e altre riguardanti le diverse tratte dei navigli che dovrebbero essere riaperte, con particolare attenzione alle due sopraindicate. Ciascuna parte dovrebbe essere illustrata separatamente, indicandone l'utilità, il costo e i valori paesaggistici attesi, in modo da rendere evidente ai cittadini il "valore aggiunto" che deriverebbe dalla loro realizzazione. Potrebbe inoltre essere chiesta ai cittadini un'opinione sul requisito della navigabilità dei navigli nel centro città. A questo proposito il prof. Emilio Batistii, autorevole componente del gruppo di lavoro che ha redatto lo studio di fattibilità del Politecnico, ha messo in evidenza che, se si vuole soddisfare il requisito della navigabilità, il dislivello tra la sommità della banchina e il piano dell'acqua dovrà essere, in diversi tratti, superiore ai tre metri di altezza, per l'effetto combinato delle conche e della luce necessaria per consentire alle imbarcazioni di passare sotto i numerosi ponti che attraverseranno il naviglio. "Verrà quindi notevolmente limitata la percezione dell'acqua dagli edifici che vi si affacciano e, allo stesso tempo, quella dello scenario urbano da parte dei passeggeri delle imbarcazioni che vi navigheranno", conclude Batistii, avvertendoci anche che: a) l'abbassamento del piano dell'acqua potrebbe condizionare l'impianto

paesaggistico; b) rinunciando alla navigabilità la spesa per la riapertura dei navigli si ridurrebbe di circa il 25%. (1) Potrebbero infine essere sottoposte ai cittadini delle alternative (sostitutive o temporanee) in attesa della eventuale riapertura della cerchia dei navigli. Ad esempio, al fine di non perdere i benefici ambientali che si otterrebbero con la ricostruzione dei navigli (tipo la riduzione del traffico e dell'inquinamento e rumore che ne deriva), potrebbe essere ipotizzata la realizzazione di una lunga aiuola che, seguendone il percorso, riproduca l'impronta del naviglio perduto, coltivandone la memoria. Mario Giorcelli 1) Vedi Vol. 1 Studio di Fattibilità - punto 1.6.2.7

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/50482>

15/05/2018

L'ALTRO NAVIGLIO

Alessio Cortiana

“Quel ramo del Naviglio Grande, che volge a sud-ovest” ... con un'analogia che potrebbe sembrare ad un primo sguardo potenzialmente iperbolica con l'incipit de “I Promessi Sposi” di Manzoni, ad uno sguardo più attento, potrebbe invece risultare l'inizio di un romanzo storico e di formazione sull'area dei Navigli milanesi ed in particolare quella del Naviglio Grande che porta l'acqua in Darsena e in città. È proprio in questa metafora narrativa che risiede la ragion d'essere del racconto di questo ramo dei navigli milanesi, una parte di città dimenticata perché è oltre la circonvallazione e la movida dei tratti di Naviglio intono alla Darsena, riscoperta e rivitalizzata dopo la riqualificazione. Come la Darsena anche il Naviglio Grande oltre Ponte Valenza deve essere riscoperto e rianimato e per questo deve essere raccontato. Nella narrazione del suo status attuale e nel possibile collegamento del tratto di città che va dall'Alzaia del Grande a quella del Pavese e nelle storie di vita cittadina che si realizzano tra i due canali, risiedono le ragioni per le quali stanno sorgendo diversi nuovi comitati di residenti per restituire luce al Naviglio Grande in dialogo con l'altro Naviglio. Facendo emergere quella che è la storia dell'area dei Navigli. I Comitati chiedono alle Istituzioni di porre la stessa attenzione che interessa il Naviglio nel tratto da Ponte Valenza alla Darsena. I Comitati propongono una riqualificazione reale, che coinvolga attivamente la popolazione, con un ascolto effettivo e partecipato, al di là di forme quali il “bilancio partecipativo”, che nei fatti non hanno modalità trasversali e di ascolto reale, quindi democratico; modalità che vadano al di là di una demagogia populista della partecipazione collettiva. Questo perché il bilancio partecipativo presumeva una partecipazione online senza tener conto che questa parte di città, e non solo, è abitata prevalentemente da anziani, che non hanno né accesso né alfabetizzazione con gli strumenti digitali. Così viene esclusa una parte consistente di popolazione, che ha memoria preziosa che può sostanziarsi in proposte. Un ascolto reale richiede di tornare a lavorare sul territorio, non solo con iniziative spot come quelle che si

tengono sotto campagna elettorale, o con qualche iniziativa riconducibile a “ritualità proto partitiche”. Mutuando Macchiavelli, il buon “principe”, quindi il buon politico, dovrebbe tornare nelle strade tra la gente come facevano i partiti popolari per chiedere alla cittadinanza proposte per trovare assieme soluzioni reali, efficaci e realizzabili, al di là delle facili demagogie. Emblematica è la questione degli ex scali ferroviari lungo l’asse che parte dalla Stazione di Porta Genova fino a Corsico e con un potenziale sviluppo di un corridoio ecologico fino al Parco Agricolo Sud Milano. Perché non dar vita ad un gruppo di lavoro misto di comitati, cittadini e rappresentanti istituzionali, che operi sul campo per costruire assieme il progetto di un percorso nel verde di un lungo corridoio ecologico? Così nella riforma del Decentramento perché non si è creata una Municipalità dei Navigli? I quali hanno una storia, una morfologia e una vita comune? Sono invece lasciati come brani marginali in circoscrizioni più ampie, quindi inevitabilmente trascurati perché sentiti o vissuti come corpi estranei separati dall’asse ferroviario e dai manufatti idraulici stessi. Ciò vale in particolare per il Naviglio Grande, che si colloca nel Municipio 6 e si affaccia al confine del Municipio 1, per cui da un lato è sovra-attenzionato nell’area della Darsena e, quindi, dimenticato nella parte che definisce i quartieri San Cristoforo-Barona-Ronchetto. Infatti il centro politico e nevralgico della vita del Municipio 6 è rappresentato dalla parte di città dei quartieri Lorenteggio e Giambellino. Questa trascuratezza si riflette anche nei servizi. Due anni fa nel quartiere Ronchetto, lungo il Naviglio Grande, ha chiuso l’associazione volontaria di pubblica assistenza: l’ambulanza presente da 30 anni. Da allora un gruppo di giovani volontari certificati ha dato vita ad un’associazione volontaria di pubblica assistenza e tra mille difficoltà burocratico-amministrative, sta cercando di ottenere ed attivare una sede operativa per l’ambulanza. Tutto ciò nonostante la comunità locale, dal centro giovanile della Barona ai commercianti locali, alle parrocchie ed alle associazioni dei genitori delle scuole della zona li supportino, rispecchiando quella continuità di comunità sociale propria dei quartieri definiti dai Navigli. La sicurezza e la coesione sono un prodotto sociale che deriva dalla riqualificazione del territorio, tramite il decoro urbano, la manutenzione del manto stradale e il ripristino del pavé, la cura delle aree verdi, l’offerta di servizi di welfare e di prossimità, promuovendo, aiutando, accompagnando le associazioni di volontariato, le quali costituiscono l’effettivo esercizio della democrazia tramite attraverso la cittadinanza attiva. Perché questo ramo del Naviglio deve avere i bidoni verdi di plastica e non quelli di design dell’area della Darsena? Eppure le tasse pagate dai residenti dell’Altro Naviglio sono le stesse pagate dai cittadini dell’area tra Ponte Valenza e Porta Genova. Perché piazzale Negrelli, che poteva diventare un nodo di relazione tra parco Teramo e il Naviglio Grande alla fine rimane un capolinea del tram con una fontana e i posteggi come risultato della sua riqualificazione? Eppure poche centinaia di metri più avanti in corrispondenza con la Stazione di San Cristoforo ed il Capolinea della M4 ci sarebbe spazio per un capolinea di corrispondenza del tram. Tutto ciò nonostante che il comitato dei cittadini e i commercianti avessero fatto una proposta più qualificante, appunto. Perché i due Navigli non sono posti in relazione tra loro e con i comuni della prima cintura peri-urbana con effettivi percorsi ciclo pedonali e stazioni di bike sharing in una reale ottica metropolitana? Dove i Navigli avevano generato piccoli e grandi opifici, cortili collegati tra loro dove c’erano i sciustrèe, nella stessa economia della

relazione oggi ci sono show room, atelier, locali per il loisir, e start-up dell'economia della conoscenza. Testimoni e custodi del paesaggio la Canottieri Olona e la Canottieri Milano. La neo nata Canottieri San Cristoforo che indica la possibile ulteriore riqualificazione di quel tratto di Naviglio. Da qui la necessità di raccontare la vita lungo il Naviglio Grande, quel ramo di Naviglio trascurato e dimenticato, come Renzo e Lucia trascurati dalle élite locali e lasciati in mano a Don Rodrigo ed ai suoi Bravi, finché la loro storia non è stata raccontata dando loro la possibilità di rifarsi una vita. Così dev'essere per l'Altro Naviglio, che necessita di essere riscoperto, riqualificato, valorizzato con i suoi protagonisti, non lasciandoli in una zona d'ombra della politica pubblica cittadina. Alessio Cortiana

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/50306>

08/05/2018

NAVIGLI E PARTECIPAZIONE: RITO O SOSTANZA?

Giuseppe Ucciero

Alla fine Beppe Sala ha deciso: niente referendum, strumento forse inappropriato e certamente politicamente rischioso, meglio un bel processo partecipativo. Il Sindaco ha avvertito il pericolo di una consultazione pubblica simile a quella che ha affossato Renzi: il centrodestra, ben fiancheggiato dai Municipi già nelle sue mani, avrebbe potuto piegare ai suoi interessi il quesito referendario, cavalcando il tema delle periferie e trasformandolo in un'ordalia pro o contro la Giunta di centro sinistra. Che poi si tratti delle stesse periferie che proprio il centro destra ha trascurato e vilipeso per oltre vent'anni nulla importa, che tanto la gente ha la memoria corta. Dunque, Sala dixit, si porga l'orecchio al popolo, ma nelle forme meno rischiose di un bel dibattito partecipativo, ispirato si vorrebbe al modello francese del "*débat public*". In attesa di conoscerne in dettaglio forme, ruoli e criteri, ci poniamo alcune domande e riflessioni. La prima riguarda la natura stessa della questione attorno a cui si intende coinvolgere i milanesi. In breve, ci chiediamo se sia corretto sollecitare il dibattito attorno al merito di un progetto di "scopertura dei navigli", o se piuttosto questa opzione non debba essere collocata nel quadro di più alternative possibili nel governo della città. È opportuno discutere del *quantum* mentre ancora non si è condiviso, nella città e non nel consiglio comunale, il se? Certamente una Milano verde - blu, dove memoria e bellezza si intrecciano e generano luoghi che ne rafforzerebbero vivibilità e forza attrattiva, motiva fortemente un orientamento positivo, ma aldilà della fondatezza di un sogno che rischia di diventare incubo (di cui diciamo più avanti), la questione vera è se in un mondo di risorse finite sia preferibile spendere 500 milioni di euro per i Navigli o per le Periferie, o altro ancora. Chiamare la cittadinanza ad esprimersi sul merito del progetto equivale ad un tagliar corto sulle altre e, crediamo noi, più rilevanti

priorità: limitare la questione e quindi il dibattito alla domanda sul merito del progetto Navigli senza contestualizzarlo, appare un'operazione astratta, fuorviante ed inadatta a rendere utile un effettivo dibattito pubblico, risolvendosi, questo è il rischio, in una scorciatoia dialettica che peraltro neppure elimina del tutto i rischi insiti nel referendum. Così facendo, Sindaco, Giunta, e forze politiche di maggioranza, si sono prese una forte responsabilità in proprio, un onere politico che, mentre inquina la legittimità del dibattito pubblico che si intende aprire, non esclude il rischio di un contenzioso polemico con un centrodestra che comunque cavalcherà il tema. La seconda questione consiste nel governo trasparente del dibattito pubblico: l'Assessore alla Partecipazione Lipparini da un lato rassicura, ma "*apertis verbis*" fa il tifo per il progetto, usando parole quanto meno incaute ed incoerenti con il suo specifico ruolo. Si dice che la gestione della consultazione sarà affidata ad un coordinatore, scelto con avviso pubblico, e tanto basti. Ci chiediamo se questo davvero sia sufficiente: se il processo partecipativo è già stato definito nella sua struttura dal Comune di Milano (quattro fasi), se il soggetto gestore dell'avviso pubblico sarà lo stesso Comune di Milano, e se il "facilitatore" opererà affiancato (in realtà "marcato") da MM, quale ente tecnico incaricato nella progettazione dell'opera, ci chiediamo dove risiedano trasparenza e terzietà e, con queste, la garanzia concreta del rispetto delle forme e dei contenuti di un autentico processo deliberativo. Se, come si legge sugli organi di stampa, agli incontri preparatori del cosiddetto "*debat public*" partecipano i soli componenti del Comitato Scientifico del progetto e non i pur autorevoli esponenti dei diversi punti di vista, se la sua regia è affidata a 3 assessori competenti e già schierati, se il gabinetto del Sindaco curerà la comunicazione, viene più che una preoccupazione sulla qualità e la trasparenza del processo deliberativo. Non si vuole dire che tutto appaia già deciso e scritto, ma certamente si poteva fare molto di più e meglio in questa direzione, ad esempio affidando il processo partecipativo ad un soggetto politicamente neutro, costituendo un Comitato Scientifico davvero plurale, al quale i progettisti dei Navigli rispondessero, attivando non una procedura che presenta il progetto e rassicura ma, piuttosto, un processo democratico che riconosce, legittima ed attiva la pluralità delle posizioni. In caso contrario, appare alto il rischio che il Comune di Milano, come si dice, se la canti e se la suoni: il Sovrano porge l'orecchio ma non condivide il suo potere, né mette effettivamente in discussione la sua decisione, lasciando risicati margini di mediazione ed incassando, o illudendosi di incassare, il pieno dividendo del consenso. Non che l'esercizio di una funzione di ascolto, specie se effettivamente attento e consapevole del contributo che può venire dai cittadini, sia cosa di poco conto, ma appare pur sempre collocato nel quadro di un esercizio paternalistico e condiscendente del potere. Forse Milano merita di più e di meglio, forse merita una governance dei processi di innovazione del territorio più ampia, completa e trasparente, forse le sue articolazioni culturali, imprenditoriali, sociali, politico istituzionali, possono offrire un contributo maggiore a patto che non ci si limiti a porgere l'orecchio, ma si definisca un quadro di effettiva compartecipazione. Del resto, e qui si viene alla questione di merito, appare chiaro che il progetto per la "scopertura dei Navigli" è un'operazione di grande portata, economica ed urbanistica, sociale e culturale, che deve iscriversi, "nel futuro strategico di Milano come città della sostenibilità e dell'innovazione". Senza riprendere quanto già scritto a più

riprese, ci si deve chiedere se questo progetto sia quanto di meglio si possa immaginare per una Milano sostenibile ed innovativa, o se altro possa ambire a questo titolo. Se una Milano dei Navigli scoperti sia effettivamente in grado di migliorare la qualità della vita (e di chi poi) ed il suo profilo (e per chi poi), come potrebbe per esempio essere un grande progetto di riconversione ecologica, o se piuttosto non possa risolversi in una fasulla cartolina del passato idonea ad alimentare il caleidoscopio fluorescente di una Milano ridotta a scenario di eventi e meta di turismo cheap. Ci si deve chiedere se questo progetto Navigli possa essere risorsa di efficientamento energetico e addirittura di “valorizzazione delle aree agricole alle porte di Milano”, o se queste medagliette non siano incongrue ed immotivate. Ci si deve chiedere se le pur rilevanti ragioni di natura idraulica legittimino surrettiziamente un intervento di impatto assai più rilevante. Ci si deve chiedere se la rendita immobiliare dei residenti del centro possa formare il principale esito dell'investimento pubblico. Nel merito del progetto, ne siamo consapevoli ed è un aspetto non secondario, potrebbero darsi mille e una varianti, a partire dall'opportuno discernimento dei luoghi che più di altri, ed a costi molto più limitati di altri, possono prestarsi ad operazioni di recupero e valorizzazione urbana: pensiamo al tratto di Via Melchiorre Gioia, e meglio ancora alla valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei Navigli già oggi esistenti, il “Grande” ed il “Pavese”, aste già oggi “scoperte” ma largamente neglette, connessioni preziose tra centro, periferia e territorio metropolitano, luoghi dove turismo sostenibile, stili di vita ecologici, design e servizi innovativi, produzione agricola di qualità, e sistema dei borghi possono alimentare una nuova visione di città e di metropoli. Dubitiamo che a Milano, ai Navigli, e neppure allo stesso Beppe Sala, servano operazioni di ingegneria del consenso condotte verso un esito predeterminato, ma un autentico, vero e trasparente, gioco democratico attorno a cui costruire processi corretti di rappresentanza degli interessi e di deliberazione allargata. Giuseppe Ucciero

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/50243>

24/04/2018

NAVIGLIO GRANDE UNA STORIA DI ORDINARIA SCIATTERIA

Fiorello Cortiana

Il Naviglio Grande nel tratto periurbano, dopo San Cristoforo e le Canottieri, è interessato da una iniziativa minore che è emblematica della sciatteria con cui questa amministrazione non/vede oltre la circonvallazione della 90-91. Di più, è emblematica della indifferenza, quando non si tratta di insofferenza, verso la relazione con i cittadini, sia direttamente, sia a seguito dell'uso degli strumenti di relazione con la decisione pubblica, che si tratti dei referendum o dell'Udienza Pubblica fa poca differenza. In questo caso l'Ufficio Grandi

Eventi (sic!), ha autorizzato la collocazione, in un tratto di cento metri della striscia tra ferrovia e Naviglio, di una fiera da strapaese piena di stand e furgoni Street food, con corollario di macchine e camion posteggiati ovunque sull'Alzaia, musica a palla full time, dalle 22,00 "dal vivo", dai neo melodici a una cover band dei Pink Floyd. Il Municipio 6 dice che, nessuno lo ha interpellato e che questo spazio ha ricevuto un'autorizzazione 'temporanea per Street food e serate diverse' dagli uffici centrali. Temporaneo per quanto non viene detto, del resto già un anno fa su quell'area era stato allestito un cantiere e ora, dopo le opere di sbancamento e la bruciatura di materiali a cielo aperto durante la 'pulizia', con relativa segnalazione ignorata dei cittadini alla Polizia Locale, sono arrivati i camion con i materiali per montare le strutture e stand vari. L'unico cartello ora esposto è 'Storie Metropolitane' e fa seguito a un rendering con immagini di quello che era stato annunciato: un Luna Park per bambini con bar e parcheggio auto annessi. In questo momento l'allestimento è presentato come 'Salone del Mobile Beer Fest' ed è già in rete la propaganda sulla stessa area di successive date di altre feste per tutti i fine settimana di maggio e giugno. Il che significa ulteriore traffico su quello che è un percorso ciclopedonale utilizzato da migliaia di cittadini di ogni età, nonché musica ad alto volume per diverse ore al giorno. Oltre a chiedere a chi può venire in mente di concedere di realizzare un obbrobrio da strapaese in riva al Naviglio, incompatibile con la sua vocazione, i residenti e le migliaia di cittadini che lo hanno risignificato come spazio ciclopedonale dovrebbero subirlo nel nome della 'città che sale', perché qualcuno ha deciso di fare cassa a spese della qualità del vivere sociale di alcune migliaia di cittadini che abitano questo quartiere. Perché chi decide non si mette nei panni di chi subirà gli effetti di quella decisione? Dov'è il Municipio 6? Gli Uffici centrali gli hanno chiesto un parere? Che qualificazione danno al Naviglio Grande, al quartiere, alla città un tot di bancarelle e di stand male assortiti e che generano un traffico che insiste sulla pista ciclopedonale frequentata da migliaia di cittadini di ogni età? Con quali norme igieniche? Con quale sicurezza per il soccorso? Con quale trasparenza? C'è una memoria di coloro che sono cresciuti nella zona disegnata dai Navigli e dalle funzioni ad essi collegate, con l'acqua che scorre lenta tra la ferrovia e i loft, show room, nuovo artigianato legato al design, sorti negli spazi che erano di un'altra Milano, la città operaia delle industrie e delle manifatture, comunque anch'esse funzioni economiche legate alla materia e alla relazione sociale. Chi abita i Navigli coltiva questa memoria come elemento vivo di identità e non vuole essere ridotto a residente o, peggio, a figurante popolare coerente con le insegne delle pizzerie e ristoranti che si vogliono tradizionali per il pubblico della movida che occupa le aree più centrali del Naviglio, quella che priva di senso quei meravigliosi manufatti idraulici e le case che vi si affacciano, perché le botteghe sono state tutte sostituite dai ristoranti vernacolari. Perché chi ha scelto di stare in pace in una periferia per nulla anonima deve sentirsi dare del reazionario che contrasta lo sviluppo logico della città? Per altro con le bancarelle raffazzonate... Il sindaco e la giunta dicono che devono "ripartire dalle periferie", ma cosa si intende per riqualificazione? Lasciare che gli spazi della città siano un supporto inerte per decisioni prese in un altrove non ben definito, che si tratti di interventi trasandati puntuali o degli ex scali FS o di Città Studi? Non ha alcun senso il ricatto 'o così o niente': l'Alzaia era parte del progetto con cui Milano vinse l'Expo.

Vie d'acqua e vie di terra. Le vie d'acqua sono finite in Procura e a San Vittore, la via di terra doveva esser un itinerario ciclabile che dal sito Expo arrivava fino alla Darsena, dal ponte Giordani sarebbe proseguita lungo l'Alzaia, da Corsico fino all'altezza di Piazza Negrelli a carattere esclusivamente ciclopedonale. Sarebbe. È stata ampliata la sede stradale, è stato rifatto il fondo, per il resto è rimasta una delle incompiute di Expo e rimane una strada di servizio del Consorzio Est Ticino Villoresi per la manutenzione del Naviglio, formalmente con divieto d'accesso, anche se la consuetudine nel suo utilizzo da parte dei cittadini l'ha trasformata/percepita come pista ciclopedonale. Milano è sorta lungo la linea di guado tra Adda e Ticino, grazie alla regimazione delle acque e a soluzioni di ingegneria idraulica straordinarie. La vocazione ad essere un nodo internazionale aperto alle innovazioni è la sua cifra. La cosa importante è mantenere un equilibrio e una sostenibilità ambientale, sociale, culturale, delle infrastrutture e dei servizi. Senza dimenticare che un buon urbanesimo richiede una partecipazione informata dei cittadini ai processi deliberativi e quando i milanesi hanno preso la parola, a maggioranza si sono espressi per indirizzi di sostenibilità da realizzare con soluzioni innovative. Per essere chiari: quando abbiamo fatto il Parco Sud, il parco di cintura più grande d'Europa, molti dicevano che volevamo frenare lo sviluppo. Quando, da assessore regionale, ho messo il polo esterno della Fiera a Rho-Però e non a Lacchiarella dove tutte le realtà finanziarie e immobiliari volevano, molti dicevano che eravamo contro lo sviluppo. Ma come? Sull'asse Linate-Malpensa, sul sedime di una raffineria dismessa, a un km di metro in superficie da Molino Dorino, con la possibilità di anticipare la stazione di porta dell'Alta Velocità. Di cosa stiamo parlando? È possibile pianificare con criterio, con equilibrio capace di produrre qualità sociale. Un articolo uscito su una testata internazionale relativo alle opportunità che Milano può avere dalla Brexit conclude, saggiamente, con una considerazione: la città mantiene una prossemica di relazione ed a un tempo è un nodo internazionale dell'innovazione. Ebbene, è proprio questo equilibrio che occorre mantenere, senza diventare un supporto inerte, un palcoscenico, per chi va alle fiere, per chi va a San Siro o al Forum piuttosto che a fare la movida. Equilibrio, buon gusto, interesse generale, parola ai cittadini. Perché consegnare Città Studi alla speculazione immobiliare quando questo equilibrio secolare dà senso al suo stesso toponimo? Di quale innovazione si tratta? Ambientalismo non è né immobilismo né deserto. Ogni luogo ha la sua vocazione che è sciocco e dannoso snaturare. Il vuoto non è il nulla e il chiedere di stare in pace a casa propria, di poter leggere, studiare, chiacchierare, riposare senza subire l'arroganza della movida costituisce una richiesta legittima. I luna park li facciano dove non ci sono le case, dove non c'è un patrimonio architettonico-naturale come il Naviglio; l'Alzaia dev'essere qualificata, bella, sicura e a disposizione delle migliaia di cittadini che la usano per camminare, correre, andarci in bici, pattini e skateboard, occorre fare vivere i Navigli; l'alternativa precostituita 'o barbonate o niente' non ha senso. Le cose si possono fare bene e con gusto. Pretendere che ci sia un indirizzo pubblico regolato sull'uso degli spazi della città non è né reazionario né sovietico. Il Vincolo apposto sui Navigli, che comprende sia il manufatto idraulico sia le aree circostanti definite anche dalla sua funzione, è tutto meno che passatista. Gli show-room hanno usato gli stessi cortili e gli ex opifici per una economia di relazione in luogo del vetrocemento di Ligresti in una parte della ex Richard

Ginori. Si tratta di un'asta lunga oltre due chilometri fino a Corsico, larga una cinquantina di metri dopo il ponte don Milani e oltre duecento nell'area dello scalo FS di San Cristoforo. È necessario un orientamento pubblico che ne indichi la vocazione, che è il contrario delle autorizzazioni alla spicciolata per sagre dell'arrosticino. Per questo come cittadini, negozianti, Canottieri, imprese, abbiamo proposto all'assessore Maran e all'Amministrazione una progettazione complessiva partecipata, per poterne cogliere a pieno la straordinarie potenzialità. Nessun 'effetto Nimby-Non Nel Mio Cortile', al contrario la voglia di utilizzare l'intelligenza e le esperienze diffuse per definire gli indirizzi di riqualificazione. Occorre conservare ciò che dà qualità e innovare quando serve a produrla, il resto è integralismo, in un senso o nell'altro. Fiorello Cortiana

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/50166>

07/11/2017

NAVIGLI: UN FUTURO FUORI DAL SOLO IMMAGINATO

Fancesco Spadaro

È dal 2011 che i milanesi hanno testimoniato di voler immaginare una Milano diversa. A partire dai referendum cittadini voluti sei anni fa dal comitato MilanoSiMuove. In quella occasione è chiaramente emerso un desiderio di sviluppo della nostra città alternativo alle solite logiche speculative, per orientarsi verso una ricerca di qualità della vita urbana, che riassumiamo sommariamente: in più verde, sia in forma di giardini che di parchi; recupero di una identità persa, quella di città d'acqua; risparmio energetico; e così via.

Durante la Giunta Pisapia, dove gli sforzi del radicale Marco Cappato hanno appena smosso il sonno del Sindaco precedente, tentennante nel difendere i risultati della consultazione, si è persa l'occasione di tradurre i risultati ottenuti in scelte amministrative concrete e vincolanti.

Si pensi al disastro annunciato sull'Area Expo, dove al Parco Pubblico promesso sarà preferito una urbanizzazione il cui scopo ultimo è far tornare i conti di Expo, con il pretesto del Campus Universitario e di Ricerca, snaturando Città Studi della sua vocazione di Campus Urbano alternativo agli stanchi modelli anglosassoni di organizzazione fisica delle strutture scolastiche universitarie.

Poi, all'improvviso, il Sindaco Sala (forse per farsi perdonare la vicenda delle barocche Vie d'Acqua di Expo) ha afferrato il tema e lo ha fatto suo. Bene, ma come?

Allo stato attuale il Consiglio comunale, su indicazione del Sindaco Sala, ha optato per un referendum di cui vedremo presto il testo dove, forse, verranno sottoposte al giudizio dei cittadini milanesi i manufatti per la riconnessione idraulica, il recupero delle conche di Viarenna e Incoronata nonché l'apertura di un tratto di via Melchiorre Gioia. Il tutto per un

costo preventivato di circa 150 milioni.

Questo secondo referendum, anticipo a mio parere inutile, sembra più una azione per prendere tempo, cercando un plebiscito per opere che hanno un valore di per sé, al di là delle successive e possibile riapertura completa, magari arricchita da una vera e propria navigabilità.

Perché questa ripetizione di una verifica di una volontà generica, già evidente nel 2011? Forse non lo sa nemmeno Sala.

Non basta affermare di voler ri-aprire i Navigli, bisogna mostrare come e confrontarsi sulle diverse alternative e con quali costi. Ma per aprire un confronto convincendo e coinvolgendo i cittadini su un progetto puntuale si deve informarli nel modo più serio possibile, sottolineando e non nascondendo la criticità dei costi, le modalità tecniche per renderlo navigabile (attraversamenti a raso o meno per esempio), la qualità paesaggistica e le sue possibili alternative rispetto al progetto/studio prodotto col contributo di Associazioni, Politecnico e MM. Senza dimenticare di informare delle ricadute sulla mobilità o delle difficoltà di accesso alle proprietà che si affacciano sul percorso.

Per un tifoso come me della riapertura, vista anche come armatura infrastrutturale in grado di connettere centro e periferia (pensiamo per esempio al bellissimo percorso d'acqua che si creerebbe da Cernusco sino a Porta Nuova), le modalità, ovvero il progetto definitivo, sono preoccupazioni serie, la cui risposta può venire solo dai milanesi in tutte le sue articolazioni di interessi e competenze.

Ma la vogliamo davvero coinvolgere la città? O un'altra volta ci accontentiamo di un surrogato partecipativo inutile perché privo di valenza tecnico-operativa?

Bene, disegniamo il progetto così come redatto. Una simulazione che accenderebbe immediatamente tifoserie contrapposte, suggerimenti e alternative, insomma un esplosivo momento di trasparenza e partecipazione. Solo dopo, solo dopo che alla città è dato a sapere cosa esattamente è previsto può essere chiesto di votare, a favore o contro. Ma questa volta con una opinione consapevole e interessata.

Disegnare il percorso della riapertura a terra non è un tema nuovo. Già Umberto Vascelli Vallara con la sua proposta di "maquette in scala 1:1" aveva ipotizzato di evocare il tracciato previsto con pavimentazioni o pitturazioni descrittive, aiutate da totem informativi sulla storia e genesi del sistema navigli. Quella proposta aveva forse il limite, a mio avviso, di porsi in qualche modo alternativo alla riapertura vera e propria.

Propongo pertanto di recuperarla con finalità diverse: fare maturare una opinione articolata ai milanesi che appunto non hanno interessi omogenei, ma che possono democraticamente fare valere il loro volere. Un volere informato, non solo da un ricordo nostalgico, ma da un vero e proprio progetto conosciuto e conoscibile da un nastro azzurro disegnato a terra.

Francesco Spadaro

31/10/2017

NAVIGLI: ASPETTANDO IL REFERENDUM, L'UTILITÀ AMBIENTALE DI UN "TUBO"

Guido Rosti Cesàri

Lo scorso 5 ottobre 2017 il Consiglio Comunale di Milano ha votato a maggioranza due o.d.g. relativi alla possibilità di riapertura dei Navigli milanesi. Con essi da un lato si dà l'avvio alla stesura di un progetto definitivo di riapertura, dall'altro si demanda ogni decisione finale, in merito all'effettiva realizzazione del progetto nel suo insieme, a un referendum consultivo che si dovrebbe tenere, per contenerne i costi, in concomitanza con la tornata elettorale primaverile.

Senza entrare nel merito del referendum sopraccitato, da geologo, mi preme sottolineare un aspetto ambientale estremamente importante che riguarda il riequilibrio idraulico del territorio anche alla luce dei pesanti cambiamenti climatici in corso. Mi riferisco, infatti, alla riattivazione idraulica del sistema idrico artificiale che, un tempo perfettamente equilibrata e saggiamente articolata per centinaia di anni, ha subito ai primi del Novecento, con la chiusura della fossa interna, un'interruzione grave e pericolosa che ha alterato drasticamente tale delicato equilibrio.

Nel progetto di fattibilità commissionato dal Comune di Milano al Politecnico di Milano e redatto da un gruppo di lavoro interdisciplinare coordinato dal professore Boatti, veniva tra l'altro prevista, seguendo l'intuizione dell'ingegnere Brown, la realizzazione di una tubazione sotterranea che, usufruendo delle sinergie possibili con la realizzazione della Metropolitana 4, realizzasse un pre-collegamento idraulico a fondamentale supporto della successiva graduale possibilità di riapertura della Fossa interna (possibilità di riaperture graduali e/o parziali, finanziamento spalmato su più esercizi finanziari, presenza di un canale di soccorso in caso di manutenzione, etc.).

Quindi un collegamento indispensabile in un'ottica di riapertura graduale e globale, ma che, anche indipendentemente dalla riapertura e in attesa di essa, ripristinasse, comunque, nuovamente quella continuità un tempo interrotta, fondamentale per il riequilibrio idraulico sopraccitato. Ma quali concreti fattori tecnici renderebbero comunque oggi indispensabile e urgente tale ripristino?

Prima di tutto, il ricollegamento immediato dei due sistemi idraulici est e ovest con il sud Milano consentirebbe da subito un grande beneficio e apporto di acque pulite per il sistema irriguo locale del sud Milano (Vettabbia) estremamente penalizzato e carente al momento (coltivazioni, risaie, etc.), ma beneficerebbe anche dell'immissione di preziosissime portate aggiuntive nella Darsena, il nodo del sistema, proprio in quella parte di specchio d'acqua che viene più penalizzato al momento per ristagni e mancanza di

ricambio idoneo, con formazione di alghe, soprattutto, nel periodo estivo (fronte Marinali d'Italia) e durante i periodi più siccitosi.

Inoltre, ricollegare idraulicamente tutto il sistema significherebbe ridare continuità ai flussi idraulici che oggi sono interrotti o separati sotto la città, cosa che contribuisce a complicare i deflussi a valle in caso di piena. Oggi, infatti, il Naviglio Martesana, che non può più riversarsi nella fossa interna, ricevendo le acque del Seveso lungo via Melchiorre Gioia, entra insieme a esso nel canale Redefossi al Ponte delle Gabelle.

Ciò, infatti, oltre a rappresentare un grave danno per le acque pulite del Martesana che vengono così irrimediabilmente disperse e lordate dalle acque contaminate del Seveso, crea, in caso di piena, anche un ulteriore parziale impedimento a far defluire le ingenti portate in arrivo. Ciò contribuisce, anche se in parte, a provocare le intollerabili inondazioni dei quartieri a nord della città che purtroppo tutti conosciamo e che potranno essere ovviamente evitate grazie anche e, soprattutto, a tutti gli altri grandi interventi già progettati allo scopo (vasche di laminazione, raddoppio canale scolmatore, etc.).

Veniamo ora a un aspetto ambientale poco noto che tuttavia presenta notevoli problemi di carattere tecnico. Ci si riferisce alla presenza, nelle acque di fognatura, di acque pulite cosiddette "parassite" e, cioè, di acque sostanzialmente pulite che non dovrebbero assolutamente raggiungere il sistema fognario provenendo da pompaggi di falda per abbassamento della stessa.

Tali acque per essere smaltite, non essendo disponibili ricettori adeguati, vengono oggi indebitamente sversate in fognatura, provocandone oltre alla loro contaminazione, anche un indesiderato aumento delle portate che vanno ai depuratori (si parla addirittura di un 30% del totale). Ciò provoca una diluizione abbondante delle acque nere con evidente danno per gli impianti di depurazione (per i quali un funzionamento ottimale è valido in presenza di un sensibile carico organico) e, quindi, un collaterale sensibile, indesiderato e inutile aumento dei costi di gestione.

Inoltre, il controllo e la gestione delle acque meteoriche di dilavamento è stato oggetto di recenti interventi normativi (LR. 4/2016 e relativo Regolamento attuativo in discussione in Consiglio Regionale) che definendo, sia nelle nuove urbanizzazioni che nelle esistenti, limiti di portata delle acque piovane drenate secondo l'applicazione di criteri di invarianza idraulica ed idrologica, impongono per le acque meteoriche l'obbligo del riuso, dell'infiltrazione o del recapito in recettori, se disponibili.

Tali obblighi normativi implicano pertanto l'individuazione d'idonei recapiti per le acque pluviali che, nel centro urbanizzato della Città di Milano, sempre più difficilmente possono essere costituiti dal Reticolo Idrico Minore (RIM) ormai in gran parte obliterato e privo di funzionalità idraulica.

Il vantaggio poi per l'ambiente di poter disporre di un ricettore di acque pulite a portata adeguata nel cuore della città consentirebbe, nel contempo, anche un ampio sviluppo dello sfruttamento geotermico nel cuore di Milano, una risorsa energetica rinnovabile e non inquinante per l'ambiente, fornendo un contributo significativo alla diminuzione di produzione di CO₂ e di particolato se solo si pensa alla conseguente sostituzione delle vecchie caldaie a gasolio. La falda ha, infatti, la caratteristica di possedere una temperatura pressoché costante in estate ed inverno di circa 13/15 °C e, pertanto, in

estate ed inverno un delta termico significativo può essere utilizzato alternativamente per produrre sia calore che freddo.

I sistemi di pompa di calore acqua-acqua a circuito aperto, sfruttano, infatti, in modo diretto l'acqua di prima falda, utilizzando uno o più pozzi per la captazione dell'acqua e il rendimento di tali impianti si può apprezzare sapendo che la portata necessaria a produrre 1 KW termico oscilla orientativamente tra 150 l/h e 200 l/h di prelievo da falda. Nel caso in esame di pompe di calore a circuito aperto ciò avrebbe anche un'altra ricaduta ambientale collaterale estremamente importante con la conseguenza, per via di tale pompaggio, dell'abbassamento della prima falda; fatto, questo, che, seppur ora attenuato dall'ultimo decennio del 1900 e a causa delle pesanti emissioni industriali, tanti problemi ha creato alle strutture sotterranee, prime fra tutte le vecchie gallerie della Metropolitana 2.

Ricordo che tali acque sono certamente sfruttabili geotermicamente e ben utilizzabili a scopo irriguo, mentre non sarebbero in alcun modo utilizzabili a scopo potabile se non previo costoso trattamento di purificazione. Sottolineo a margine, a tale proposito, che l'acquedotto di Milano dispone di decine di pozzi fermi per mancanza di requisiti di potabilità disseminati nella città che potrebbero essere validamente ed economicamente riattivati a tale scopo.

Pertanto, sulla base di tutte le considerazioni sopraesposte ritengo che la realizzazione di tale opera vada decisa comunque e al più presto, essendo un intervento tecnico sotterraneo di elevatissimo pregio ambientale, di costo limitato, di carattere prettamente idraulico, che sfrutterebbe la temporanea ed irripetibile sinergia con i cantieri della metropolitana già in essere, limitando costi e disagi e che non presenterebbe alcun aspetto negativo né sotto il profilo estetico dello stato dei luoghi né sotto quello tecnico e neppure della sostenibilità ambientale e costruttiva.

Per tutti questi motivi sono certo che il Comune di Milano vorrà prendere seriamente in considerazione tale indicazione per promuovere la realizzazione di un'opera di carattere squisitamente idraulico a tutela della città, avviando urgentemente una valutazione tecnica e finanziaria definitiva nelle sedi opportune, con uno specifico e indispensabile accordo istituzionale (Regione, Autorità di bacino, etc.) per la sua rapida realizzazione.

Guido Rosti Cesàri

Geologo, membro del comitato scientifico del Comune di Milano per la riapertura Navigli, membro del g.d.l. del Politecnico di Milano per il progetto di fattibilità riapertura Navigli, membro del Consiglio direttivo Associazione Amici dei Navigli, curatore del sito www.milanocittadacque.it, ex membro Consulta Comunale per i referendum ambientali 2011

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/48515>

24/10/2017

ANCORA SUL REFERENDUM NAVIGLI:

SCHIETTEZZA E CORRETTEZZA

Roberto Camagni

A proposito del referendum sulla riapertura dei Navigli, già Luca Beltrami Gadola, pur non essendo convinto dell'utilità dell'opera, aveva auspicato su questa rivista e invitato a realizzare un dibattito informato, corretto, capace sia di analizzare in profondità le ragioni a favore e contro la realizzazione dell'opera che di sintetizzarle in modo non fuorviante o banale. Un obiettivo alla portata della cultura civica milanese, dato il carattere definito e puntuale che il progetto possiede, diversamente dalla genericità di tanti obiettivi anch'essi sottoposti a referendum nel recente passato.

Purtroppo già la settimana successiva su questa stessa rivista l'invito è stato disatteso dall'intervento superficiale, e fuorviante di Giuseppe Ucciero dal quale dissenso profondamente. Voglio qui brevemente parlare non del merito e delle ragioni pro o contro il progetto, ma di metodo: metodo nella comunicazione e nel dibattito pubblico e metodo di valutazione degli effetti possibili del progetto, avendo io guidato il processo di valutazione ex-ante dei benefici collettivi che ne scaturirebbero, pesantemente equivocati.

A chi e a che cosa gioverebbe l'opera? L'autore non ha dubbi e subito spara: "l'opera lavora per la rendita immobiliare"! Il perché, a suo modo di vedere, lo dicono "i progettisti stessi", avendo valutato la generazione di 826,8 milioni di valori "edonici" a favore dei proprietari degli stabili interessati. L'affermazione non coglie la vera logica del metodo utilizzato che rappresenta la più recente e potente innovazione fra i metodi valutativi: il vantaggio collettivo di un bene pubblico immateriale o di un progetto che genera beni immateriali (come la qualità urbana, ambientale e urbanistica, elementi che non hanno un prezzo di mercato) è valutata non più, come si faceva in passato, interrogando la popolazione interessata sulla sua astratta "disponibilità a pagare" per avere quel bene pubblico o quel progetto, di difficile misurazione, ma sulla stima del futuro pagamento di un extra prezzo per quegli immobili che sono interessati dal progetto stesso.

Tale extra prezzo è misurabile econometricamente in modo preciso confrontando i valori immobiliari effettivi di mercato in quelle aree che già oggi (nel caso dei Navigli) fruiscono di una "vista sull'acqua" con quelli degli immobili che non possiedono tale qualità (a parità di tutte le altre condizioni edilizie e urbanistiche).

Questo incremento della rendita immobiliare, come si può agevolmente comprendere, non rappresenta certo l'obiettivo del progetto, ma lo strumento per misurare l'"(edoné), il "piacere" o l'utilità collettiva da esso creata. Naturalmente l'incremento di valore generato da questo progetto, come accade con tutti i progetti pubblici rivolti a migliorare la qualità (o l'accessibilità) dei luoghi, viene appropriato anche dai proprietari degli immobili interessati, ma ciò non significa che questi interventi non devono essere effettuati. Anzi, io credo che questo sia il compito fondamentale dell'urbanistica: produrre vivibilità, bellezza e accessibilità! Se poi si ritiene, come anch'io ritengo, che quest'appropriazione privata di rendita generata dagli interventi pubblici costituisca un "reddito non guadagnato", come affermavano gli economisti classici, esistono ormai strumenti noti ed efficaci di "value

recapture" attraverso la tassazione delle rendite di trasformazione - come è fatto oggi in molti paesi emergenti e come si è fatto a Milano in passato per finanziare parzialmente la linea 1 della metropolitana.

L'ignoranza di questi fondamentali dell'economia urbana può essere scusato, ma non la presunzione di costruire un discorso critico su queste basi malferme.

Una seconda scorrettezza che noto nell'articolo è quella di chiedere retoricamente quale sia l'apporto del progetto Navigli alla competitività economica dell'area milanese. E' chiaro che la domanda è mal posta in quanto il progetto non risponde a questo obiettivo, ma a quello di migliorare il benessere dei cittadini (non dei turisti!) attraverso la predisposizione di vasti spazi pubblici di cui Milano è relativamente povera, come insegna il successo del progetto della Darsena. A dire il vero, si potrebbe argomentare con qualche fondamento che il progetto gioverebbe alla attrattività residenziale della città e magari per questa via potrebbe anche favorire decisioni localizzative di attività economiche esterne indirizzandole su Milano. Ma questi sarebbero effetti indiretti di difficile quantificazione, che infatti non sono stati misurati né tantomeno stimati fra i vantaggi del progetto.

Roberto Camagni

Politecnico di Milano

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/48423>

17/10/2017

NAVIGLI SCOPERTI: QUALE VISIONE E QUALI PRIORITÀ PER MILANO?

Giuseppe Ucciero

Il Consiglio Comunale ha dato via libera: in primavera si voterà sulla cosiddetta "Riapertura dei Navigli". Il dibattito pubblico entra nel vivo, anche se non pare esserci lotta tra il peso degli opposti schieramenti. Non tra le idee, però. Si affronta il tema da due punti di vista principali: se sia un'operazione culturalmente, storicamente, urbanisticamente, perfino filologicamente corretta, e se sia una priorità programmatica per Milano.

Vorrei approfondire il secondo approccio e chiedermi, chiederci, se l'investimento pubblico per i "Navigli Scoperti" soddisfi davvero i bisogni strategici di Milano, lo sviluppo e il suo futuro, il benessere e la felicità dei suoi abitanti. Insomma verso quale visione della Milano presente e soprattutto futura lavorano i "Navigli scoperti"?

I progettisti lo dichiarano *apertis verbis*: l'opera lavora per la rendita immobiliare. L'investimento pubblico genera 826,8 milioni di valori "edonici" a favore dei proprietari degli stabili interessati dall'intervento. Si dice poi il turismo, che dovrebbe trarre vantaggio da una Milano più "leonardesca che pria", ma gli stessi Boatti e Prusicki ne stimano

l'impatto in 168 milioni al massimo, valore peraltro assai ottimistico, e dunque cosa resta infine ai milanesi diversi dai percettori dei "valori edonici": una passeggiata sulle nuove alzaie? Di questo ha bisogno Milano? Regalare quasi un miliardo di euro a chi è già quantomeno agiato?

E poi, anzi soprattutto, quale processo innovativo, imprenditoriale, tecnologico e sociale, rafforza o mette in moto questo investimento? Quale impatto sui processi di sviluppo, sulla qualità del capitale umano, sulle infrastrutture materiali e immateriali? Quali ricadute ed effetti moltiplicatori sulle risorse materiali e immateriali della città e sulla sua capacità di competere nei prossimi vent'anni? A noi sembrano poche, deboli e non centrali. In filigrana, e neanche poi tanto, si coglie piuttosto una visione del futuro e della stessa identità di Milano fortemente condizionata dal ricordo dell'EXPO e dal desiderio di ripeterne coattivamente la formula di successo, in una logica da evento cartolinesco che già in occasione di Tempo di Libri ha mostrato pesantemente la corda.

In questa prospettiva, i Navigli Scoperti sono immaginati come l'icona di una Milano azzurro - verde, visibile e "attraattiva", da piazzare sul mercato dei grandi flussi turistici e immobiliari internazionali. È una logica, certamente, ma il dissenso ha ben ragion d'essere.

Lasciamo pure da parte se l'operazione effettivamente sarà in grado di generare un valore aggiunto paesaggistico e una fruibilità all'altezza delle aspettative, o se invece, come si teme fortemente, l'operazione resterà impigliata nelle inevitabili contraddizioni tra i vagheggiamenti della memoria e la concreta realtà urbana dell'oggi e del domani, tema su cui Stefano Boeri ha detto parole sagge e che la Darsena attesta materialmente tutti i giorni.

Più corposo e più centrale mi pare piuttosto ragionare sulla visione di Milano da qui a vent'anni e sulle politiche strategiche che ne dovrebbero sostenere il profilo: l'amministrazione milanese si trova a fare i conti con crisi e politiche per lo sviluppo, disagio sociale diffuso e traiettorie dell'innovazione, cambiamento climatico e carenze abitative, debolezza delle infrastrutture educative e ricerca: molteplici opzioni, su cui fare filtro e scegliere la direzione di marcia, individuando gli ambiti prioritari di investimento.

Mi pare vi sia consenso ampio e diffuso sul fatto che per fare di Milano una metropoli in grado di continuare a esercitare il ruolo di città all'altezza delle sfide globali, servono grandi iniezioni di capitale intellettuale, servizi innovativi, qualità ambientale, coesione sociale, infrastrutture. Servono soprattutto politiche e investimenti capaci di stringer in stretta relazione direttrici di sviluppo e capitale intellettuale e sociale, alimentandone la crescita in un gioco virtuoso, avviando e sostenendo operazioni di ampio respiro e forte impatto come la decarbonizzazione, lo sviluppo delle tecnologie e dei servizi 4.0, la riqualificazione delle infrastrutture materiali e immateriali, fino alla riqualificazione delle periferie, dell'edilizia abitativa e scolastica.

Grandi temi, grandi emergenze, grandi investimenti, che per la loro finalità e la logica intrinseca sono in grado di impattare fortemente e specificamente sulle principali risorse per lo sviluppo sostenibile: capitale intellettuale, coesione socio culturale, grandi reti e infrastrutture della mobilità e della salute.

È più che legittimo dubitare sulla qualità dell'impatto che l'investimento "Riapertura dei

“Navigli”, sarà in grado di generare sui fattori chiave dello sviluppo, che anzi rischiano di restare in disparte, poco o nulla coinvolti. Investire 506 milioni per generare interessi “edonici” pare invece un’operazione che non solo contraddice questa pur condivisa logica di sistema, ma introduce nella vita cittadina il sottile veleno di una visione che privilegia rendita a lavoro, patrimonio a reddito, passato a futuro.

Esistono metodologie per progettare e valutare accuratamente programmi di investimento delle risorse pubbliche, tecniche capaci di dare conto del “ritorno”, anche quando di tratta di valori immateriali e sociali. Sarebbe più che utile farne tesoro, coinvolgere le competenze cittadine necessarie, definire scenari di sviluppo da mettere a confronto, comparare negli effetti e nelle modalità di ingaggio le diverse ipotesi, per approdare a scelte di programmazione pubblica fondate e coerenti con le direttrici dell’innovazione da un lato e le risorse disponibili dall’altro.

Da ultimo, poiché prima dei “Navigli da riaprire” esistono i “Navigli già scoperti”, e poiché siamo i primi a essere convinti che la Bellezza sia un fattore chiave per la crescita economica e il benessere sociale, si potrebbe ben ipotizzare anche un Programma per la valorizzazione dei Navigli esistenti, preziose aste urbanistiche e territoriali di raccordo tra Milano centro, periferie e ricco territorio d’intorno, dotati di grande potenziale di sviluppo, e a costo limitatissimo.

Son titoli d’accordo, se si vuole al momento poco più che suggestioni, ma utili a definire un quadro di ragionamento pubblico, nel quale tutti i soggetti e portatori d’interesse siano chiamati ad indirizzare gli investimenti pubblici verso la Milano Futura, per rafforzare ed accrescere le linee principali del suo sviluppo recente e della sua identità futura: capitale umano, capitale infrastrutturale, capitale sociale, valorizzando i talenti individuali e l’energia sociale, la qualità del vivere civile.

Valutiamone per ciascuno costi e benefici, stimiamo per quanto possibile e ragionevole il ROI (return on investment), e mettiamoli pure a confronto con quelli previsti per la “riapertura dei Navigli”, per quantità e qualità, soprattutto decidiamo su quale logica di fondo investire: sviluppo o rendita.

Al termine, avremo molte più informazioni utili sul modo migliore per spendere 506 milioni per il futuro ed il benessere di Milano.

Giuseppe Ucciero

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/48345>

10/10/2017

REFERENDUM SUI NAVIGLI. UN’OCCASIONE DI CIVILTÀ?

Luca Beltrami Gadola

Con le dichiarazioni del sindaco Sala e il successivo voto consigliare si è riaffacciata a Milano la grande questione della riapertura dei Navigli. L'opportunità politica di riaprire in questo momento un dibattito certamente divisivo, con quel che c'è per aria, è una scelta quantomeno discutibile. Tuttavia. Naturalmente si riapre il dibattito tra favorevoli e contrari e le pagine dei principali quotidiani milanesi si affollano ancora di interviste, pareri, editoriali che ripropongono le vecchie posizioni di entrambi i fronti con qualche nuova considerazione. Riassumiamole. I favorevoli dicono: riaprire vuol dire restituire a Milano le sue vecchie vie d'acqua che decisioni del passato hanno deciso di rinterrare sull'onda di un "marinettismo" un po' fascista - velocità e movimento - e in ossequio a una nuova viabilità urbana, tutta veicolare, del periodo della ricostruzione postbellica ma anche per ragioni igieniche. Si vorrebbe una sorta di risarcimento e riscoperta di scenari milanesi attrattivi per il turismo e - non poteva mancare - in favore di una riduzione del traffico automobilistico, ricreando luoghi di socializzazione com'è stato per la Darsena. Infine nel 2011 è già stato fatto un referendum che anticipava solo una decisione e al quale ha partecipato il 48% degli aventi diritto: il 98% di voti a favore. Va detto che era trascinato da altri quattro quesiti di ben altra portata e vi si parlava praticamente solo di Darsena. I contrari si dividono in molti gruppi: chi è contrario in linea di principio a un progetto antistorico di ricostruire quello che non potrà mai essere come nel passato, visti gli irreversibili mutamenti morfologici della città e delle sue architetture; chi, anche approvando alcune delle ragioni dei favorevoli, ritiene che Milano non sia in grado di affrontare lavori di questa importanza con competenza sufficiente, ragionevolezza e senza paralizzare ancora la città come con la M4; chi ritiene che il costo previsto sia "italianamente" sottostimato con quel che segue; chi ritiene che sarà una "fogna" a cielo aperto da mantenere pulita; chi infine ritiene, pur approvando l'idea, per il Comune di Milano sia un onere finanziario eccessivo che andrà a scapito di altri assai più urgenti investimenti quali case popolari, scuole, strade, arredo urbano; chi infine dice che, se dei Navigli ci dobbiamo occupare, quelli esistenti, in particolare nel loro ingresso in città, avrebbero bisogno di un sostanziale riordino. Il dibattito non sembra accendere un interesse diffuso tra i cittadini, quasi fosse una polverosa questione accademica, molto lontana dagli interessi reali e immediati della collettività milanese. Dunque nasce un problema. Eccolo. La questione della quale non si parla è la validità dello strumento referendario nel caso della riapertura dei Navigli - ma anche in molti altri casi - quando tutto dipende dal testo del quesito, e dunque ne aspettiamo con interesse il contenuto. Il precedente, del 2011, era: *"Volete voi che il Comune di Milano provveda alla risistemazione della Darsena quale porto della città e area ecologica e proceda gradualmente alla riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi sulla base di uno specifico percorso progettuale di fattibilità?"*. Che cosa avreste risposto? Sì, ovviamente. Chi, ignorando però le condizioni al contesto, avrebbe risposto NO? Chi poi al momento della realizzazione della Darsena non si è opposto sapeva che l'onere economico sarebbe andato a carico dell'operazione Expo 2015 e dunque non avrebbe gravato sulle casse milanesi. Disagio per i cantieri? Quasi nessuno. Oggi questo nuovo referendum così come sembra prospettarsi potrebbe ricordare la famosa gag di Petrolini

"Volete che Roma sia più bella e più forte che pria?". Adesso però il caso è completamente diverso. Il quesito referendario non può chiamare la gente al voto semplicemente dicendo: "Volete riaprire i Navigli?" ... perché è bello o simili. Il quesito referendario dovrà, senza finzioni o subdole omissioni, indicare in che contesto si chieda di valutare il progetto così come l'ha recentemente proposto il sindaco Sala: in buona sostanza va chiesto un voto indicando le ragioni del SÌ e le ragioni del NO. La spiegazione delle ragioni del SÌ potranno essere sintetizzate dall'amministrazione che le propone, per le ragioni del NO bisognerà che siano indicate e dunque chi le propugna si riunisca in un comitato e provveda alla redazione di un documento di sintesi chiedendo con forza di poter rappresentare le sue opinioni con pari dignità al momento del referendum. Bello sarebbe copiare i nostri vicini svizzeri che in casi come questo manderebbero agli elettori un piccolo pieghevole di qualche pagina redatto dai fautori del SÌ e da quelli del NO. Civiltà d'oltralpe di un Paese "federalista" - messaggio alla Lega - e non populista - messaggio per M5S. La civiltà della vera partecipazione questo richiede: andare al voto informati.
Luca Beltrami Gadola

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/48293>

26/09/2017

PONTI IN FERRO RETICOLARE SUI NAVIGLI

Gianni Zenoni

Sono ormai passati sette anni da quando ArcipelagoMilano pubblicò un mio articolo sull'argomento del degrado dei monumenti che costituiscono il disegno urbano e che ripubblicai anche sul mio libro *Un bicchiere mezzo vuoto. Urbanistica a Milano 2001-2014*. In questa nostra lunga battaglia mi aspettavo solidarietà dai molti istituti milanesi dove dovrebbe essere diffusa la cultura dell'architettura. Invano.

Alla fine si trattava di rendere la città più attrattiva, attraverso una valorizzazione di infrastrutture pubbliche sottovalutate dal punto di vista architettonico e del *design*. Ma un risultato teorico è stato raggiunto, l'unico ma importante, infatti attraverso una nostra osservazione al PGT questi ponti, e anche quelli più notevoli sulle radiali in coincidenza della cintura ferroviaria, sono dal PGT (settembre 2013) indicati come soggetti a Valore Ambientale come edifici e ambiti di rilevanza civile, storica, religiosa e culturale.

Certo, sarebbe stato bello che quando fossero scaduti i contratti con i pubblicitari prima di rinnovarli dovessero passare per la Commissione del Paesaggio onde valutarli secondo le nuove norme inserite nel PGT, e invece non è così, vengono rinnovati ma non passano alla Commissione del Paesaggio così ci ritroviamo i nuovi mega cartelloni al loro posto.

Perché ci sono voluti tanti anni per arrivare a questo risultato? Innanzitutto, credo sia stato

un problema di Cultura, i ponti sono infrastrutture architettoniche di valore come gli acquedotti e i ponti sui fiumi progettati da Romani e Arabi che assieme alle case e palazzi costruiti in quei tempi e che oggi sono oggetti di Vincolo Monumentale. Certo, i primi ponti in ferro sono di appena due secoli fa, e quelli a struttura reticolare, i più diffusi, sono sparsi in tutto il mondo, ma che io sappia probabilmente solo a Milano sono utilizzati come supporto alla pubblicità. Se possibile leggere [l'articolo della giornalista Alessandra Corica de La Repubblica Milano del 14 dicembre 2015.](#)

[caption id="attachment_48142" align="aligncenter" width="600"] ponte in ferro a struttura reticolare a Trieste (pulito)[/caption]

[caption id="attachment_48143" align="aligncenter" width="600"] ponte in ferro a struttura reticolare a Milano (deturpato)[/caption]

Sembra un problema di poca importanza ma la loro posizione è in piena visibilità se no non avrebbe interessato la pubblicità. E se sono in piena visibilità perché mai le Soprintendenze, le Regioni e i Comuni non si sono opposti al loro uso come meri supporti della pubblicità anche quando sono in zone dove l'ambiente tutt'attorno è vincolato?

Eppure i ponti in ferro e anche quelli in mattoni e cemento decorativo in un paesaggio urbano reso uniforme dalle cortine residenziali, possono appartenere a quella categoria di manufatti che mi piace chiamare “punti cospicui”, cioè organismi differenti dalle residenze, come chiese, musei, edifici dalla destinazione particolare, monumenti complessi, fontane ma anche infrastrutture per la mobilità che diversificano e rendono più piacevole con la loro presenza il paesaggio urbano.

Si tratta di capire anche che questi ponti reticolari in ferro e quelli in cemento e mattoni sono architettura ormai storica e degni di protezione. Perché fan parte dell'architettura, con il loro disegno nitido, i particolari delle imbullonature giustamente ripetitivi, ma anche decorativi, gli attacchi ai basamenti in pietra o cemento decorativo oggetto di attento *design*.

Questi ponti sono oggi, esempi di rigoroso disegno, rispettoso della loro funzione e del materiale utilizzato e la ripetitività, nei ponti in ferro, della campata base proviene dalla storia delle infrastrutture.

Come si sia potuto tollerare che per aprire una piccola finestra di un metro quadro sulle semplici case che si affacciano sul Naviglio Grande di via Lodovico il Moro all'altezza del ponte reticolare che sbarrava la vista della chiesa di San Cristoforo occorrono pareri della Commissione Comunale per il Paesaggio e della Soprintendenza ai Monumenti e un iter molto lungo perché la zona è interessata dal vincolo *ex lege* 1497/39 sul tratto del Naviglio Grande e Pavese in Comune di Milano.

Per mettere invece sul ponte, sempre con gli stessi vincoli urbanistici, un cartello pubblicitario di almeno 15 mq nascondendo alla vista il disegno del ponte e in questo caso addirittura anche della chiesa di San Cristoforo (monumento nazionale) si può fare con un semplice nulla osta di un reparto degli uffici Comunali. La Soprintendenza ai Monumenti poi vede la finestrella di un metro quadro e le rende vita dura, ma tollera il cartellone di 15 mq, una di fronte all'altro.

E questi cartelloni sono anche dotati di impianti di illuminazione notturna con apposite

grossolana struttura di sostegno naturalmente fissata al ponte deturpandone il disegno. Ho fatto questo esempio perché facilmente comprensibile e dove si sommano la vicinanza di un edificio vincolato (San Cristoforo), in una zona vincolata (vincolo *ex lege* 1497/39) e dove dall'approvazione del PGT 2013 esiste un ulteriore vincolo ambientale che riguarda il ponte. Si direbbe una super protezione per i ponti reticolari, eppure nonostante la normativa appena approvata dal PGT nel 2015 hanno appena posato nuova pubblicità. Questi comportamenti mi hanno ricordato quello che scrisse Enzo Bettiza nel suo libro *Esilio* (Milano, Mondadori, 1996) dove racconta del lungo periodo vissuto a Mosca come inviato speciale per *La Stampa* di Torino e del suo tentativo di ambientarsi in quella Russia sovietica e dove a pagina 382 termina il periodo con: *"I rigori comunisti, falsi e retorici, venivano temperati dall'ironica slavit  del detto popolare: da noi tutto   possibile e niente   permesso"*. Probabilmente, penso di aver trovato un sorprendente collegamento tra burocrati slavi e lombardi.

Gianni Zenoni

*(Roma, Aracne Editrice, 2014)

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/48136>

19/09/2017

RIAPRIRE I NAVIGLI: A QUALE COSTO? (PARTE II)

Emilio Batistiit

Dal punto di vista del paesaggio come dovrebbe porsi nei confronti degli altri elementi dello scenario urbano la presenza dell'acqua che scorre nel Naviglio? A quale quota, rispetto a quella delle sponde, dovrebbe essere il pelo libero dell'acqua, che   certamente molto importante per gli effetti che la sua presenza conferisce all'ambiente e agli edifici? Riprendo il discorso aperto nel [numero scorso di ArcipelagoMilano](#) sul tema della navigabilit .

La navigabilit  comporter  inevitabilmente di tenere il livello dell'acqua a una quota notevolmente bassa per consentire alle imbarcazioni di passare sotto i ponti che attraverseranno il Naviglio in pi  punti. In lunghi tratti, per l'effetto combinato delle conche, e dei ponti, il dislivello tra la sommit  della banchina e l'acqua potr  superare i due metri di altezza. Tre metri in via Melchiorre Gioia e dovr  essere in parte in galleria.

A mio parere, nella bella sezione progettata per via Melchiorre Gioia dal collega Marco Prusicki, presidente della Commissione del Paesaggio, gli spazi ricavati sotto la sede stradale, oltre all'accessibilit  certamente non molto agevole, presentano un evidente pericolo di degrado sia nell'uso pubblico sia nella manutenzione.

Verrà inoltre notevolmente limitata la percezione dell'acqua dagli edifici che vi si affacciano e contemporaneamente quella dello scenario urbano da parte dei passeggeri delle imbarcazioni che vi navigheranno come dimostrato con le due sezioni riferite a via Senato e via De Amicis. Inoltre, dovendo realizzare un'apposita corsia veicolare per rispettare i diritti di accesso agli edifici acquisiti dopo la chiusura dei Navigli, in molti tratti la larghezza del canale dovrà essere ridotta rispetto a quella originale, aumentando ancora di più l'effetto *canyon*, controproducente per il paesaggio urbano.

La valorizzazione degli edifici che prospetteranno sul nuovo Naviglio dipenderà dalla vista dell'acqua; ma che qualità potrà avere tale vista se l'acqua non dovesse essere facilmente percepibile? Esiste poi un altro aspetto di natura propriamente estetica che riguarda il maggiore o minore effetto di artificialità che potrà generarsi tenuto conto di tutte le esigenze di adattamento alla modificata situazione della città nella quale i nuovi Navigli dovranno inserirsi e con la quale confrontarsi.

Ciò che si deve cercare di evitare è che il nuovo scenario urbano possa apparire molto artificiale, oppure che nello sforzo di porsi coerentemente con la città contemporanea possa risultare soprattutto uno spazio dedicato esclusivamente al tempo libero e al divertimento, come già in parte avviene nelle tratte urbane del Naviglio, là dove la vita notturna si è sviluppata più intensamente.

Inoltre, in situazioni urbane già fortemente compresse come per esempio piazza Cavour, gli spazi di approdo e manovra potrebbero risultare incompatibili con le esigenze di spazio dei mezzi pubblici di superficie, oltre a snaturare una piazza urbana che ha acquisito nel tempo una propria identità.

A fronte delle grandi difficoltà tecniche che si sono dovute affrontare, questo tipo di approfondimenti sembra ancora insufficiente e sarebbe opportuno mettere in programma una fase di studi di carattere più propriamente architettonico e urbano che si preoccupi di vagliare anche l'accettazione sociale delle differenti soluzioni da parte dei cittadini che ne dovranno essere i principali futuri fruitori.

Torna utile a tale proposito tener conto della Analisi esplorativa dei dati del *referendum* per il progetto di riapertura dei Navigli Gruppo di Ricerca in Psicologia Sociale e Ambientale - dell'Università Statale diretto dal professore Paolo Inghilleri.

Credo che uno studio di fattibilità scientificamente e tecnicamente corretto, eseguito dal Politecnico di Milano debba prendere in considerazione la navigabilità con le relative problematiche quale opzione da sottoporre a verifica anche in rapporto ai costi di realizzazione degli interventi e ai futuri oneri di manutenzione e gestione.

Riguardo ai costi di realizzazione del nuovo Naviglio, calcolati con criteri parametrici, si era formulata una stima di circa 380 milioni di euro che, secondo recenti notizie è salita a 500, con un aumento di oltre il 30%. Le stime sono comprensive della quota di imprevisti pari al 15%, spese tecniche pari al 20% e dell'IVA che, trattandosi di un'opera pubblica, non sarà in alcun modo recuperabile.

A tale importo vanno aggiunti circa 14 milioni di euro per la realizzazione, con il sistema *no dig* secondo il progetto di Maurizio Brown, della condotta sotterranea per assicurare la riattivazione idraulica nella fase intermedia di interventi parziali, lungo il tracciato, non ancora collegati tra di loro.

Per quanto i costi di costruzione non rappresentino un elemento di particolare criticità poiché la spesa potrà essere modulata e distribuita su un periodo di tempo lungo, è comunque necessario che questo aspetto venga considerato con attenzione a causa della persistente crisi delle finanze pubbliche. Il fatto che per reperire i 150 milioni della prima fase si pensi ricorrere all'alienazione di quote delle partecipate deve far riflettere.

I costi che, se non si persegue la navigabilità come condizione imprescindibile, potrebbero essere sicuramente ridotti sono quelli relativi a scavi e reinterri, getti in calcestruzzo, casseforme e armature, anche per la differenza di costo tra le Conche di navigazione e i semplici salti d'acqua, mentre per i ponti si potrebbero ottenere dei limitati risparmi dalla semplificazione delle strutture.

Dato che l'insieme di queste opere copre quasi il 70% del totale, si potrebbe ipotizzare una riduzione del costo complessivo attorno al 25%: quindi circa 125 milioni di euro. Inoltre, poiché per assicurare un'efficiente navigabilità, oltre alle Conche sono da considerare gli approdi, adeguati spazi di manovra e rimessaggio delle imbarcazioni, anche gran parte di queste opere sarebbero da defalcare con un ulteriore risparmio del 10% pari a 50 milioni per un totale di 175 milioni con un possibile risparmio del 35%.

Sebbene non si conoscano specifiche previsioni di spesa, la rinuncia alla navigabilità potrebbe ridurre notevolmente anche i costi di manutenzione e soprattutto quelli di gestione, al momento non considerati, ma che richiederanno disponibilità di bilancio permanente da parte degli Enti che avranno in carico l'infrastruttura.

L'idea che lo Studio di fattibilità debba prendere in considerazione la navigabilità come opzione da valutare esplicitamente, si è posta tra le tematiche di specifico interesse proprio con lo sviluppo dell'attività di ricerca, con la progressiva percezione sempre più netta del fatto che la cosiddetta *riapertura* si presenterà inevitabilmente molto differente rispetto al Naviglio originario.

Che i colleghi del Politecnico non si impegnino per offrire elementi certi di valutazione delle possibili alternative e soprattutto che gli amministratori della cosa pubblica non li pretendano conferma la sensazione condivisa da molti che pur di fare prevalga ormai la rinuncia a riflettere e che sbagliare sia, per così dire, un effetto secondario. Anche perché, come abbiamo visto, il prezzo dei nostri errori lo pagano sempre gli altri.

Per quanto mi riguarda, pur ammettendo che la "riattivazione idraulica" del nuovo Naviglio milanese possa essere interpretata anche come possibilità di navigarvi, nello svolgere il mio compito di ricercatore e progettista responsabile, ho ritenuto di dover porre come imprescindibile esigenza di metodo che la navigabilità sia considerata una opzione e non un requisito vincolante, rimettendo la scelta al Sindaco Sala affinché si assuma la responsabilità di approvare, alla luce del sole, i costi che vorrà farci sostenere per realizzare il suo sogno.

Emilio Batistii

12/09/2017

RIAPRIRE I NAVIGLI? MA COME? (PARTE I)

Emilio Batistiit

Il dibattito sulla cosiddetta riapertura dei Navigli si è riaperto dopo la recente presa di posizione di Beppe Sala che lo scorso luglio, subito dopo aver portato a casa la ratifica dell'Accordo di Programma sugli scali ferroviari, ha rilanciato su quello che fin dalla campagna elettorale aveva definito come il suo sogno personale.

Nel presentare i risultati del primo anno di attività del Comitato di esperti appositamente costituito per avviare la realizzazione del progetto, *"con funzione consultiva, quale organismo di supporto all'Assessore alla Mobilità e Ambiente, all'Urbanistica Verde e Agricoltura e ai Lavori Pubblici e Casa"*, è stato annunciato che come prima fase si prevede di riattivare idraulicamente il sistema mediante una condotta sotterranea secondo il progetto di Maurizio Brown e realizzare alcuni tratti per circa due chilometri complessivi dei quasi otto dell'intero tracciato da Cassina de' Pomm alla Darsena come illustrato in dettaglio *sul Corriere della Sera - Milano* del 27 luglio scorso.

Devo precisare che ho partecipato allo Studio di Fattibilità del Politecnico anche approfondendo il tema della navigabilità. Studio a cui Renzo Gorini dedica un acuto e articolato commento recitando, tra l'altro, a proposito della navigabilità il *De profundis*.

Ma io non smetterò mai di ripetere che non sono affatto contrario alla navigabilità del nuovo Naviglio. Ritengo invece, considerati i rilevanti effetti che tale scelta comporta a livello di costi di realizzazione, futura gestione e per la qualità del paesaggio urbano, che vada assunta consapevolmente dal decisore finale: ossia dal Consiglio Comunale di Milano e dal Sindaco Sala.

In proposito, mi sono già espresso su queste stesse pagine due anni fa riferendomi soprattutto agli aspetti procedurali prendendo le mosse dal quinto quesito referendario consultivo d'indirizzo del 2011, che aveva proposto ai cittadini di impegnare il Comune di Milano *"alla risistemazione della Darsena quale porto della città e area ecologica e procedere gradualmente alla riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi sulla base di uno specifico percorso progettuale di fattibilità"*.

Ora credo sia opportuno impegnarsi a considerare gli aspetti di contenuto che purtroppo nello Studio di Fattibilità non hanno trovato lo spazio che avrebbe potuto consentire di confrontare alcune soluzioni caratterizzate da differenti alternative da valutare in base a vari parametri. E ciò anche nel rispetto del Codice degli appalti e in particolare dell'art. 14 del DPR 207/2010 aggiornato con l'art. 23 del DLGS 50/2016, che al punto 5 recita: *“Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra più soluzioni, quello che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire”*.

Dato che la ricostruzione dei Navigli è un'opera pubblica, le attività di ricerca finalizzate allo Studio di Fattibilità avrebbero dovuto considerare oltre alle caratteristiche funzionali, tecniche, gestionali, economico-finanziarie dei lavori da realizzare, anche l'analisi delle possibili alternative rispetto alla soluzione realizzativa individuata.

Una tra le più rilevanti alternative è rappresentata appunto dalla possibilità o meno di navigare nel nuovo Naviglio e poiché il quesito referendario fa esclusivo riferimento alla *“riattivazione idraulica e paesaggistica”*, la navigabilità non rappresentare certamente una condizione imprescindibile.

Questione che sarebbe stato opportuno porre all'interno del nuovo quesito del referendum annunciato dal Sindaco Sala, associato alle elezioni regionali, che sembrava venire incontro all'iniziativa referendaria di Croci e Cappato “per la qualità dell'ambiente e la mobilità sostenibile a Milano”, al quale sembra si sia rinunciato.

Ma entrando nel merito, si deve considerare che allo stato attuale, su 162 km di lunghezza complessiva dei Navigli lo sviluppo delle tratte sulle quali è ammesso il trasporto passeggeri si estende a poco più di 60 km, mentre circa 100 km richiederebbero rilevanti interventi di adeguamento. E comunque gli interventi recenti per favorire la navigabilità sono stati giustamente eseguiti sul tracciato da Locarno a Venezia che rappresenta certamente l'itinerario più interessante e significativo.

La navigabilità restituirebbe certamente una specifica funzionalità storicamente riconosciuta al sistema territoriale dei Navigli, che però oggi è necessariamente limitata ai tratti che ne conservano effettivamente i requisiti funzionali, come risulta dalla rappresentazione cartografica Allegato B *“Tratte navigabili”* e dalla Tav. 8 *Navigazione del PTR-Navigli Lombardi*.

Tra i vantaggi della navigabilità del naviglio interno, a parte quello propriamente trasportistico che sarebbe di modesta entità, si può ipotizzare una certa potenzialità per il turismo, lungo alcune tratte con notevoli presenze storico- monumentali come San Marco, il palazzo del Senato, la Ca' Granda e il Parco delle Basiliche con San Lorenzo.

Tuttavia, anche per quanto dimostrato da Roberto Camagni e Flavio Boscacci, autori del capitolo dedicato agli aspetti economici e in particolare della *Valutazione dei benefici collettivi*, non sembra eseguibile con un sufficiente grado di approssimazione una stima dei ritorni dovuti all'incremento del turismo stimolato dalla riattivazione del Naviglio.

Non saranno comunque effetti relevantissimi anche se qualche incremento si potrà avere sulla spesa nei bar e ristoranti già compresa nelle stime dei ritorni economici del sistema commerciale lungo i Navigli. In proposito c'è da osservare che il possibile sviluppo di tali

esercizi lungo il nuovo tracciato potrebbe generare il tipo di disagi che già si manifestano lungo le tratte urbane già esistenti, soprattutto a causa della vita notturna.

Si pongono quindi una serie di interrogativi ai quali è necessario rispondere nel modo più razionale possibile: dal punto di vista della riattivazione idraulica, la navigabilità è un fattore sicuramente positivo? Che contributo potrà offrire alla funzionalità generale del sistema territoriale dei Navigli rendere navigabile la Fossa interna da Cassina de' Pomm alla Darsena, dato che il Naviglio della Martesana è stato declassato e non è più navigabile?

Le Conche di navigazione dovranno essere dieci, ossia quattro in più delle sei originarie. E ciò è dovuto all'esigenza di superare le pendenze e regolare la corrente. Costituiscono un elemento di miglior regolazione o di intralcio alla funzionalità idraulica? La presenza delle Conche non costituisce in sé un ostacolo alla navigazione; la rende anzi possibile, per quanto ne riduca sensibilmente la velocità che secondo il regolamento regionale è limitata a 5 km/h contro corrente e 10 km/h in favore.

Assistere dal natante alle manovre che consentono, entrando e uscendo dalla Conca, di superare il dislivello rappresenta un'esperienza significativa per i passeggeri. Ma se si ripeterà troppo frequentemente potrà essere controproducente rispetto al piacere della navigazione e le dieci conche, oltre ad avere un costo di realizzazione elevato, comporteranno anche un considerevole onere di funzionamento e manutenzione.

(continua sul prossimo numero)

Emilio Batistii

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/47969>

25/07/2017

REFERENDUM SUI NAVIGLI: RACCOMANDAZIONI PER L'USO

Giuseppe Ucciero

È uomo d'azione, Beppe Sala e il progetto della Riapertura dei Navigli comincia a tradursi da sogno di una notte (elettorale) di mezza estate in ipotesi concreta. In occasione delle prossime elezioni regionali, fa sapere il Sindaco, la cittadinanza sarà chiamata a esprimere un sì o un no.

Al di là del merito corposissimo della vicenda, su cui *ArcipelagoMilano* sta raccogliendo diverse e per fortuna non sempre intonate voci, è bene mettere fin d'ora le mani avanti: il metodo sarà questione di grandissima rilevanza, incidendo sulla corretta formazione della pubblica opinione e quindi della decisione collettiva.

Il ricorso alla volontà popolare non garantisce di per sé la bontà della scelta e del resto è

già accaduto che una piazza manipolata ad arte scegliesse senza rimpianti di salvare l'assassino Barabba e non il Figlio di Dio. Il confine tra espressione matura della volontà democratica e ricerca del consenso plebiscitario è spesso labile e chiede di essere molto ben presidiato.

Già la formulazione del quesito appare dirimente, ed anche qui il Sindaco sembra tagliare il nodo: «*Non porrò mai la domanda "siete favorevoli alla riapertura dei Navigli", ma presenterò un progetto che tenga conto dei costi, dei lavori, dei disagi per il traffico*». È un buon inizio, ma non sufficiente.

Del resto, come tutti sanno, la cittadinanza si è già pronunciata sul tema in generale, e non avrebbe senso riproporre un quesito su cui si è già espressa nel 2011. Per quale motivo dunque Beppe Sala cerca di nuovo il timbro della volontà popolare?

Per sensibilità democratica, certo e non è legittimo dubitarne, ma forse anche per condividere la responsabilità gravosa di tradurre l'indirizzo politico del 2011 in un concreto atto di governo. Gravoso perché non sfuggono problematiche e complessità degli interessi in campo: meglio allora richiamare il popolo alle urne perché si esprima questa volta su di un quesito organizzato attorno alla forma del progetto concreto. Scelta lodevole nell'ispirazione democratica dichiarata, ma non agevole, anzi decisamente problematica per non dire contraddittoria nella sua attuazione.

C'è da dubitare che la cittadinanza possa esprimersi con cognizione di causa sul merito di un progetto, che per la sua complessità tecnica divide gli esperti, già avviluppati in un selvaggio corpo a corpo attorno al concetto degli interessi "edonici"

Si avverte il rischio di confondere la titolarità dell'indirizzo politico con quella della gestione amministrativa, essendo ben chiaro che il primo può toccare alla cittadinanza, mentre il secondo forma lo specifico ambito dell'amministrazione "competente". Del resto, la nostra pratica istituzionale è d'insegnamento: mentre si è chiesto al popolo italiano di scegliere tra monarchia e repubblica, si è affidato alla classe politica di elaborare e decidere sulla Costituzione.

Dunque, come si diceva una volta, il problema è (dovrebbe essere) politico più che tecnico e solo a questa stregua avrebbe davvero senso il coinvolgimento della cittadinanza, a cui andrebbe semmai posto il quesito di fondo nei suoi termini più essenziali e generali e quindi: *la Riapertura dei Navigli è la priorità cittadina su cui investire oltre 400 milioni di euro? Sono ben spesi tutti questi soldi o c'è qualcosa, e cosa, di più meritevole e urgente?* Questo l'autentico quesito da proporre ai milanesi nel forum cittadino, al di là della scheda referendaria, e non vale dire che forse non sarebbero soldini estratti dalle tasche dei milanesi ma da quelle comunitarie, che intanto son sempre soldi pubblici e poi soprattutto potrebbero essere spesi ben altrimenti.

Sul punto, a dire il vero, Beppe Sala sottace quanto disse nei giorni elettorali: *"Non è la priorità, può far paura ma ha un grande fascino e fa sognare"*. Se nel maggio 2017 i Navigli non erano prioritari, è lecito chiedere cosa sia successo nel frattempo? Si sono risolte o avviate a soluzione le altre dure questioni che mordono la vita di centinaia di migliaia di cittadini: il disagio delle periferie, la condizione dell'edilizia popolare e scolastica, la disoccupazione giovanile, il disagio sociale, l'immigrazione?

Non pare, e allora per quale motivo una "non priorità" come la riapertura dei Navigli

avrebbe subito una tale metamorfosi da motivare solo un anno dopo un investimento così rilevante, sottraendo risorse ad altri interessi assai più corposi, legittimi ed insoddisfatti?

La questione referendaria, dunque, sarà bene che non si limiti a considerare se i conti sono giusti o se il traffico sarà ben regolato, ma piuttosto dovrà ampliarsi alla valutazione, più ampia e complessiva, del se la Riapertura dei Navigli sia l'iniziativa prioritaria nel quadro complessivo dello sviluppo cittadino e metropolitano.

Ma detto tutto questo, è anche bene che il dibattito referendario approfondisca per bene il merito del progetto proposto e delle questioni che intende sciogliere. Non è sufficiente qui, allora, che si presenti il progetto tutto ben rivestito, con il suo bravo rendering, con i conti su carta patinata ed il timbro degli autorevoli studiosi del Politecnico, ma occorre essenzialmente che a tutte le voci pro e contro sia dato eguale spazio dialettico.

In Svizzera, patria dei referendum, la proposta referendaria viene accompagnata da una campagna informativa istituzionale di garanzia, al punto che il quesito referendario sottoposto viene supportato da schede illustrative redatte dai fautori del sì e del no.

Prenda appunti la Giunta Sala, e si facesse una bella gita in Canton Ticino, magari in barca sulla idrovia Venezia Locarno, tanto apprezzata. Ma anche questo non basta, occorre che venga garantito al dibattito pubblico tutto quanto serve per generare una opinione informata, e quindi tempo adeguato, strumenti informativi, occasioni di vero confronto.

Occorre una piattaforma di informazione, confronto, approfondimento, aperta a tutti. Occorre non solo quando il progetto sarà definito, ma soprattutto ora, nella misura in cui è dal confronto che potranno venire le alternative, le soluzioni intermedie, le varianti, che peraltro già cominciano fare capolino.

Insomma, caro Sindaco, facciamo dei Navigli l'occasione per accrescere, e di quanto, la partecipazione democratica al processo deliberativo prima e decisionale poi. Apriamo una piattaforma condivisa in rete, rendiamo pubblici documenti e conti, presentiamo in contraddittorio le ragioni delle diverse opinioni, coinvolgiamo i cittadini e le imprese direttamente toccate dal lavoro dell'opera, preoccupati dell'impatto locale, o i cittadini e le associazioni che in periferia cominciano a vedere le finalità messe in secondo ordine.

Stimoliamo cittadinanza, istituzioni e stakeholder, e magari anche i partiti (se gli interessa ...), in un dibattito onesto che sappia chiarire se e come l'investimento sulla riapertura dei Navigli è organico e prioritario nella visione complessiva del futuro di Milano, nella ripetizione sempre più stanca della logica del grande evento mediatico, o se il futuro di Milano passa attraverso altre operazioni, altre visioni e altre priorità.

Formulazione del quesito, garanzia di completezza dell'informazione istituzionale, spazi e strumenti di partecipazione, sono tutti aspetti che concorrono a fare dell'occasione referendaria sui Navigli, se ci sarà, un'occasione comunque preziosa di crescita democratica e civica. Prepariamoli bene, prepariamoci bene.

Giuseppe Ucciero

18/07/2017

NAVIGLI: ANALISI DI COSTI E BENEFICI SULLA RIAPERTURA

Roberto Camagni

Dispiace leggere nell'articolo di Pugno *Il progetto di riapertura dei Navigli: ancora un parere (ArcipelagoMilano del 12 luglio 2017)* tante imprecisioni e generiche accuse alla cultura universitaria (e quindi agli autori della valutazione del progetto di riapertura dei Navigli) da una persona che dovrebbe essere un esperto in materia. Avendo impostato e realizzato con colleghi questa parte del lavoro che il Politecnico di Milano ha condotto l'anno passato, mi corre l'obbligo di rispondere scorrendo in sequenza alcune affermazioni del testo pubblicato (un lavoro comunque utile per evitare altri fraintendimenti).

1 - In apertura si legge: *“Lo studio [...] non risponde adeguatamente in merito alla fattibilità economica, cioè al bilancio Benefici/Costi dell'opera”*. Innanzitutto, analisi Benefici/Costi e analisi economico/finanziaria sono due cose completamente differenti: la prima si occupa di misurare l'equivalenza dei *vantaggi collettivi* rispetto ai costi prevedibili, in un'ottica *pubblicistica* (ed è quanto abbiamo fatto), mentre la seconda si occupa di bilancio fra ricavi e costi (o fra flussi di cassa in entrata e in uscita) in un'ottica *privatistica* (comunque rilevante nel momento in cui la parte pubblica non intenda finanziare direttamente il progetto).

Questa seconda valutazione non è ancora stata richiesta dall'Amministrazione comunale, interessata a valutare per il momento solo l'interesse pubblico; e nel lavoro abbiamo sottolineato come il progetto da solo non possa generare entrate che in misura trascurabile.

2 - *“Il Progetto non è riconducibile a un progetto di infrastruttura di trasporto ma piuttosto a un progetto di Eredità Culturali [...] e come tale va trattato con la metodologia secondo lo stato dell'arte in materia”*. L'affermazione è corretta, e infatti non abbiamo effettuato una valutazione su costi e benefici di trasporto ma una valutazione (quantitativa e monetaria) dell'utilità collettiva derivante da un'opera di riqualificazione urbana profonda, attraverso il metodo dei prezzi edonici (una innovazione introdotta nell'analisi C/B per la valutazione di benefici di natura immateriale). Il gruppo di ricerca è stato fra i primi a livello internazionale ad applicare questa metodologia a progetti di trasformazione urbanistica. Ma evidentemente l'autore della nota non se n'è accorto.

3 - Risultati positivi sulla fattibilità del progetto si possono ottenere *“solo se si mettono in conto anche i benefici delle inevitabili e ineludibili trasformazioni urbanistiche nel centro della città e nelle altre aree”*. Dove sono queste inevitabili trasformazioni destinate a produrre plusvalenze utilizzabili per finanziare il progetto? Queste genericità non aiutano di certo ad avvicinare la realizzabilità della riapertura dei Navigli. L'autore indica che *“il progetto [Navigli] è legato alla riconversione dell'area del Policlinico [...] ma richiede un*

Project & Construction Management di qualità”.

Questa ipotesi cui l'autore pare interessato può essere considerata, ma non sembra che lo sia stata da parte dell'amministrazione e comunque non potrebbe allo stato dei fatti essere valutata con qualche precisione, se non prestandosi a strumentalizzazioni. Ricordiamo poi che simili “riconversioni” di spazi pubblici riescono a malapena a coprire i loro costi complessivi e quasi sempre domandano ulteriori risorse pubbliche (Milano non sembra fare eccezione).

4 - *“Senza queste condizioni [la riconversione] [...] il progetto non contribuirà alla crescita del PIL”.* Nella valutazione abbiamo aggiunto una previsione dell'impatto, proprio sul PIL, dei lavori del progetto, attraverso un'analisi con la tavola Input-Output dell'economia locale, un impatto che si manifesterebbe anche nel caso di finanziamento pubblico dell'opera.

5 - *“In Italia manca una adeguata cultura e conoscenza dell'Analisi Costi/Benefici, anche e soprattutto nelle Università, queste materie o non sono insegnate o sono insegnate male”.* Posso assicurare che nel caso del Politecnico di Milano queste materie sono insegnate benissimo! E i progetti cui i metodi sono applicati sono presentati e discussi in classe (ove accettiamo anche non iscritti).

6 - Secondo l'autore, in Italia l'urbanistica e la cultura delle opere pubbliche sono arretrate, anche per *“il silenzio del mondo accademico”* (e sin qui si potrebbe in parte condividere!), perché non si è capito che si potrebbe *“utilizzare le plusvalenze immobiliari per obiettivi di crescita economica e sociale e [...] per finanziare nuove opere”.* Ma questo è quanto la cultura e la prassi urbanistica conosce e realizza da tempo nel paese (l'INU lo ha teorizzato dal 1995). Il problema è un altro: che le plusvalenze non sono mai valutate con precisione dalle amministrazioni (e cioè sono ampiamente sottovalutate) e sono spesso utilizzate per realizzazioni non prioritarie se non sbagliate (ricordiamo, in ambito nazionale, il “quadrilatero umbro-marchigiano” dell'era Berlusconi, opera probabilmente inutile realizzabile costruendo nuovi insediamenti urbani).

La “virtuosa” recentissima operazione degli scali ferroviari a Milano insegna: ampia sottovalutazione - condivisa! - delle plusvalenze, vantaggi minimi del Comune (verde fino eccessivo, poca vera edilizia pubblica, realizzazione di infrastrutture ferroviarie con le poche plusvalenze del Comune), nessun impegno di FS a realizzare la *Circle Line*. E ciò in barba alla nuova legge nazionale che impone un “contributo straordinario” sulle varianti urbanistiche. Questo mi sembra il vero ambito (politico - etico - culturale) su cui occorrerebbe una vera mobilitazione civile, professionale e accademica.

Roberto Camagni

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/47685>

11/07/2017

IL PROGETTO DI RIAPERTURA DEI

NAVIGLI: ANCORA UN PARERE

Renato Pugno

Il recente Studio di Fattibilità del Politecnico di Milano in merito al Progetto Riapertura dei Navigli (PRN) non risponde adeguatamente in merito alla fattibilità economica, cioè al Bilancio Benefici/Costi dell'Opera. Data la novità, l'importanza dell'opera e il rilevante impegno finanziario richiesto, non è possibile, o quantomeno sarebbe consigliabile, non assumere decisioni in merito all'implementazione della progettazione e dell'opera, prima di aver approfondito adeguatamente la sostenibilità economica del Progetto.

Si deve esaminare in primo luogo la natura del Progetto di Riapertura dei Navigli. Il Progetto non è riconducibile a un progetto d'infrastruttura di trasporto ma piuttosto a un progetto di Eredità Culturali (*Cultural Heritage*) e come tale va trattato con la metodologia secondo lo Stato dell'Arte in materia.

La proposta di Riapertura dei Navigli e l'Area C sono fra di loro funzionali e al tempo stesso in contraddizione e rappresentano probabilmente l'intervento urbanistico più importante della Città di Milano degli ultimi decenni. Come tali non può essere lasciato nel vago in merito alla loro fattibilità in termini Bilancio Benefici/Costi perciò meritano un approfondimento adeguato.

Oltre a cambiare/integrare la metodologia di valutazione economica, l'approfondimento del Bilancio Benefici e Costi potrebbe portare a risultati positivi solo se si mettono in conto anche i benefici delle inevitabili ed ineludibili trasformazioni urbanistiche nel centro della città, e nelle altre aree.

Queste trasformazioni urbanistiche devono però essere finalizzate al fine di rendere il Progetto di riapertura sostenibile economicamente. Questo è possibile solo proponendo trasformazioni urbanistiche funzionali a quella che è stata, è dovrà essere la "mission" di Milano: fornire opportunità di lavoro, di reddito e di promozione sociale ampiamente superiori a quelle che le altre realtà urbane italiane possono offrire.

Il problema pertanto non è se ci sono o no le condizioni per rendere fattibile il Progetto dei Navigli, queste probabilmente potrebbero esserci. Il problema principale è che si tratta di un progetto complesso, legato alla riconversione dell'area del Policlinico e che non può essere realizzato con i tempi con cui si fanno le Opere Pubbliche in Italia, ma richiede un *Project & Construction Management* (P&CM) di qualità, necessario per garantire i risultati in termini di tempi e di costi. Senza questa condizione le conclusioni positive in merito non ci saranno ed il progetto non sarà sostenibile economicamente, vale a dire non contribuirà alla crescita del PIL.

Purtroppo però in Italia questa cultura e predisposizione nella Committenza Pubblica non c'è né è possibile acquisirla in breve tempo. Non solo, ma in Italia, manca anche un'adeguata cultura e conoscenza dell'Analisi Benefici/Costi (ABC), anche e soprattutto nelle Università, queste materie o non sono insegnate o sono insegnate male, non fornendo in conseguenza ai futuri quadri e dirigenti gli elementi di base necessari. Quindi, il rischio di realizzare la riapertura dei navigli come si sono realizzate le Opere Pubbliche

in Italia è elevato e potrebbe compromettere la sostenibilità economica dell'opera. Non solo, ma è auspicabile che si palesi la necessità di cambiare radicalmente la prassi urbanistica seguita fino ad oggi. Non è più possibile continuare con un metodo che si limita a porre dei vincoli alla edificazione, vedendo quest'ultima come un aspetto negativo. La conseguenza di questa prassi è stata ed è la necessità di ricorrere ai Finanziamenti Pubblici a Fondo Perduto per realizzare, male, le urbanizzazioni. Prescindendo cioè dalla compatibilità di questi interventi con la Finanza Pubblica. Questo è stato possibile in passato grazie al ricorso a (1) il debito Pubblico, (2) aumento della tassazione e (3) la svalutazione monetaria.

Quell'epoca oggi non esiste più. Non è più possibile finanziare l'inefficienza e l'inefficacia di tali operazioni con il ricorso all'aumento delle tasse e/o all'aumento del Debito Pubblico. La grave crisi economica e la perdita di sovranità monetaria e dell'autonomia del Bilancio Pubblico non possono più permetterlo. Questa è una sostanziale e radicale novità per il sistema di realizzazione delle opere pubbliche: si apre una nuova epoca in questo campo per l'Italia.

L'unico problema è che in Italia non c'è affatto la consapevolezza di questo "*cambiamento epocale*" soprattutto in materia di Opere pubbliche e urbanistica. Esiste infatti un "*silenzio assordante*" sulla materia della produttività da parte di quelli che dovrebbero essere gli "*addetti ai lavori*": responsabili politici, responsabili amministrativi, mondo accademico e mass media.

L'urbanistica in futuro dovrà non tanto porre vincoli edificatori, ma solo vincoli di mercato. Lasciando a quest'ultimo il compito di verificare se l'intervento urbanistico è sostenibile economicamente, cioè contribuisce alla crescita del PIL e quindi può o deve essere fatto. Per questo è indispensabile sviluppare adeguate analisi economiche sui progetti e sulle trasformazioni urbanistiche proposte.

Si dovrà cioè pensare non a limitare l'edificazione ma pensare l'edificazione come uno strumento di accumulazione del capitale (rendita urbana) e utilizzare le plusvalenze immobiliari per obiettivi di crescita economica e sociale. In altre parole, si deve pensare a utilizzare le plusvalenze immobiliari per finanziare nuove opere: necessarie nei processi di urbanizzazione decisi.

Così facendo il problema non sarà se aumentare o no le volumetrie ma se quest'ultime richiedono o no risorse pubbliche e, in tal caso, utilizzare le plusvalenze immobiliari per finanziare i nuovi interventi: e i servizi connessi. Purtroppo il ritardo culturale del *Project & Construction Management* anche in questo campo in Italia da parte della Committenza Pubblica è enorme e in particolare nelle Università. Come si vede le condizioni per rendere fattibile la riapertura dei Navigli sono di difficile realizzazione.

Renato Pugno

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/47583>

04/07/2017

NAVIGLI: RIAPERTURA VERA O FALSO STORICO?

Jacopo Gardella

Anche se con più di un mese di ritardo riprendo l'argomento che tratta dell'apertura dei Navigli e che è stato esposto da [Antonello Boatti](#) e da [Marco Prusicki](#) nel numero del 24 maggio di *ArcipleagoMilano* e poi ripreso in termini critici da [Giuseppe Ucciero](#) nel numero successivo del 31 maggio 2017. Avrei un grande desiderio di affiancarmi a Boatti, di cui da anni seguo e ammiro la tenace campagna in favore dell'apertura, e pur essendo tra coloro che vorrebbero rivedere l'acqua all'interno di Milano so che occorre esaminare il problema più a fondo e in modo più esauriente. L'articolo del 24 maggio tratta meticolosamente l'aspetto economico del problema, per quanto sia difficile calcolare con sufficiente esattezza dei preventivi di spesa di tale dimensione e di tale durata; e lo dimostra il successivo articolo di Ucciero che fa presente molte perplessità sulla convenienza economica della intera operazione. Tuttavia, al di là dell'aspetto contabile da nessuno è stato ancora chiarito in modo convincente quale sia la reale finalità della colossale impresa così come non vengono specificati i molti aspetti tecnici, tutt'altro che semplici, che essa comporta. La supposta finalità della riapertura si riassume nel desiderio di restituire a Milano il volto affascinante che aveva in passato. Tale finalità è di sicuro entusiasmante, ed è condivisibile da chiunque sappia apprezzare la qualità estetica degli spazi urbani. Per rendere maggiore la magnificenza di una città, è più che legittimo investire notevoli somme di danaro pubblico e considerarle non un capriccio balzano ma un serio dovere per ogni cittadino sinceramente disposto a incrementare il decoro urbano. Occorre tuttavia valutare fino in fondo le difficoltà da affrontare. Focalizzandoci sulla cerchia centrale, se la finalità consiste nella riapertura non dell'intera Cerchia dei Navigli ma del solo tratto orientale che va da piazza San Marco a via Molino delle Armi, allora l'obiettivo che ci si ripropone è del tutto inadeguato all'immenso sforzo richiesto. Il Naviglio lo si riapre tutto o non lo si riapre affatto. Lo si ripristina integralmente e fedelmente o si rinuncia a vederlo di nuovo tra noi. Altrimenti, si incorrerebbe nello stesso deplorabile errore commesso a Pavia dopo la fine della guerra quando si decise di ricostruire l'antico ponte medioevale distrutto dalle bombe, ma si prese la sciagurata decisione di ricostruirlo di larghezza maggiore per consentire un più comodo passaggio delle autovetture; di rifarlo in stile simile ma non uguale a quello precedente; di assegnargli dimensioni tutte diverse dalle originali. Il risultato si è tradotto in un vergognoso falso. Uguale errore verrebbe commesso se la Cerchia dei Navigli oltre a non venire aperta per tutta la lunghezza del suo antico percorso venisse anche drasticamente ridotta di larghezza; venisse cioè diminuita di sezione, ricostruita più stretta ed entro margini più ravvicinati allo scopo di non dover escludere il traffico di automobili lungo le sue banchine. In tale infelice caso la Cerchia dei Navigli diventerebbe un penoso rigagnolo. Il suo tradizionale aspetto, di cui si conservano tante immagini storiche, subirebbe una grave mutilazione. Il risultato si ridurrebbe a una ridicola

parodia. Non è possibile aggirare o sfuggire alle finalità scelte e decise: se la riapertura ha lo scopo di restituire a Milano la bellezza ambientale che il Naviglio aveva una volta, esso deve tornare a essere *“come era e dove era”*. In caso contrario, la sua riapertura non sarebbe un omaggio alla Milano storica ma si trasformerebbe in una penosa farsa. Si deve perciò prolungare il braccio morto di via Pontaccio fino all'opposto braccio morto di via San Gerolamo (ora via Carducci) in modo da chiudere completamente il cerchio della "Cerchia". I due bracci saranno collegati da tubazioni sotterranee le quali attraversando piazza Cadorna e il percorso semicircolare di piazza Castello assicurerebbero alle acque una circolazione costante e ininterrotta e ne eviterebbero il ristagno nei due bracci morti. A parte la necessaria revisione al rialzo del preventivo di spesa già calcolato da Boatti e Prusicki; a parte l'inevitabile aumento dei costi, la proposta di aprire interamente l'intero corso del vecchio Naviglio pone di fronte alle sopramenzionate difficoltà tecniche *“tutt'altro che semplici”*. Anzitutto la contiguità tra case e acqua. Come mostrano le pittoresche vedute dell'appassionato fotografo milanese Aldo Chierichetti il Naviglio in molti tratti del suo percorso era sprovvisto di banchina praticabile e lambiva con le sue acque i basamenti delle case allineati lungo il margine, così come a Venezia l'acqua dei canali lambisce le fondamenta dei Palazzi. Oggi per effetto della avvenuta copertura e delle numerose costruzioni sorte al posto delle vecchie durante il corso degli anni gli ingressi pedonali e carrai si aprono sulla nuova strada che copre il precedente alveo. Che succederebbe se domani la strada scomparisse e al suo posto tornasse il Naviglio? Succederebbe che uscendo di casa a piedi o in automobile si cadrebbe con un tonfo nell'acqua sottostante. I difensori del Naviglio potrebbero sollevare una pronta e apparentemente ragionevole obiezione e sostenere che si potrebbero ripristinare gli ingressi pedonali e carrai aprendoli come avveniva una volta sulla strada interna che corre parallela al corso del Naviglio e che ancora oggi esiste ed è comodamente percorribile. I nemici del Naviglio potrebbero tuttavia controbattere facendo presente quale violento uragano di proteste, di reclami, di ricorsi in Tribunale verrebbero promossi da chi abita in edifici mutilati degli ingressi originari e stravolti dalle modifiche dei loro piani terreni. Una ulteriore difficoltà tecnica riguarda la costruzione tutt'ora in corso della linea Metropolitana 4, la quale corre sotto la fossa del Naviglio nel tratto che parte dall'incrocio con corso Monforte per arrivare al fondo di via De Amicis. In corrispondenza delle numerose fermate previste in quel tratto occorre assicurarsi che gli impianti di scale mobili e di ascensori non interferiscano con l'alveo del Naviglio e non lo ostruiscano: nel qual caso qualsiasi ipotesi di riapertura dei Navigli verrebbe a naufragare immediatamente e per di più paradossalmente, perché sarebbe un naufragio in acque inesistenti! Un'ultima difficoltà tecnica riguarda l'impossibilità di trasformare il Naviglio in una linea di navigazione turistica. Ciò avrebbe permesso di recuperare in parte le spese della riapertura e i costi di manutenzione mediante la vendita dei biglietti di imbarco agli auspicabili viaggiatori. Il progetto in realtà non è realizzabile per la presenza delle numerose chiuse rese necessarie dalla differenza di quota pari a circa tre metri che si riscontra tra la parte settentrionale del percorso alla altezza di piazza San Marco e la parte meridionale alla altezza di via Molino delle Armi. Mentre per il trasporto dei barconi da carico le chiuse non rappresentavano un ostacolo perché, trasformate in conche, permettevano di superare i

dislivelli tra i vari tratti del corso d'acqua, per il trasporto di passeggeri e di turisti il tempo di sosta nella conca diventa improponibile e quindi il servizio di navigazione urbana all'interno della città impossibile da attuare. È auspicabile che le difficoltà elencate qui sopra, sebbene pesanti, possano essere superate: il sogno di una Cerchia dei Navigli riaperta e riportata all'aspetto originario potrebbe allora avverarsi. Jacopo Gardella

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/47506>

30/05/2017

NAVIGLI: ANCORA PERCHÉ

Giuseppe Ucciero

La gentile e accurata nota dei curatori del progetto "Riaprire i Navigli" (i professori Antonello Boatti e Marco Prusicki) mi obbliga, nel ringraziare, a una replica, ispirata ai principi di utilità pubblica su cui, mi pare, tutti si conviene.

Un'utilità non ristretta ai conti della serva, che pur indispensabili non possono esaurire il quadro di riferimento per valutare un'opera come quella di cui si discute. D'accordo sulla molteplicità dei fattori da considerare, e sul fatto che *"non di solo pane vive l'uomo"*.

Anche per il mio mestiere, mi troverei a disagio nella posizione di chi contrappone pagnotta a bellezza. Detto questo, non mi sento di dire che le argomentazioni dei curatori abbiano soddisfatto ansie e preoccupazioni. Seguendo l'indice finora utilizzato, provo a dire perché.

a) Quanto costa? - Non sono ingegnere, né tecnico esperto del tema e lascio volentieri ad altre voci di entrare nel merito del calcolo. Mi limito a segnalare che non c'è quasi opera di pari impegno, specie pubblica, che non abbia visto lievitare, e di molto, i costi inizialmente previsti.

Non è un appunto alla serietà scientifica dei progettisti, per carità, piuttosto un invito alla presa d'atto dell'evidenza storica e un suggerimento alla prudenza. In ogni caso, sempre di 406 milioni di euro parliamo, cosa che obbliga alla ponderazione attenta dei pro e dei contro.

b) Quale beneficio? Cui Prodest? - Che i navigli riaperti possano rendere la città più bella per tutti può essere vero, ma è ancora più vero che più bella sarà per chi vivrà nei pressi, e molto meno per chi ne disterà di qualche chilometro. Facciamo una bella indagine e vedremo chi si gode i bei giardini di Porta Venezia: la gran parte dei visitatori saranno cittadini delle vicinanze e non certo della Barona o del Gratosoglio, a cui toccano in sorte aree verdi assai più disadorne. Bellezza e fruibilità non sono la stessa cosa.

Ma poi, sarà davvero così? Ne saranno davvero felici i residenti? L'esperienza della Darsena non ci sta dicendo nulla sugli effetti critici generati dallo smodato flusso di visitatori sulla bellezza dei luoghi e sulla qualità della vita, a danno proprio dei residenti? E quali effetti prevedibili su mobilità e vivibilità personali, che non coincidono con la

contemplazione del bello dal balcone di casa.

A parte questo, la quantificazione economica dei benefici si concentra per i progettisti su due principali fattori: rendita immobiliare e redditi d'impresa. Ebbene dei 994,8 milioni totali di attesi benefici materiali, ben 826,8 deriverebbero dai prezzi "edonici" degli immobili siti lungo le sponde e/o nelle vicinanze. E sarà pur vero che il maggior prezzo è indice di un incremento di valore di area, e quindi indicatore di un "valore collettivo", ma è soprattutto vero che i benefici derivante dalla valorizzazione immobiliare vanno a chi oggi ne possiede una concreta porzione.

Investimenti pubblici, utili privati: se non è l'obiettivo del progetto, ne sarà l'effetto.

Quanto ai 168 milioni derivanti da nuovi redditi, un qualche forte dubbio sorge, specie considerando la dimensione degli spazi fisici in questione: ad eccezione di via Melchiorre Gioia, si tratta di spazi larghi al massimo 15 o 20 metri, che, tolti argini e rampe d'accesso, verde, marciapiedi e piste ciclabili, lascerebbero poca o nulla agibilità a servizi che non siano i "baracchini" dello *street food*. E del resto, sempre escludendo Melchiorre Gioia, le zone dove passerebbero i navigli così riaperti sono tra le più pregiate di Milano e siamo certi che i proprietari vedrebbero con piacere l'apertura di esercizi di ristorazione al piano terra di palazzi esclusivi (pensiamo al tratto San Fatebenefratelli, Senato, etc.) con annessi rigurgiti da movida?

c) *Quali controindicazioni?* - Il problema dell'impatto va considerato su mobilità, vivibilità dei luoghi durante e dopo i lavori, e trasformazione del carattere storico culturale assunto dai luoghi negli ultimi cento anni.

Anche qui, sarebbe opportuna una valutazione articolata per singolo contesto: altra cosa Melchiorre Gioia, altra piazza San Marco, osservando di sfuggita che la valorizzazione di quest'ultima potrebbe passare attraverso operazioni, assai meno costose, di riprogettazione degli spazi e dell'arredo urbano: non sarebbe forse preferibile, ad esempio, un Concorso di Idee che ne ridisegni funzioni e carattere, espellendo distributori e parcheggi che la occupano per metà? Riqualficare così San Marco si può, anche senza riaprire il Naviglio sottostante, e con un rapporto prezzo - utilità assolutamente più favorevole. Diverso per Melchiorre Gioia, dove semmai il problema sarebbe l'impatto sulla mobilità, considerando la sua funzione di arteria regolatrice del traffico da e verso il nord Milano.

d) *Chi paga?* - Alla "madre di tutte le domande" lo studio, pudico, non risponde, rimandando a un testo regionale che indica un coacervo di possibili pagatori così ampio da farci concludere che non se ne ha alcuna idea: nessuno dice chi paga (anche se tutti immaginano). Eppure, basterebbe un caffè al giorno a persona!

Facciamo sommessamente notare che, così "risparmiando" una famiglia di 4 persone subirebbe il bell'esborso di 120 euro/mese per un anno: 1.440 euro. Chi andrebbe a spiegarlo ai cittadini milanesi meno abbienti? E quanto agli altri, siamo così sicuri di una buona accoglienza? Inevitabilmente, toccherà al Pantalone pubblico di pagare il conto.

e) *È la priorità per Milano?* - Questo è il tallone d'Achille del progetto, e i progettisti che ne sono consapevoli, mettono le mani avanti, affermando che "nessuno pensa che la riapertura dei navigli debba sottrarre finanziamenti al restauro e al rilancio delle aree periferiche e dei quartieri popolari e al risanamento degli edifici degradati".

Certo nessuno lo pensa, ma, vivendo in un mondo di risorse finite, questo sarà sicuramente l'effetto: i danari spesi per riaprire i navigli non potranno essere utilizzati per risanare la fatiscente edilizia pubblica delle periferie.

E neppure, per realizzare altre primarie opere di riqualificazione urbanistica tra cui gli stessi ex scali ferroviari: non basta allora segnalare la valenza del tratto Melchiorre Gioia come un *“risarcimento in termini di valori urbani propri o per una delle periferie più problematiche di Milano”*, per compensare la nuova ed ennesima perdita di centralità politico amministrativa subita dalle periferie.

Replicare era un obbligo, ma spero vivamente che ora la discussione si allarghi ad altre voci milanesi e metropolitane, tecniche e politiche, pubbliche e private, culturali ed economiche, favorendo, con la ricchezza delle posizioni e dei ragionamenti, quella maggior consapevolezza pubblica, fondamento obbligato per scelte che impegneranno il futuro della città per numerose generazioni.

Giuseppe Ucciero

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/46957>

23/05/2017

RIAPRIRE I NAVIGLI

Antonello Boatti Marco Prusicki

Nel numero 17 di *Arcipelago Milano* vengono poste da Giuseppe Ucciero cinque domande sul progetto di Riapertura dei Navigli. È un'occasione importante per poter chiarire alcuni suoi aspetti fondamentali che sono stati spesso oggetto di imprecisioni.

Coloro che scrivono possono rispondere a titolo personale come componenti del Comitato Scientifico, recentemente costituito dalla Amministrazione comunale, che sta lavorando sulla base dello “Studio di Fattibilità per la riapertura dei Navigli milanesi nell'ambito della riattivazione del sistema complessivo dei Navigli e della sua navigabilità” elaborato da un gruppo di esperti incaricati dal Comune di Milano, avviato nell'aprile 2014 e concluso a giugno 2015. Da notare che parte della documentazione relativa allo *Studio* (la *Relazione* in 2 volumi e una selezione delle 50 tavole elaborate) è consultabile nella sezione *Allegati* e che per ottenere la documentazione completa si può inviare mail di richiesta all'indirizzo e-mail ST.SITUrbanistico@comune.milano.it.

Accettando lo schema delle cinque domande di Ucciero, rispondiamo a esse puntualmente.

a) *Quanto costa?* - La stima economica, verificabile e controllabile, si riferisce ai lavori edilizi, alle opere per l'accessibilità delle aree di cantiere e l'agibilità viabilistica circostante, agli oneri per imprevisti, per spese tecniche, e a quelli fiscali, applicando i prezzi del *“Listino Prezzi del Comune di Milano”* e il *“Prezziario della Camera di Commercio di*

Milano” del 2014.

Il computo metrico è suddiviso per 45 tratti omogenei. All'interno di ognuno dei 4 ambiti progettuali (Melchiorre Gioia, Incoronata/San Marco, Senato/Visconti di Modrone, Francesco Sforza/Viarennna) sono stati individuati i tratti per i quali è stato possibile determinare un costo parametrico a metri lineari (ml) di tracciato; moltiplicando questo costo a ml per la lunghezza del tratto di riferimento si sono determinati i relativi costi. Per ciascun tratto sono state inoltre individuate le lavorazioni o manufatti particolari o singoli, non ripetitivi e quindi non parametrabili, che sono stati quantificati economicamente a parte.

La stima include i costi per realizzare la tubazione che consente di procedere per fasi, realizzando tratti di riapertura anche non consequenziali. Il costo generale complessivo, comprensivo degli oneri di cui sopra, è di 406,9 milioni di euro; gli oneri fiscali e finanziari dipenderanno in larga parte dalle modalità di esecuzione dei lavori.

Infine, si precisa che il 25% del costo complessivo è riferibile a lavori stradali, di illuminazione, di arredo urbano che andranno a diminuire l'incidenza nel bilancio comunale delle normali opere di manutenzione relative agli ambiti interessati.

b) Quale beneficio? Cui prodest? - La città diventa più vivibile, bella e attrattiva per tutti. Questo aspetto è stato riconosciuto anche dal Consiglio Regionale che il 4 aprile 2017 ha deliberato (all'unanimità, con l'astensione del M5S) una mozione che impegna Presidente e Giunta a promuovere in tempi certi un Protocollo di Intesa finalizzato alla definizione di un Accordo di Programma, dichiarando la *“riapertura dei Navigli in Milano quale opera strategica Regionale”*.

La qualificazione e quantificazione dei benefici collettivi derivanti dalla spesa è operazione complessa, in quanto si tratta di dare una misura monetaria (quindi confrontabile con i costi) a effetti largamente immateriali. Nello *Studio* sono stati presi in considerazione quelli ritenuti più rilevanti: l'incremento della qualità urbana e gli effetti moltiplicativi del reddito metropolitano attivati direttamente e indirettamente dall'investimento.

Rinviando il calcolo monetario di altre evidenti esternalità positive, derivanti dalla multifunzionalità dell'opera (attrattività, non solo turistica ma anche come possibile sede di nuovi insediamenti, produzione agricola, energetica, contributo al controllo del rischio idraulico, etc.) per le quali, nella fase di elaborazione dello *Studio*, non sono state considerate disponibili valutazioni sufficienti.

Il miglioramento ambientale e della qualità urbana è stato stimato con il metodo dei *“prezzi edonici”*; poiché non esiste mercato per questi beni, si utilizza un mercato surrogato, prendendo perciò in considerazione il valore di mercato di beni (immobiliari) connessi con i suddetti beni immateriali.

Il maggior prezzo che la domanda di mercato è disposta a pagare per un immobile con localizzazione particolare rispetto al prezzo di un immobile simile in tutte le altre caratteristiche, è “rivelatore” dell'utilità (*hedoné*) collettiva. Il fatto che una utilità collettiva sia misurata attraverso l'incremento della rendita immobiliare sulle proprietà private interessate dal progetto, e dunque appropriabile privatamente, non deve trarre in inganno. L'incremento dei valori patrimoniali è utilizzato (in linea con la migliore teoria) come indicatore del miglioramento della qualità localizzativa, in senso collettivo; come una

capitalizzazione del flusso di utilità futuro che consegue alla presenza di una certa caratteristica micro-territoriale.

Per quanto riguarda gli effetti moltiplicativi del reddito, è stato possibile stimare con buona approssimazione l'aumento di attività economiche locali, e dunque di redditi, che l'investimento complessivo genererà, utilizzando la Tavola delle interdipendenze settoriali (o Tavole Input-Output) della Lombardia al 2010 realizzata dall'IRPET (Istituto Regionale di Ricerca della Toscana), adottando un coefficiente pari al 45% corrispondente al peso della provincia di Milano per scendere a scala locale.

In sintesi, a fronte dei 406,9 milioni di costi stanno benefici collettivi pari a 994,8 milioni di euro: 826,8 milioni di euro per gli effetti del miglioramento della qualità urbana (cui si aggiungono le esternalità positive non monetizzate di cui sopra) e 168 milioni di euro per incremento di redditi.

c) *Quali controindicazioni?* - Da quando esiste lo studio di fattibilità (2015), è stato proposto di eseguire il lavoro per fasi, gradualmente; questo anche per diminuire proprio l'impatto che potrebbe generarsi nella città a seguito dell'esecuzione della riapertura dei Navigli, tutta in un'unica soluzione temporale.

Per il traffico, poi, immaginiamo che tutti auspichino nella Cerchia dei Navigli una riduzione consistente, sino a portarlo a semplice traffico locale e di servizio. I provvedimenti di viabilità sulla Cerchia e su via Melchiorre Gioia, necessari alla riapertura dei Navigli, sono studiati nel capitolo 5 della relazione e nei relativi allegati grafici.

Il Piano Urbano della Mobilità ha previsto lo scenario con riapertura dei Navigli senza indicare peggioramenti delle condizioni del traffico, anche perché tutti gli attraversamenti della Cerchia e di via Melchiorre Gioia saranno operativi anche a Navigli riaperti con ponti a raso, mantenuti alle quote attuali.

Per quanto riguarda i caratteri storici e le relazioni che i luoghi lungo il tracciato dei Navigli cancellati avrebbero assunto nel tempo, segnaliamo che la presenza del traffico, della sosta non regolamentata, le semaforizzazioni e la congestione del sistema della mobilità non possono essere considerati come valori urbani. Come esempi, si può citare il caso di piazza Cavour o quello di via San Marco, nei pressi di Brera, dove la sparizione dell'acqua ha generato parti di città prive di fascino e di identità.

d) *Chi paga?* - Alla *"madre di tutte le domande"* lo *Studio* non risponde; tale questione non era infatti compresa nella Convenzione che ha regolato il suo svolgimento. In questa fase ci si può però riferire alla mozione deliberata dal Consiglio Regionale: *"Il progetto potrà essere realizzato anche con la partecipazione di risorse private che si affiancheranno a quelle pubbliche, da definirsi attraverso un piano finanziario articolato che prevede forme integrate di finanziamenti pubblico-privati, finanziamenti a carico dei bilanci comunale e Regionale, finanziamenti europei, donazioni di enti e società, donazioni o azionariato popolare, introiti pubblicitari"*.

A questo possiamo aggiungere anche noi un calcolo da "padri di famiglia": rinunciando a un caffè al giorno (o lasciandone uno "sospeso", secondo la bella usanza napoletana ...) in un anno gli abitanti di Milano sopra i 14 anni ce la potrebbero fare a finanziarla anche da soli: 1.345.851 (abitanti) - 175.796 (< 14 anni) = 1.170.055 x 1 € x 365 gg = 427.070.075 € (e potrebbero anche concedersene uno, ogni tanto ...).

e) *È la priorità per Milano?* - Innanzitutto siamo di fronte a un intervento per la città nel suo complesso e non necessariamente rivolto alle sole zone centrali. Del tracciato complessivo (circa 7,5 km), via Melchiorre Gioia rappresenta circa il 30% (2,5 km). Ma al di là della semplice misurazione e pensando anche a quale settore di Milano fa riferimento via Melchiorre Gioia, tra viale Zara e via Padova, l'intervento di riapertura dei Navigli si pone al contrario come un risarcimento in termini di valori urbani proprio per una delle periferie più problematiche di Milano. I Navigli poi, collegando Martesana con Naviglio Grande e Pavese, fanno respirare un'aria nuova di città metropolitana anche al capoluogo. Nessuno pensa che la riapertura dei Navigli debba sottrarre finanziamenti al restauro e al rilancio delle aree periferiche e dei quartieri popolari e al risanamento degli edifici degradati. Tuttavia Milano, uscita dalla guerra, mentre affrontava il problema della casa per i milanesi, è stata capace di ricostruire la Scala e la Galleria, di far rinascere nel 1952 il Museo di Storia Naturale, bombardato e quasi distrutto, grazie all'ingente lascito in denaro del medico milanese Vittorio Ronchetti e di collocare la Pietà Rondanini al Castello, dopo averla acquistata col contributo di una sottoscrizione popolare per un valore corrispondente oggi a 2.295.000 €.

Pur considerando le difficoltà economiche presenti in larghi strati della popolazione nell'attuale circostanza storica, crediamo che qualche margine per migliorare e anche per rendere la città più abitabile e più bella possa esistere.

Antonello Boatti e Marco Prusicki

membri del Comitato Scientifico costituito dall'Amministrazione comunale

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/46863>

26/04/2017

RIAPRIRE I NAVIGLI? FATECI CAPIRE, PER FAVORE

Giuseppe Ucciero

Sulle pagine milanesi di *Repubblica on line*, campeggia la domanda "*Riaprire i Navigli, vi piace l'idea?*". Seguono, per chi vuole, i risultati: per il SÌ, sono registrati 6.879 voti (89%), per il NO 770 voti (10%), mentre il NON SA ne ottiene 85 (1%). Personalmente voterei un bel NON SA, e non perché non abbia un'opinione in merito, ma perché riconosco che non è corredata da un'adeguata conoscenza dei fatti e soprattutto da un adeguato confronto. Del resto, il quesito di *Repubblica* sembra preconfezionato per dare al SÌ una splendida, in quanto inconsapevole, maggioranza. Cosa vuol dire "*Riaprire i Navigli, vi piace l'idea?*" se non sventolare sotto il naso del pubblico un sogno a occhi aperti? Come se qualcuno vi dicesse "*Ti piacerebbe cenare al migliore ristorante di Milano?*", oppure "*Non sarebbe*

bello mollare tutto e fuggire in Polinesia?”. Certo che ci piacerebbe e diremmo subito di sì, se un istante dopo non ci mordesse la scomoda domanda *“Scusi, chi paga” e poi in rapida successione “come la metto con il lavoro?”* oppure *“Ma è proprio la cosa più indispensabile?”*, per finire con i dettagli *“Se sto male in Polinesia come mi curo e quanto mi costa l’assicurazione ?”*. Così interrotto il bel sogno a occhi aperti, si torna a guardare la realtà con attenzione e a porsi alcune essenziali domande. *Domanda A: Quanto costa?* - Al momento una quantificazione precisa dell’onere economico non esiste, mentre esistono previsioni generiche nell’ordine di 400 milioni di euro, a salire. Gradiremmo, per non svegliarci in un incubo reale da quello che credevamo un sogno a occhi aperti, di conoscere con la dovuta precisione a quanto ammonti l’opera e, per favore, niente scherzi: lasciamoci alle spalle la pratica malandrina della sottovalutazione iniziale, cui fa seguito, all’italiana, l’emergere di extra costi vertiginosi. *Domanda B: Quale beneficio?* - Un investimento di questa portata deve necessariamente porsi di fronte alla necessaria qualificazione e quantificazione del beneficio (eventuale) derivante dalla spesa. La città diviene più bella e più vivibile, per chi? Milano diviene più attrattiva, per chi? Quali ritorni economici sono realisticamente attesi? Dice Repubblica dell’11 giugno 2016 *“hanno calcolato gli esperti, per Milano ci sarebbe un beneficio - ambientale, turistico, commerciale, di valorizzazione degli immobili - di 800 milioni”*. Mah, sarebbe interessante esaminare da vicino questi calcoli, di cui peraltro non sfugge intanto una cosa essenziale: investimento pubblico per 400 milioni e ritorno privato per 800, specie in forma di incremento dei valori immobiliari dei residenti lungo le sponde. *Cui prodest? Domanda C: Quali controindicazioni ?* - Qualsiasi opera, specie di queste dimensioni, porta con sé numerose problematiche e criticità, dall’impatto sul traffico a quello dei lavori stessi sulle comunità commerciali e civili coinvolte. Molto rilevantero sarebbero poi gli effetti sul carattere storico ormai comunque assunto dai luoghi e sul sistema di relazioni a questi connesse. Possiamo analizzare e considerare, tra i costi, anche questi? *Domanda D: Chi paga ?* - Ammetterete che questa è la “madre di tutte le domande”. Paghiamo noi contribuenti o ci sono anche investitori privati, vista anche la redditività proclamata? E in quali quote? Se la spesa è realizzata con soldi pubblici, ciascun cittadino contribuente dovrebbe chiedersi se il gioco vale la candela, se oltre 400 milioni di euro sono il prezzo giusto per avere cosa: 400 milioni diviso 1.300.000 abitanti circa fa 307,69 euro a testa, che per un nucleo di 4 persone fa oltre 1.200 euro a famiglia. Son calcoli della serva, d’accordo, ma tanto più reali di altri. Se devo pagare 1.200 euro, a salire, per una grande opera, la prima domanda che mi faccio, da buon padre di famiglia, è se questa spesa è davvero utile, molto utile, addirittura indispensabile. *Domanda E: È la priorità per Milano?* - In effetti, la preoccupazione che subito angustierebbe il buon cittadino è se la “riapertura dei Navigli” sia la grande opera più importante per migliorare la condizione dei milanesi e la propria. Il tracciato attualmente previsto partirebbe da *“Cassina de Pomm per riaffiorare sotto i grattacieli di Porta Nuova e correre lungo via Melchiorre Gioia, San Marco, Fatebenefratelli, Visconti di Modrone, Molino delle Armi, De Amicis, per giungere alla Darsena”*. Si concentra, dunque, nelle zone centrali della città, già frequentatissime e in crisi da *“iper-gentrificazione”* (eccessivo afflusso di visitatori che svuota i contesti urbani dei loro originari caratteri attrattivi). Ammesso che l’opera sarà bella e utile, siamo sicuri

che altre opere in altri contesti urbani non lo siano in pari o maggior misura e con minori costi? Deve essere ricordato che la condizione delle periferie potrebbe ricevere da un investimento di pari entità un enorme beneficio, sociale, civile, urbanistico, per non dire anche economico. Cosa significherebbe ad esempio aggiungere agli attuali 360 milioni del Piano quinquennale per le Periferie, altri 400 milioni? Siamo sicuri davvero che non avrebbe maggior effetti e benefici? Oppure, quale effetto moltiplicatore potrebbe generare una spesa di 400 milioni in supporto del grande progetto di riordino degli ex Scali Ferroviari? Non desidero farla troppo lunga, anche perché non desidero tanto formulare ipotesi o proposte, ma piuttosto alcuni interrogativi e una pressante esortazione: fare di *“Riaprire i Navigli”* l’occasione di un effettivo momento di estesa e informata partecipazione pubblica. Si coinvolgono così le associazioni, i portatori di interesse, i singoli cittadini, le istituzioni e le imprese, e soprattutto coinvolgiamo quanti si trovano al margine se non fuori dal circuito del dibattito pubblico milanese. Quella forma un po’ ristretta di partecipazione che, mentre gratifica e autograttifica la buona borghesia progressista del centro, allontana e ghettizza sempre di più gli abitanti delle periferie milanesi. Riaprire i Navigli, non è questione di Municipio 1, ma di tutti e 9, e della stessa Città Metropolitana. Il Sindaco si è impegnato a corredare il prossimo quesito referendario sui Navigli con una preventiva e adeguata campagna di informazione: ne siamo felici, tanto più se il Comune, piuttosto che intestarsi la classica Campagna di Comunicazione, predeterminata negli esiti e unidirezionale nei processi, garantirà a tutte le voci nel farsi sentire e a tutti gli interessi in causa di farsi valere, offrendo, con i numeri e le informazioni, anche strutture e strumenti per comunicare dubbi e controproposte. Qualità, quantità e durata, del dibattito pubblico saranno essenziali per consentire alla cittadinanza un voto efficace perché informato, a conclusione di un processo effettivamente partecipato: troppo spesso ormai i dibattiti pubblici si riducono a una rituale e stanca conta dei voti (o dei *click*) di comunità sempre meno effettivamente partecipi. Giuseppe Ucciero

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/46435>

15/03/2017

MILANO M5, NAVIGLI: AMMINISTRARE EFFETTO“RANDOM”?

Luca Beltrami Gadola

Sembra quasi una strategia quella di buttare sul tavolo tanti argomenti perché l’opinione pubblica non sappia da che parte stare ma soprattutto si lasciano comparire le notizie senza commento, visibilmente contraddittorie: una settimana da capogiro. Cominciamo con la vicenda ATM - M5 - FFSS e la vendita delle quote che Astaldi S.p.A. possiede in M5, della quale è azionista al 37%. M5 S.p.A. è una società privata costituita dalla stessa

Astaldi S.p.A. con Ansaldo STS S.p.A., Torno Global Contracting S.p.A., Ansaldo Breda S.p.A., Alstom Ferroviaria S.p.A. e ATM S.p.A.: è una società che cura la progettazione, la costruzione e la gestione per i primi 27 anni della nuova Linea M5 con un contratto di finanza di progetto (*project financing*) che meriterebbe qualche commento, come quasi tutti i contratti di questo tipo, lo stesso utilizzato per la discussa M4. Le grandi imprese fanno la parte del leone in un Paese nel quale sono loro a decidere di quali infrastrutture ci sia bisogno. Per ragioni sue Astaldi vuol vendere la partecipazione e ATM, che come Astaldi è socia in M5, ha il diritto di prelazione e intende esercitarlo. Il 4 scorso il sindaco scrive al presidente di ATM di procedere all'acquisto e poi rivendere la partecipazione con un'asta pubblica. Si sussurra che l'assessore al bilancio del Comune Roberto Tasca non sia assolutamente d'accordo. FFSS vorrebbe la quota di Astaldi e scalpita. Il suo disegno è di diventare il primo gestore di trasporto pubblico in Italia. Anche l'affare Trenord - ATM fa parte del grande gioco, il *Big Game* del trasporto su ferro, ovviamente non nell'interesse esclusivo dei viaggiatori. Pochi giorni dopo però, Sindaco Giunta e Consiglio approvano di lasciare invece via libera a Ferrovie dello Stato chiedendo dunque ad ATM di non esercitare il diritto di opzione. Pare che questa conversione a "u" sia avvenuta dopo un parere dell'avvocato Antonello Mandarano direttore centrale dell'Avvocatura comunale, di cui non ho trovato traccia. Le domande che vengono spontanee sono: chi tra il sindaco Sala, il Presidente Rota di ATM e l'avvocato Mandarano ha più a cuore il destino dei milanesi? Perché se ATM ha utili ed evidentemente anche tesoreria (denari in cassa) per comprare le quote di Astaldi negli stessi giorni programma una riduzione di corse dei tram e contemporaneamente versa a M4 quattrini per finanziare i lavori? Ho letto da qualche parte che ormai i cittadini per le aziende di software non sono un cliente ma una "risorsa". E per la pubblica amministrazione? Per il Consiglio Comunale? Per le sue imprese appaltatrici? Ammettiamolo: qualche spiegazione va data. Altra notizia. La vicenda "azioni Astaldi" non è ancora chiusa, a quanto pare, e dovrebbe chiudersi al ritorno del sindaco Sala da Chicago, dove è andato a parlare delle vie d'acqua milanesi per illustrare il progetto di riapertura dei Navigli. I fautori dell'opera esultano, i perplessi si perplimono, i dubbiosi continuano a porsi la solita domanda: ma nella scala delle priorità di spesa a che livello è la riapertura dei Navigli? Prima o dopo l'edilizia popolare? Prima o dopo la risistemazione delle scuole? Prima o dopo ... ? L'opposizione l'ha subito attaccato e De Corato si è domandato: ma il Comune dove troverà i 400 milioni per finanziare i lavori di apertura dei Navigli. Pronto l'annuncio dei sostenitori: "*Ne bastano 200, abbiamo rifatto i conti*". Facciamoli bene perché il grido d'allarme è già arrivato dalla Darsena. Si è fatto un bando per appaltare il varo di un pontone privato sullo specchio d'acqua con possibilità di svolgervi attività commerciali. Alle proteste dei residenti e dei promotori del restauro della Darsena, spazio pubblico per eccellenza, il Comune pare abbia risposto che bisogna pur cavare qualche soldo per coprire le spese di gestione, pulizia e manutenzione della Darsena stessa, spese che sembra assommino a quasi un milione di euro ogni anno. Il bando era con una base di 35.000 euro. Lungo il cammino da trentacinque al milione! Allora riapriamo i Navigli. Ci paghiamo le spese di manutenzione con i cartelli pubblicitari lungo le sponde, tipo autostrade anni '50? E il "paesaggio"? Quanto costerà la manutenzione? Si parla di fare un nuovo referendum. Sono curioso di vedere il quesito.

Sarà del tipo “*vi piace la rinascita di vie d’acqua a Milano*” senza dire cosa questo comporterà di “veri” costi e di disagio per la città? Solo la mezza mela bella: in Svizzera quando si fanno i referendum viene distribuito un opuscolo con le ragioni dei favorevoli e dei contrari. Da noi si gioca sull’ignoranza. Al Lingotto i renziani hanno citato Orwell e voglio farlo dunque anch’io che renziano non sono: in *1984*, il suo famoso romanzo, uno dei tre slogan che compaiono sul cornicione del Ministero della Verità è L’ignoranza è forza (in inglese “*Ignorance is strength*”). Tante domande dunque che resteranno senza risposta. Quali interessi si muovono in questo teatrino ambrosiano? Un vecchio amico di famiglia quando ero ragazzo e la balena bianca, la DC, la faceva alla grande, già mi aveva detto che nelle grandi città c’è tutto il bene e tutto il male ma gli *slogan* non c’erano ancora: Di Pietro più tardi inventò la “concussione ambientale” e Carminati per Roma inventò la “città di sotto”. Che ci inventiamo a Milano? Luca Beltrami Gadola

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/45948>

28/02/2017

SCALI, CASERME, AREA EXPO, UNIVERSITÀ, NAVIGLI: BENI COMUNI O BENI PRIVATI?

Elena Grandi

Il numero della settimana scorsa di ArcipelagoMilano è stato ricco di spunti di riflessione. Mi ero ripromessa di non scrivere di scali e di aree dismesse almeno fino all’indomani della prossima Delibera del Consiglio Comunale in cui saranno indicate le linee d’indirizzo per le funzioni degli ex scali ferroviari; non prima di avere ascoltato e partecipato agli incontri pubblici in atto, nei Municipi, nelle Commissioni Consiliari, nei circoli culturali e politici. Poi, leggendo quegli articoli, diversi tra loro sia nei presupposti che nelle conclusioni, ho capito che il tema da affrontare con urgenza è altro, e va oltre quello del prossimo Accordo di Programma tra Comune di Milano e Ferrovie dello Stato per il recupero degli ex scali ferroviari. Il vero tema è quello dei beni comuni, della necessità di individuare cosa possa essere dato in mano ai privati e cosa debba rimanere pubblico: cioè di tutti, delle città, dei cittadini, delle persone che ne usufruiscono e che, soprattutto, partecipano e contribuiscono al loro esistere. Beltrami Gadola, Viviani, Monte, Bonomi, Batistii, Bacigalupo, ciascuno con il suo punto di vista e le sue competenze, hanno dato voce al proprio pensiero parlando di scali ferroviari e hanno fornito spunti e dati per un dibattito che si fa sempre più sentito. Hanno scritto di come il Comune dovrebbe mantenere saldo il timone di una trattativa; dell’importanza di funzioni e servizi; del Piano di Governo del Territorio, che non dovrebbe rimanere estraneo alle soluzioni da dare alla

questione del recupero degli scali, come a quella di altre grandi aree dismesse; di volumetrie; di sostenibilità economica dei progetti; di connessioni urbane; di ricucitura di ferite aperte; di verde; di potenziamento dei trasporti pubblici su ferro; di città metropolitana; di legittimità (o di illegittimità) di alcune operazioni; di necessità di creare situazioni vantaggiose per gli investitori privati; di edilizia convenzionata o meno; di danari che non ci sono; ecc ... Al di là delle differenti posizioni assunte, quello che appare evidente e inconfutabile leggendo quegli articoli è il fatto che quando si parla di grandi modifiche urbanistiche, di investimenti in opere pubbliche, sempre entra in gioco il tema dell'intervento dei privati o quello della privatizzazione dei beni pubblici. Di conseguenza sono chiamati in causa meccanismi e relazioni che non attengono più solo alla sfera locale ma che competono, o che dovrebbero competere (e questo è il nodo della faccenda), laddove le Amministrazioni locali non disponessero degli strumenti necessari, allo Stato. Per questa ragione nel titolo si fa riferimento ad altri argomenti, oltre a quello oggi molto attuale degli scali: perché si tratta di argomenti che hanno in comune progetti molto vasti, diversificati e importanti, che riguardano aree pubbliche e che per essere realizzati hanno bisogno di enormi investimenti economici e del supporto normativo, legislativo, oltre che finanziario, dello Stato. Ecco quindi gli scali come le ex caserme, le università, la trasformazione dell'area Expo, le aree dismesse, le ex cave, i Navigli da riportare alla luce, la rete ferroviaria locale. Per parlare solo di temi metropolitani: altrimenti si potrebbero citare l'acqua, le Ferrovie, le aziende di trasporto pubblico locale e non, gli enti partecipati dei Comuni, i beni immobili e via dicendo. Sembrano cose molto differenti tra loro ma non è così: in tutti i questi casi si sta parlando di programmi e di strumenti in grado di trasformare in meglio, o in peggio, la qualità del nostro vivere. Programmi e strumenti dei quali si dovrebbe sempre fare carico il pubblico; e che con molta cautela dovrebbero essere messi nelle mani del privato che, per sua natura, non può porre in cima alla sua azione, ai suoi interessi, il bene comune. Invece il meccanismo della privatizzazione come solo strumento che consenta la valorizzazione di aree dismesse, la realizzazione di infrastrutture, il recupero di sistemi idraulici, lo sviluppo di reti di trasporto o di distribuzione di servizi, sembra essere il solo espediente di cui avvalersi. Anche a Milano pare oggi che, senza l'intervento del privato, sia esso FS Sistemi Urbani, Human Technopole, o qualsiasi altro investitore, non sia immaginabile alcun intervento. Non può e non dovrebbe essere così. Credo molto nell'utilità della collaborazione tra pubblico e privato come incentivo allo sviluppo e all'impresa: anche quando si tratta di interazione con le Pubbliche Amministrazioni; ma se questa collaborazione si deve trasformare in una sorta di esproprio dei beni comuni (che, una volta passati al privato, comuni e pubblici non lo saranno più), produrremo un danno irreversibile non solo ai cittadini ma anche al nostro patrimonio e ai nostri territori che, per usare una metafora, diventeranno come le praterie del Far West. L'Amministrazione Pubblica è il più grande centro di spesa italiano e, indipendentemente dalla crisi che soffoca la nostra economia, dallo Stato partono erogazioni finalizzate al sostegno di infrastrutture (utili e non), di enti (utili e non), di opere pubbliche (utili e non), di banche (utili e non). Con lo Sblocca Italia lo Stato ha formalizzato impegni per miliardi di euro per sostenere opere e enti che non sempre avrebbero bisogno di sostegno e che sono spesso sostanzialmente inutili, quando non dannosi per i nostri

territori, per l'ambiente e per lo sviluppo economico. Bisognerebbe rivedere da capo le priorità di intervento e di sostegno da parte dello Stato con uno sguardo diverso da quello del coltivare gli interessi di *lobby* e di casta. Bisognerebbe iniziare a pensare seriamente a cosa ci si riferisce quando si parla di bene comune e di beni pubblici. Lo Stato crea le città metropolitane? Bene, lo Stato deve sostenerne la nascita e lo sviluppo. Lo Stato chiede ai governi locali sviluppo e trasformazioni urbanistiche? Lo Stato deve farsi carico di rendere possibile tale sviluppo, diventandone il facilitatore *in primis* e, se del caso, l'erogatore di finanziamenti. Per tornare al tema specifico degli Scali Ferroviari: non ha alcun senso che delle aree di proprietà comunali, cedute alle Ferrovie dello Stato per fini di pubblica utilità, una volta divenute obsolete e perciò sottoutilizzate dall'Ente che ne ha beneficiato, debbano essere riacquistate a caro prezzo da colui che ne è il legittimo proprietario, consentendo all'ex utilizzatore di trarne grande beneficio economico a discapito della qualità degli interventi. In questo meccanismo c'è un vizio che, se non sapremo e vorremo risolvere, diventerà un'arma a doppio taglio dagli effetti prevedibili: progettualità più modeste, massima attenzione ai tornaconti economici privati e, quindi, occasioni perdute. Milano, città dell'innovazione, del progresso, dello sviluppo economico, non andrà da nessuna parte se abbandonata a sé stessa. È inutile parlare di Città della Scienza, di Agenzia del Farmaco, di recupero di aree dismesse, di valorizzazione del sistema della rete idrica lombarda e di riapertura dei Navigli (progetto che darebbe alla città un nuovo e grande respiro e molto meno irrealizzabile di quanto sembri), di nuovi poli universitari, se la città sarà lasciata sola, obbligata a cercare aiuto da quei privati che si approprieranno dei suoi beni. I conti li stiamo già facendo con la sostenibilità economica di un'opera, necessaria ma frutto di un progetto vecchio di anni e divenuto nel tempo sempre più costoso, come la nuova linea della metropolitana M4, e le prospettive non sono belle.

Elena Grandi

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/45773>

10/02/2016

NAVIGLI: "LA CERCHIA IN SCALA UNO A UNO"

Umberto Vascelli Vallara

In un articolo su ArcipelagoMilano del 15 luglio scorso Emilio Batistii dice *“é un vero peccato che non sia stato possibile realizzare il progetto di Umberto Vascelli Vallara La Cerchia dei Navigli in scala “Uno a Uno”, che avrebbe potuto rappresentare l'avvio più efficace del coinvolgimento dei cittadini”*. In realtà una parte è stata realizzata, ma non quella che auspicava Batistii. “La Cerchia in scala uno a uno” è un progetto di valorizzazione del Naviglio Interno, lo storico canale navigabile interrato dal 1929 di cui si

ignora lo stato di conservazione. Per questo e per altre ragioni di natura funzionale si considera improponibile un recupero filologico del manufatto storico *com'era e dov'era*. Ma, in ragione del suo rilevante valore storico/culturale, non se ne può tuttavia perdere la memoria. Per questo si è pensato che tracciandone sulla superficie stradale il corso nella stessa dimensione e collocazione che aveva il canale prima del 1929 si potesse disporre di un messaggio di grande impatto e immediata forza comunicativa capace di rendere percepibile la relazione perduta tra questa storica via d'acqua e i fronti stradali su di essa prospettanti, particolarmente quelli superstiti rispetto alla trasformazioni dovute ai bombardamenti del 1943 e alla successiva ricostruzione intervenuta nel dopoguerra, ma anche là dove la scena urbana è totalmente cambiata. Si è valutato che il solo segno tracciato a terra non fosse sufficiente per una efficace comunicazione. Si è ritenuto allora utile prevedere lungo il percorso punti di informazione che, attraverso la documentazione fotografica e/o pittorica dello stato dei luoghi al momento dell'interramento del Naviglio Interno, permettessero di valutare tanto la perdita quanto la permanenza residuale di elementi connotativi dello scenario entro il quale un tempo scorreva questa via d'acqua. Questa operazione può raggiungere un duplice risultato: suscitare la consapevolezza collettiva del valore testimoniale del percorso del Naviglio Interno come matrice del centro storico della città e al contempo rendere immediatamente percepibile la mutazione dei luoghi onde evitare ingannevoli illusioni di ricostruzione di una oleografica scena urbana ormai perduta. Dapprima si è pensato di segnare il tracciato mediante una pavimentazione in cubetti di porfido posati ad "archi contrastati" con inserimento di elementi trattati con resina epossidica blu a formare un disegno a onde il cui effetto è percepibile in una simulazione fotografica relativa a via Senato (Foto 1). Contro questa soluzione hanno giocato l'esperienza negativa dell'amministrazione comunale chiamata a rispondere di incidenti provocati da dissesti nelle pavimentazioni in pietra e il timore che questo tipo di pavimentazione durevole (non effimera per il solo tempo di Expo) pregiudicasse l'apertura del nuovo canale lungo la Cerchia. Si è quindi proposto di rappresentare il percorso della "*Cerchia in scala uno a uno*" tracciando sul sedime stradale una sequenza di onde blu realizzate con apposite vernici abitualmente utilizzate per la segnaletica orizzontale (Foto 2). Si poneva tuttavia la necessità di verificare la compatibilità di questi segni con le prescrizioni del Codice della Strada. Le deroghe concedibili comportavano alcune esclusioni della rappresentazione lungo il percorso per tratti abbastanza consistenti in corrispondenza delle fermate dei mezzi pubblici, dei percorsi pedonali, degli incroci stradali. Si è valutato che la forte discontinuità lineare del segno avrebbe comportato un'inaccettabile perdita di efficacia nella comunicazione. Si è deciso allora di rinunciare alla rappresentazione del tracciato sul sedime stradale ("*un vero peccato*" come dice Emilio Batistii) e di limitare il progetto al sistema di Info Point di informazione culturale sul ruolo del Naviglio Interno e del suo contesto nella storia della città. Anche in questo caso è stato necessario modificare il progetto iniziale che prevedeva di utilizzare principalmente le pensiline di attesa dei mezzi pubblici per documentare con immagini lo stato dei luoghi prima dell'interramento. Di fatto la disponibilità delle pensiline è stata limitata alla parte posteriore, meno percepibile dai passanti, inoltre nel tratto dal Policlinico a Melchiorre Gioia non ci sono pensiline. Il progetto di comunicazione attualmente realizzato lungo la

Cerchia è affidato a sette pensiline e nove totem. Attraverso i nove totem si sviluppa un filo narrativo della storia dei Navigli a Milano seguendo virtualmente le acque del Martesana da Cassina de' Pomm, che segna il punto dove finisce il canale a cielo libero e inizia la parte che fu coperta negli anni '60, fino alla conca di San Marco e da qui, come Naviglio interno, fino alla Darsena. Lungo questo itinerario si sono individuati nove punti che meglio rappresentano il rapporto storico fra il Naviglio e la città con le sue attività commerciali e produttive. La società Navigli Lombardi ne ha curato la realizzazione materiale e la posa. Le tappe principali sono: i *punti approdo* come la Darsena (foto 3), il Laghetto di San Marco e il Laghetto di Santo Stefano con l'importante rapporto con l'edificazione del Duomo; le *conche* dell'Incoronata, di via Senato, di Viarenna, che permettevano di superare i dislivelli lungo il corso del Naviglio; * i *ponti* come il Ponte delle Sirenette e in particolare il Ponte delle Gabelle dove i passeggeri pagavano il pedaggio e le merci il dazio. A ogni totem è associato un QR Code che permette di integrare i testi con immagini d'epoca fotografiche e pittoriche. Mentre i totem raccontano il Naviglio attraverso i punti di maggiore rappresentatività, per quattro pensiline poste lungo un tratto della Cerchia che presenta ancora elementi evocativi del tessuto storico si è ritenuto di sviluppare i seguenti temi di rilevante significato nella storia del Naviglio Interno declinati su pannelli con testi e immagini : * *I flussi delle acque* e le conche nella pensilina di piazza Resistenza Partigiana; * *I commerci lungo il Naviglio Interno* nella pensilina di Molino delle Armi/p.za Vetra; *le trasformazioni urbane* nella pensilina di Corso Italia / via Santa Sofia; * *I ponti* nella pensilina di Corso Italia / via San Senatore. (fig. 4) A compensazione della mancata rappresentazione del corso del Naviglio interno sul sedime stradale si è provveduto a riportarne il tracciato su alcune foto attuali così che se ne possa comunque apprezzare la dimensione nel contesto urbano, seppure per limitati episodi. Le tre pensiline poste in via Melchiorre Gioia alle fermate Gioia M2, Sondrio M3 e via Melchiorre Gioia - via Cagliari sviluppano il tema dello storico paesaggio lungo la Martesana a Milano. L'insieme dei totem e dei pannelli nelle pensiline costituisce la base per un *Itinerario storico lungo la Cerchia dei Navigli* dalla Darsena a Cassina de' Pomm che, come si vede nella figura 5, presenta attualmente qualche discontinuità in alcuni tratti come da Via Senato (T5) a San Marco (T4), inoltre, considerando che la disponibilità delle pensiline scadrà in primavera, sarebbe opportuno che le attuali postazioni venissero sostituite da Totem. L'interesse per la valorizzazione del Naviglio interno manifestato nel corso della presente campagna elettorale potrebbe essere fatto valere per sostenere l'integrazione di questo itinerario con altri Totem (8-9 con un costo inferiore a 15.000 Euro) disponendo in tal modo di un efficace strumento di sensibilizzazione dell'opinione pubblica sul ruolo che questo naviglio ha avuto nella storia della città di Milano. (fig. 5) *Prospettive* - Considerando che le limitazioni poste alla rappresentazione del percorso del Naviglio Interno sul sedime stradale sono dovute alle prescrizioni restrittive del Codice della Strada lungo i percorsi veicolari, si può realisticamente ritenere che, se in futuro si decidesse di destinare alcuni ambiti della Cerchia a zone pedonali (o comunque di mobilità dolce), cadrebbero in quel caso i divieti del Codice della Strada e pertanto si potrebbe realizzare integralmente il progetto "*La Cerchia in scala uno a uno*" con soddisfazione di Emilio Batistii ma anche di Gianni Beltrame, Antonello Boatti, Antonio Lampugnani, Giuditta

Bernareggi che ringrazio per i contributi forniti a diverso titolo nelle varie fasi del progetto. Umberto Vascelli Vallara Foto 1 – realizzazione con cubetti di porfido. Foto 2 – realizzazione con disegno di onde blu. Foto 3 – Un Totem. Fig. 4 - Una Pensilina. Fig. 5 Localizzazione dei Totem e delle Pensiline. T = Totem P = Pensiline

Itinerario storico lungo la Cerchia dei Navigli dalla Darsena a Cassina de' Pomm **T9**. Totem Darsena **T8**. Totem La conca di Viarenna e il Naviglio Vallone **P1** Pensilina P.za Resistenza Partigiana, "Le acque e le conche" **P2** Pensilina Molino Armi/Piazza Vetra "I commerci lungo il Naviglio Interno" **P3** Pensilina di Corso Italia / via Santa Sofia "Le trasformazioni urbane" **P4** Pensilina di Corso Italia / via San Senatore "I ponti lungo il Naviglio Interno" **T7** Totem Laghetto di Santo Stefano **T6** Totem Il ponte delle Sirenette **T5** Totem La Conca di via Senato **T4** Totem Il laghetto di San Marco. **T3** Totem La Conca dell'Incoronata **T2** Totem Il ponte delle Gabelle **P5** Pensilina Gioia M2 – P6 Pensilina Sondrio M3 – P7 Pensilina M. Gioia/ via Cagliero "Il Paesaggio storico lungo la Martesana a Milano" **T1** Totem Cassina de' Pomm.

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/41928>

15/07/2015

NAVIGABILITÀ DEI NAVIGLI: IL VALORE DI UNA SCELTA

Antonello Boatti Marco Prusicki

La multifunzionalità del sistema dei Navigli è un cardine dell'idea stessa della "riattivazione idraulica e paesaggistica" di cui si parlava nel V quesito referendario del giugno 2011. La grande risorsa dei Navigli riaperti potrà infatti esprimersi sul piano energetico, ad esempio, attraverso la possibilità di utilizzare in modo diffuso lungo tutto il tracciato, le pompe di calore o con l'installazione di microturbine per la produzione di energia elettrica, approfittando dei salti d'acqua. Inoltre gli scavi per la realizzazione del tracciato nella città, possono essere utilizzati per un riordino dei sottoservizi e per offrire nuove utilità alla città (condotti per il teleriscaldamento, cablaggi, ecc.). Le opportunità offerte dalla multifunzionalità si estendono alle attività commerciali e produttive affacciate sul corso dei Navigli, che potrebbero fruire di maggiore visibilità e riconoscibilità. Analogamente, tutte le funzioni pubbliche o di interesse generale, ad esempio sportive, possono estendere all'acqua lo spettro di azione delle proprie attività. Non va inoltre trascurato il contributo fondamentale al potenziamento e miglioramento del sistema irriguo per l'agricoltura, in particolare all'incremento delle portate della Vettabbia, previsto anche nel quadro di azione dell'AQST "Milano Metropoli rurale" recentemente sottoscritto (14.02.2015) da Regione Lombardia, Città Metropolitana e Comune di Milano (Soggetto Responsabile), e dai 4 distretti agricoli che operano nell'area. In questo quadro il tema della navigabilità, assume

un ruolo strategico. A nessuno può sfuggire, in prospettiva e a progetto concluso, quali fascino e attrattività potrebbero essere garantiti a Milano, alla città metropolitana e alla Regione Lombardia, dalla possibilità di navigare da Locarno al centro di Milano, attraverso la Darsena, e poi lungo la Cerchia per giungere infine al Naviglio della Martesana. L'amministrazione comunale, infatti, nell'affidare al Politecnico la consulenza per lo Studio di fattibilità, ha individuato come tema specifico proprio "la riapertura dei Navigli milanesi nell'ambito della riattivazione del sistema complessivo dei Navigli e della sua navigabilità". Nello svolgere il lavoro era quindi ben evidente l'obiettivo di offrire alternative, certo insite nella natura di uno Studio di fattibilità, ma legate a diverse soluzioni tecnologiche, idrauliche e di realizzabilità tutte incardinate sul tema della navigabilità. Così le caratteristiche tecniche sono state esplorate con il necessario ricorso agli elaborati grafici, attraverso studi idraulici, idrogeologici, viabilistici. È stata effettuata un'approfondita analisi geologica e idrogeologica che ha accertato l'inesistenza di eventuali interferenze dei manufatti con il sistema acquifero. Si è definito il modello idraulico, le conche necessarie, i livelli dell'acqua, il tirante libero in corrispondenza dei ponti e degli attraversamenti, gli ostacoli da rimuovere e gli interventi da effettuare per garantire la navigabilità anche alla grande scala, fino a giungere alla definizione dell'imbarcazione che potrebbe navigare nel tratto urbano dei Navigli riaperti. Molto complessa è stata l'analisi delle componenti architettoniche, vista la rilevanza del patrimonio edilizio circostante i tracciati urbani dei Navigli e anche di quelli a scala vasta. La tutela ambientale, la valorizzazione del paesaggio, la valutazione dei caratteri storici, archeologici sono state trattate su base scientifica utilizzando tutta la documentazione disponibile. L'imponente raccolta iconografica consentirà nelle successive fasi di progettazione di scegliere le migliori soluzioni anche in termini di manufatti, materiali ed essenze arboree. Le presenze monumentali e/o storico architettoniche sono valorizzate conquistandosi una fascia di fruizione assai più vasta e libera dall'ingombro dei veicoli. L'idea di progetto migliora sostanzialmente la situazione delle aree urbane attraverso la riduzione del traffico veicolare privato lungo tutta la parte di cerchia interessata dal progetto. La sostenibilità ambientale è altresì assicurata dalla formazione di isole pedonali e, soprattutto, da un percorso ciclabile ininterrotto lungo il tracciato che si riconnette ai grandi sistemi ciclabili del Naviglio Grande, Naviglio Pavese e Naviglio Martesana. La soluzione individuata dallo Studio viene sintetizzata attraverso ipotesi di progetto architettonico e urbanistico suddivise per tratti che costituiscono spunti per la futura progettazione. In alcuni casi, ad esempio in via Melchiorre Gioia in prossimità del nuovo quartiere di Porta Nuova, in via San Marco in corrispondenza dello storico laghetto, in piazza Cavour e in via Conca del Naviglio – via Ronzoni, si sono proposte soluzioni alternative rispondenti a due possibili impostazioni: accentuazione delle caratteristiche di ricostruzione filologica del tracciato dei Navigli o dei caratteri di rinnovamento e rigenerazione urbana a partire dalla loro riapertura. Grazie alle complesse analisi e alla interdisciplinarietà che hanno caratterizzato il lavoro, la possibilità di navigare i Navigli milanesi nel tratto urbano non comporta nessun paventato effetto "canyon", avendo dimostrato come il Naviglio riaperto possa mantenere una larghezza minima di 6,00 m, superandola frequentemente, e come la visibilità della città dalla quota dell'acqua sia ampiamente garantita. Il mezzo di navigazione agile e a

basso impatto ricalca quelli in uso in altre città (ad esempio a Rotterdam) e consente di mantenere gli attraversamenti stradali pressoché alle quote attuali. Le caratteristiche gestionali sono affrontate nell'analisi costi-benefici come quelle economico-finanziarie anche attraverso una stima dei costi basata su un metodo parametrico. Tra le caratteristiche multifunzionali cui abbiamo accennato la navigabilità costituisce con tutta evidenza uno degli elementi fondamentali che può dar vita, in termini di valorizzazione turistica, a un contributo rilevante per affrontare i costi per realizzare il progetto. In conclusione si può sostenere che lo Studio di fattibilità consente di offrire all'Amministrazione Comunale e ai cittadini milanesi una percezione sufficientemente precisa di cosa la riapertura dei Navigli comporterà nella vita quotidiana della città, e come il paesaggio urbano ne risulterà modificato e valorizzato. Al contempo sono evidenziate bene le condizioni di fattibilità, le difficoltà e anche, dove esistano, le criticità. Tra di esse non si può annoverare la navigabilità, che risulta invece, come abbiamo affermato, una condizione essenziale che sostiene la fattibilità stessa. Certamente il progetto è molto rilevante e impegnerà la città, se Milano vorrà perseguirlo, per un periodo di diversi anni, ma può essere realizzato per fasi. La città è quindi di fronte a una scelta per il suo futuro finalmente diversa e altra rispetto a quella della corsa alla edificazione incontrollata cui abbiamo assistito negli anni passati. Antonello Boatti, Marco Prusicki

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/39159>

15/07/2015

NAVIGABILITÀ DEI NAVIGLI: UNA POSIZIONE CRITICA

Emilio Batistiit

L'idea che lo *Studio di fattibilità per la riapertura dei Navigli milanesi* *, svolto dal Politecnico in collaborazione con l'Università degli Studi e l'Università di Pavia, debba prendere in considerazione il requisito della navigabilità come una possibile opzione e non come un requisito vincolante, si è posto tra le tematiche di mio specifico interesse proprio con lo sviluppo della stessa attività di ricerca, con la progressiva percezione sempre più netta del fatto che il Naviglio conseguente alla cosiddetta riapertura si presenterà inevitabilmente e molto differente dal Naviglio originario. Ma lo studio di fattibilità si è dato come obiettivo non solo la riapertura ma anche *“la riattivazione del sistema complessivo dei Navigli e della sua navigabilità”*, dove il termine riattivazione risulta certamente improprio perché purtroppo, come ha messo bene in evidenza Gianni Beltrame nei suoi molteplici interventi, del vecchio sistema di trasporto dei Navigli non c'è proprio nulla da riaprire e riattivare. Va anche osservato che la navigabilità dei Navigli milanesi non sarebbe un requisito in grado di restituire a breve o medio termine la navigabilità del

sistema complessivo dei Navigli lombardi, che è quanto lo studio di fattibilità si proporrebbe di ottenere. Infatti, come è noto, l'attuale sistema è solo parzialmente navigabile, e per tratte separate, con natanti per il trasporto di passeggeri. Per cui la navigabilità della Fossa interna avrebbe un effetto abbastanza parziale e secondario sul sistema complessivo dei Navigli lombardi e in particolare sul Naviglio della Martesana, del quale rappresenterebbe un raccordo con la darsena poco funzionale per quanto riguarda la navigabilità. Inoltre, dato che la ricostruzione dei Navigli è un'opera pubblica, le attività di ricerca finalizzate allo studio di fattibilità dovrebbero rispettare quanto prescritto all'art. 14 del DPR 207/2010, ossia che si componga di una relazione illustrativa contenente oltre alle caratteristiche funzionali, tecniche, gestionali, economico-finanziarie dei lavori da realizzare, "anche l'analisi delle possibili alternative rispetto alla soluzione realizzativa individuata." Infine il PGT recita che *"Il sistema dei Navigli, come emblematicamente indicato nella Carta dei Valori (tavola A 4.1.1),... in relazione al raggiungimento degli obiettivi indicati nel Piano Territoriale Regionale d'Area "Navigli Lombardi"... anche sulla base del risultato del Referendum di iniziativa popolare (giugno 2011) (Quesito 5, Ripristino della Darsena e riapertura del sistema dei Navigli milanesi), il Progetto Fiume di Milano intende promuovere azioni diffuse volte a restituire valore e assicurare riconoscibilità alla Cerchia interna dei Navigli ...mediante una progettualità attenta, in grado di verificare sia l'aspetto paesaggistico, sia la fattibilità tecnica ed economico – finanziaria relativa alla loro riapertura, pur graduale e/o parziale, sulla base di un articolato percorso progettuale di fattibilità".* E' quindi evidente che all'interno del PGT il progetto Fiume di Milano va promosso sulla base di un sistema di verifiche finalizzate alla riapertura dei navigli graduale e/o parziale: circostanza questa seconda rispetto alla quale non avrebbe certo senso garantire la navigabilità in modo aprioristico. Nell'assumere, quando sarà il momento, le decisioni per dare attuazione al referendum consultivo che ha optato per la riattivazione del Naviglio, le Amministrazioni competenti dovrebbero avere quindi a disposizione tutti gli elementi di conoscenza utili per programmare correttamente gli interventi e modulare nel tempo il proprio impegno economico-finanziario, come ben argomentato da Luca Beltrami Gadola al convegno di Italia Nostra del maggio 2012. Esiste infatti un ordine di priorità degli interventi di carattere generale che riguarda il Comune di Milano da reinterpretare oggi alla scala della Città metropolitana, insieme all'esigenza di un programma articolato nel tempo e nello spazio che definisca una sequenza ben modulata degli interventi che il Progetto partecipato e condiviso ha anticipato individuando tre fasi. Ciò per far fronte a un programma estremamente complesso, che potrà essere messo in crisi da problematiche apparentemente secondarie, in parte emerse in occasione del convegno del 25 marzo 2015, *Milano città-porto di navigazione interna tra lago Maggiore e mare Adriatico*, quali l'invadenza della vegetazione acquatica, la sensibile differenza di regime idraulico tra tratte nord-sud e ovest-est dei Navigli, l'inquinamento delle acque destinate anche all'agricoltura e i danni alle sponde dei canali causati dalla navigazione a motore: tutte questioni da considerare con molta attenzione anche rispetto ai futuri oneri di gestione e manutenzione. Ma ciò che il gruppo di ricerca ha portato avanti, con generoso impegno e competenza tecnica, è uno studio molto avanzato, rispetto al quale risulta per ora carente una pratica sistematica di

consultazione e partecipazione socioculturale alle scelte e all'individuazione punto per punto delle specifiche soluzioni nella città. Considerando questa esigenza, è un vero peccato che non sia stato possibile realizzare il progetto di Umberto Vascelli Vallara La Cerchia dei Navigli in scala "Uno a Uno", che avrebbe potuto rappresentare l'avvio più efficace del coinvolgimento dei cittadini e il migliore biglietto da visita, anche per i visitatori di Expo, della città che intende rinnovarsi. Per concludere, pur non essendo pregiudizialmente contrario a che la "riattivazione idraulica" dei Navigli milanesi possa essere interpretata anche come possibilità di navigarvi, nello svolgimento del mio compito di ricercatore e progettista responsabile, collaborando a questo studio di fattibilità ritengo di dover porre l'imprescindibile esigenza di metodo che la navigabilità sia considerata una opzione e non un requisito vincolante. Perché ciò ha comportato di omettere, almeno in questa fase, tutta una serie di verifiche proprio attinenti la fattibilità che un progetto tanto importante per la nostra città necessariamente esige. Emilio Batistii * Lo Studio di fattibilità per la riapertura dei Navigli milanesi è consultabile in https://www.comune.milano.it/wps/portal/?urile=wcm:path:ist_it_contentlibrary/sa_sitecontent/sfoggia_news/notizie_primo_piano/tutte_notizie/vice_sindaco/riapertura_navigli_progetto_fattibilita sulla destra si trova un link a Google Drive attraverso il quale si può scaricare la relazione e gli allegati.

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/39160>

08/07/2015

LA MIGRAZIONE DI FUNZIONI PREGIATE, I NAVIGLI E LA MILANO FUTURA

Giuseppe Bonomi

Confesso: sono uno dei firmatari proponenti i 4 referendum di Milanosimuove. Sono fermamente convinto della bontà del primo quesito (sui Nuovi Alloggi Sociali), più tiepido sugli altri, e sono perplesso su quello relativo alla riapertura dei Navigli, ma essendo convinto della validità del principio referendario, voltairianamente mi batto perché si possa esprimere anche chi la pensa diversamente da me. Rimane da affrontare il tema di garantire una corretta e adeguata informazione affinché la scelta sia consapevole, ma non è su questo che vorrei proporre una riflessione, quanto piuttosto sulla riapertura dei Navigli. Le considerazioni che Giorgio Goggi ha espresso il 24 giugno scorso sono interessanti e in buona misura condivisibili, ma credo che Goggi non affronti un aspetto più generale: come interagirebbe tale diverso assetto della struttura delle vie di comunicazione con la trasformazione in atto della città? La riapertura dei Navigli andrebbe materialmente a ritagliare una quasi-isola del centro storico circondandola dall'acqua: se la rete dei Navigli aveva diversi significati e funzioni all'epoca della sua realizzazione, oggi

GEOGRAFIA ALLA SCENOGRAFIA URBANA

Michele Monte

Il "discorso" e la comunicazione politica, si sa, divorano e consumano tutto. Se un tema urbano, anche in modo indiretto e trasverso vi entra, finisce per esserne metabolizzato secondo i suoi criteri, linguaggi, opportunismi. La conseguenza è che i contenuti (tecnici, culturali, operativi, ecc.) stanno sempre più sullo sfondo mentre "lo specifico" viene caricato di eccessi di ideologismo e relativo uso delle categorie bene / male, nuovo / vecchio, conservatore / innovativo, ecologista / cementificatore. Il conseguente dibattito, rigorosamente in superficie e per sentito dire, viene quindi veicolato e alimentato da una buona dose di surplus di furore. Non mancano gli esempi che restituiscono questa tendenza, a partire dalle discussioni sulla M4 fino alla vicenda del progetto "Vie d'acqua sud" di Expo di cui conosciamo gli esiti. A questo proposito, fortunatamente Expo ha aperto i battenti nei tempi previsti e, tra i vari problemi organizzativi emersi a oggi, non sembra esserci quello dello smaltimento delle acque. *En passant*, non mi risulta che uno solo tra coloro che avevano trattato i cittadini e comitati avversi al progetto, alla stregua di facinorosi *black bloc*, abbia successivamente fatto ammenda e chiesto scusa. Tutto questo per raccontare, arrivando al tema principale dell'intervento, quanto sia faticoso spiegare anche ad esempio ai miei amici e alle molte persone con cui condivido significative sintonie dal punto di vista della sensibilità rispetto ai temi della città e della politica, che non sono convinto che l'operazione "apertura dei navigli" sia cosa sensata. Anzi, la considero un episodio di cinico e pericoloso avventurismo; un episodio nato da un eccesso di demagogia che è "scappato di mano" e che rischia di fare danni straordinari. Lo studio del Politecnico ha dimostrato che il progetto è fattibile. Bene! Anche il Ponte sullo Stretto di Messina lo è. Tutto, o quasi tutto si può fare; basta avere un senso, tanto tempo, una gran quantità di denaro e la capacità di gestire lo stress del sistema urbano. In sintesi 1) uno scenario di riferimento, 2) obiettivi e relativo sistema di priorità, 3) strumenti tecnici, economici e finanziari. Rispetto ai temi di scenario e contesto non aggiungo altro alle considerazioni dei precedenti interventi di Luca Beltrami Gadola, Fabrizio Bottini e altri. È ovvio che le perturbazioni sullo spazio urbano derivanti dalla realizzazione del progetto hanno un tale impatto che non possono non essere relazionate a un disegno e una strategia urbana e metropolitana di nuovo conio rispetto all'oggi. Un'ulteriore considerazione. Nel corso della plurisecolare vita dei navigli, il ruolo dell'acqua ha generato e condizionato economie e modi di produzione, rapporti di proprietà, organizzazione degli insediamenti, riti e identità comunitarie; in poche parole ha determinato il paesaggio che abbiamo ereditato. Vedere questo ruolo banalizzato a mero aspetto di "scenografia urbana" con la conseguente di ri-semantizzazione a supporto di funzioni "di consumo", rappresenta uno scivolamento preoccupante rispetto al modo in cui la cultura contemporanea approccia il tema della città e del paesaggio storico. Le reazione

da parte dell'Amministrazione comunale fino a ora sono state quelle di una presa d'atto degli esiti dello studio del Politecnico. Come dire: abbiamo un'opzione, valuteremo il da farsi nel contesto delle linee generali e delle politiche di mandato. Approccio condivisibile e corretto che spero abbia un seguito anche dal punto di vista degli approfondimenti tecnici, considerando alcune questioni che nello studio di fattibilità rappresentano domande inevase. Alcune tra queste rappresentano delle vere e proprie *milestone* in merito all'esito. La più importante è la questione realizzativa. È stato completamente evaso il processo di cantierizzazione che costituisce, in questo caso, "*il tema*" per eccellenza dello studio di fattibilità. Operare in un contesto che è il cuore di un sistema urbano denso e complesso, con uno scavo a cielo aperto che occupa alcune delle linee di forza del traffico, senza porsi il problema di come gestirne gli effetti e la fase transitoria, costituisce un errore grave e pone un pesante pregiudizio rispetto agli esiti. Si pensi ad esempio agli enormi impatti sulla densità di servizi, attività economiche, funzioni rilevanti che rischiano di essere compromesse. Grave l'omissione della verifica della possibilità di gestire, minimizzare e pianificare il disagio. Ad esempio, quanto incideranno sulla mobilità urbana le migliaia di transiti di mezzi pesanti che dovranno smaltire le terre da scavo e approvvigionare i cantieri e che dovranno utilizzare itinerari la cui capacità sarà ridotta dalla presenza degli stessi scavi? Quanto peserà in termini di tempi e di costi la questione della risoluzione delle migliaia di interferenze relative ai sottoservizi presenti nel sottosuolo? A incrementare le incertezze dal punto di vista dei tempi e dei costi di realizzazione c'è da considerare il fatto che le sabbie, le ghiaie e gli altri materiali utilizzati per il riempimento dei navigli saranno con grande probabilità contaminati in relazione ai processi attivati dalle acque inquinate del Seveso che già a partire dagli anni '50 avevano ammalorato le strutture di copertura. Di conseguenza gran parte di questi materiali sarà da processare e bonificare come "rifiuto". In merito agli aspetti "di esercizio" del sistema dei navigli, una volta recuperato, i temi irrisolti riguardano fondamentalmente: * *Mobilità* e trasporto pubblico che per stessa ammissione degli estensori non individua la ricollocazione di itinerari e linee importanti, rimandata a successivi approfondimenti, elevando gli aspetti di incertezza del progetto. * *Viabilità*: analogamente, anche per la viabilità l'impostazione sembra debole e irrisolta. Si parte da simulazioni effettuate nel 2004 confrontate successivamente con gli scenari del PUMS. Di fatto non c'è una trattazione organica del tema, soprattutto riferibile ad eventuali scenari urbani di tipo diverso dall'oggi (intesi con prospettiva generale). I mutamenti della circolazione e i relativi livelli di accessibilità non danno una risposta rispetto alla cancellazione di quelle che ancora oggi costituiscono itinerari con grandi pressioni del traffico come Melchiorre Gioia e la Cerchia interna. C'è ancora tanto da verificare. * *Navigazione*: già nella relazione del P.R.G. di Beruto veniva citato il declino del trasporto e del barcheggio rispetto al sistema dei navigli. Oggi se ne propone il ripristino. La navigazione sui navigli è un esercizio molto costoso e a meno di non creare la solita società di gestione che verrà chiusa dopo qualche anno per l'insostenibilità economica dell'iniziativa, sarebbe opportuno ragionare preventivamente su alcune questioni: questi battelli chi dovrebbero trasportare? Per andare dove e con quale frequenza? Rispetto a quali itinerari e fruizioni? Chi si farà carico dei costi di gestione delle conche? Questo lo Studio non ce lo dice. Va da sé che questi aspetti irrisolti pongano una

seria ipotesi sulla stessa affidabilità della stima dei costi che manca di alcune voci fondamentali e che questo punto rischia di crescere in modo incontrollato. Tra queste, oltre agli aspetti della realizzazione, della gestione della navigazione, dell'approvvigionamento delle acque, è opportuno evidenziare il "conto negativo" sulle attività che saranno compromesse nella fase del cantiere. Personalmente ribadisco la necessità e la priorità di intervenire sui Navigli oggi ancora in uso, utilizzando in modo virtuoso i vantaggi del recente ripristino della Darsena. Senza demagogia e a proposito di scelte coraggiose, mi piacerebbe che la futura amministrazione dedicasse energie e risorse agli ampi e desertificati paesaggi di molte periferie milanesi laddove degrado urbanistico edilizio e disagio sociale sono concentrati a livelli ormai incontrollabili e insostenibili. Michele Monte

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/38938>

24/06/2015

CERCHIA DEI NAVIGLI, PIANI E PROGETTI

Fabrizio Bottini

A Milano forse il nome dell'ingegner Fasana non dice gran che, anche se lega il suo nome a quello che si può considerare il piano urbanistico di svolta nella vita della città, all'alba del suo grande balzo verso la definitiva modernizzazione ottocentesca. Era il 1876, l'anno della battaglia del Generale Custer contro i Sioux a Little Big Horn per intenderci, e al di qua dell'oceano l'amministrazione della città provava a interpretare in modo avanzato quelle parti della legge post-unitaria italiana sull'esproprio dedicata al *Piano Regolatore Edilizio*. Su una carta tracciata appunto dall'ingegner Fasana, si riportano tutti i grandi progetti di trasformazione urbana, tentandone una mosaicatura, un coordinamento, una specie di valutazione comparativa che vada oltre la pura somma aritmetica. Si è intuito insomma che procedere per progetti, subirne le ripercussioni e gli effetti, e poi progettare altre soluzioni parziali non giova a nessuno: né alla pubblica amministrazione, né agli operatori socioeconomici, né alla qualità della vita dei cittadini. Da quel primo tentativo ancora assai perfettibile, di puro accostamento per quanto critico di progetti, nascerà poi, di lì a poco e anche a seguito di eventi traumatici come il colera a Napoli e la relativa nuova legge urbanistico-sanitaria, il più celebre piano edilizio e di ampliamento redatto da Cesare Beruto. Inutile ricordare che, come ci ricorda anche il bel volume della *Milano Tecnica dal 1859 al 1884* i tavoli degli ingegneri già all'epoca sfornavano una enorme mole di progetti avveniristici, degni di un libro di Giulio Verne, da quelli realizzati come il moderno carcere cellulare secondo i principi panottici di Jeremy Bentham a San Vittore, a quelli immaginati come le infinite idee di riuso dei tracciati dei Navigli, magari come

percorsi ipotetici per una versione locale in sedicesimo della *London Underground*, ampiamente citata anche da Cesare Beruto nel suo piano generale. Acquisito a quanto pareva in modo definitivo il concetto che non convenisse a nessuno procedere per singoli progetti, ma inserirli via via dentro una strategia, dentro una «idea di città» diremmo noi, arriviamo al periodo cruciale in cui almeno una delle tante grandiose pensate degli ingegneri di *Milano Tecnica* inizia a prendere forma: gli anni '20 del XX secolo, in cui parte la trasformazione della Cerchia dei Navigli in un anello stradale. Al pari delle mura, le acque sono viste dagli efficientisti urbani come un ostacolo al libero sviluppo dell'edilizia e della mobilità, oltre che portatrici di zanzare e peggio, chiamano spesso quei canali e ponticelli «un cappio al collo di Milano»: discutibile ma efficace, come immagine. Però qui è sottolineare il metodo che interessa, il progetto tecnico si inserisce a pieno titolo e coerenza dentro una idea di città di lungo periodo, che per riassumere abbastanza rozzamente potremmo chiamare la «manhattanizzazione automobilistica in sedicesimo» del centro di Milano, quella *city* terziaria vagamente intravista nelle prospettive di Piero Portaluppi e del suo piano *Ciò per Amor* vincitore del concorso nel 1927, e poi ampiamente confermata dal piano Albertini, che nelle intenzioni (ribadite all'infinito in una miriade di articoli) si sostanzia come una sorta di *Greater Milan Plan 1930*. I cui capisaldi sono (al pari del più noto progetto di Abercrombie per Londra) un decentramento della popolazione e delle attività produttive in poli satellite e quartieri giardino, regolati da un piano metropolitano/regionale, alimentati da un sistema stradale e di trasporto collettivo adeguato, e il mantenimento nella *city*, consegnata alla logica automobilistica anche se non ancora di massa, delle funzioni residenziali di lusso e soprattutto degli uffici direzionali. E va detto che quello schema, spesso contestato sin da suo apparire solo in dettagli estetizzanti o aspetti specifici, non ha mai avuto sostanziali smentite sino ai nostri giorni, in cui uno solo forse dei componenti sembra perdere peso relativo (e solo per quanto riguarda la cerchia centrale), ovvero l'assoluta centralità dell'auto anche nel determinare le forme urbane. Assoluta e indiscutibile centralità forse vagamente incrinata, certo, dalle questioni ambientali, di abitabilità, dai nuovi modelli di mobilità dolce e condivisa. Ma non certo degli effetti sedimentati, dentro l'area interessata dalla tombatura dei Navigli e fuori, di quell'antica «idea di città e di territorio». Nei tanti articoli più o meno divulgativi o «politici» con cui lo stesso Cesare Albertini dalle pagine di vari giornali e riviste sosteneva la strategia territoriale del Comune di Milano, nonché la necessità di dotarsi al più presto di autorità metropolitane e/o regionali sui modelli internazionali, era chiarissima questa idea, se vogliamo abbastanza schematica, di concentrazione del potere e dei valori immobiliari nella *city*, e di decentramento della residenza, dell'amministrazione, della produzione industriale e agricola, sul territorio metropolitano. E la domanda, puramente di metodo si badi, oggi potrebbe suonare più o meno: è possibile, pur con tutte le contestualizzazioni del caso, rimettere in discussione, in pratica sabotare, questa idea di città-territorio, di gerarchia dei valori, semplicemente facendo saltare il tappo (o meglio inserendone uno), attraverso una operazione abbastanza puntuale sull'ex «cappio al collo della città»? Cosa accadrebbe in tempi piuttosto rapidi, ad esempio, in termini di *gentrification* e/o sostituzione funzionale, o puri sconvolgimenti di valori immobiliari? Certi quadretti pittoreschi di pur assai auspicabili spazi pubblici centrali,

certamente evocano in qualche modo quelli analoghi di altre città storiche italiane. Ma insieme evocano - inevitabilmente, per pura analogia - cose come lo spopolamento di Venezia, quel problema gigantesco di interi tessuti urbani di fatto convertiti in parco a tema per il turismo mordi e fuggi, a cui al massimo si auspica di sostituire, nel migliore degli scenari, un turismo *d'élite* d'altri tempi. Per non perdersi troppo in esempi e supposizioni, basterebbe, restando a Milano, ripensare agli effetti indesiderati e non considerati del recentissimo schema *Vie d'Acqua*, che al netto di tutto ciò che se ne può dire sul versante giudiziario o di qualità specifica del progetto, nasceva da una medesima concezione induttiva dell'idea di città, dal particolare all'universale. Oggi, come in prospettiva all'epoca della tombatura dei Navigli, esiste una dimensione anche istituzionale metropolitana, non sarebbe il caso, forse, di partire da quella scala per riflettere su cose che proprio alla medesima scala, manifestano poi i propri effetti? Tutto qui. Fabrizio Bottini

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/38787>

24/06/2015

RIAPRIRE I NAVIGLI: VECCHIAIA SAGGIA O RIMBAMBITA?

Giorgio Goggi

Quand'ero giovane pensavo che fosse inutile riaprire i Navigli perché il paesaggio che li circondava, quando erano aperti, ora non c'è più. Oggi che sono vecchio, e ho visto la città trasformarsi continuamente, la penso diversamente: è utile riaprire i Navigli perché intorno a essi si formi nuovo e migliore paesaggio per la Milano di domani. Lascio ai lettori decidere se questa mia è la vecchiaia che rende saggi o quella che rende rimbambiti. Dalle righe dell'editoriale della settimana scorsa mi sembra traspaia il concetto pessimistico di una città statica, in gran parte irreparabilmente rovinata, che è possibile solo "rammendare". Ove ogni volontà di cambiare il paesaggio diventa un guardare indietro e dove ai guasti del "tardo modernismo/futurista" non si può più porre rimedio. Madrid ha riaperto il Manzanarre e Tokio sta riaprendo i suoi canali, ma a noi non importa come va il mondo. Saranno anche quelli casi di senilità o di vista lunga? È la stessa concezione che sta negando a Milano gli strumenti per evolversi nel futuro come grande area urbana moderna e sostenibile (espungendo dal PUMS rami di metropolitana già incardinati al CIPE, confinando nel dimenticatoio il secondo passante, spendendo retorica per una Darsena "restituita" alla città senza l'accessibilità consentita dai parcheggi e istituzionalizzando di fatto lo scandalo della sosta serale e notturna irregolare). Ma la città è un organismo in continuo mutamento: va progettata - con la necessaria visione - trasformata e ricostruita incessantemente, se la si vuol mantenere viva. È questo l'unico modo per "preservarla". Veniamo alla democrazia: la si misura sul fatto che interventi di

miglioramento si facciano in centro piuttosto che altrove, o sul fatto che la più grande quantità di cittadini di ogni classe possa godere anche del centro? È più democratico enfatizzare le biciclette, che interessano tanto chi sta in centro (tagliando fuori i cittadini della città metropolitana che non pendolano a distanza ciclabile - si sa che oggi sono i meno abbienti che vanno in auto) o organizzare ferrovie e metropolitane in modo che da tutta la Lombardia si abbia facile ed economico accesso al centro di Milano? Eliminare la funzione di circonvallazione della cerchia dei Navigli (un'inaccettabile situazione antistorica che porta il suo carico di congestione nell'area più delicata di Milano) vuol dire aumentare l'accessibilità con i mezzi pubblici, ferrovie e metropolitane (la M4 ha anche questa precisa funzione: scambia con il Passante e distribuisce lungo i Navigli), a piedi e in bicicletta, per una massa di cittadini ben più grande e non necessariamente abbiente come chi risiede in Milano. Inoltre, questo conferirà al centro di Milano una qualità ambientale nuova, degna del suo livello artistico e culturale, anche se l'edificato intorno ai canali non cambierà a breve termine. Tuttavia, pensare alla riapertura della fossa interna come a un intervento o a un problema esclusivamente "milanese" è un errore in cui non dobbiamo cadere. La rete canalizia della Lombardia è lunga 150 chilometri. Con la riapertura della fossa interna tornerebbe a essere di nuovo tutta connessa e percorribile (con minori aggiustamenti in alcuni punti ove la navigazione è impedita - come certi ponti a raso - e con gli interventi più importanti già previsti dalla Regione). Non lo sarebbe certo per il trasporto merci, come un tempo, ma per la navigazione da diporto e per l'uso turistico delle alzaie, certamente. La Darsena tornerebbe ad essere il vero porto di Milano e non solo un bacino ornamentale. Tutto questo produce reddito e occupazione, che va ad aggiungersi a quello calcolato dagli economisti che hanno lavorato per lo studio di fattibilità del Politecnico (coordinati dai professori Boscacci e Camagni), ovvero che la riapertura della fossa interna restituirà alla città, in termini di redditi, più del doppio del costo delle opere. Ricordiamoci che la più frequentata pista ciclabile d'Europa, che attira migliaia di turisti, è quella che corre lungo il Danubio in Austria. Soprattutto, cambierà l'immagine di Milano nel mondo: tutti noi sappiamo che oggi la competizione internazionale si fa tra grandi città e che la qualità ambientale è uno dei fattori chiave per competere. Su una cosa sono d'accordo: oggi sono assolutamente contrario ad un altro referendum, perché i grandi mutamenti nella città devono maturare conquistando il consenso dei più nel dibattito, e in questo l'editoriale di ArcipelagoMilano ci aiuta. Non escludo che, in futuro, se ne possa indire un altro, ma solo dopo che tutti siano stati ampiamente informati e se ne siano dibattuti tutti gli aspetti.

Giorgio Goggi

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/38789>

17/06/2015

NOZZE DI CLASSE: SENILITÀ E NAVIGLI OGGI SPOSI

Luca Beltrami Gadola

Quando si vuole esprimere la propria contrarietà a volte la ruvidezza diventa indispensabile: è il caso del progetto di riapertura della fossa interna dei Navigli, della quale tanto si è parlato negli ultimi tempi. E se n'è fatta persino materia di referendum. È un'idea vecchia, urbanisticamente sbagliata, disallineata rispetto ai problemi milanesi, il relativo referendum è ipocrita e per finire è un'idea "classista".

L'ultima occasione pubblica nella quale ho avuto l'opportunità di esprimere la mia opinione al riguardo è stato il convegno organizzato alla Triennale nel maggio del 2012 da Italia Nostra: "Le acque e i canali nel piano Beruto". Rileggendo la mia relazione di allora, compresa negli atti del convegno, so che vado a ripetermi, se pure con qualche aggiunta che riguarda l'attualità del dibattito. Repetita iuvant.

Una vecchia idea. A mia memoria una delle prime volte che se ne è parlato è stato in occasione di un incontro all'In/Arch Lombardia (1) nel 1979 o forse nel 1980. È passato troppo per ricordare le date esatte. In quell'occasione Marco Romano affacciò quell'idea ed io, che allora ero presidente di quell'istituto, scossi la testa: la cosa già allora non mi piaceva. Marco Romano mi ha ricordato, qualche giorno fa, che volendo comunque sostenere la sua tesi - utilizzando i mezzi grafici di allora - fece dei fotomontaggi e, visto il risultato, abbandonò l'iniziativa, anche se io per primo non ero poi così contrario nel tentare un approccio progettuale al tema.

La proposta, infatti, aveva un contenuto provocatorio rispetto alla gestione urbanistica della città che stava vivendo i primi anni del sacco immobiliare di Salvatore Ligresti, le cui fortune vennero per la prima volta all'onore delle cronache proprio in quegli anni: nel febbraio 1981 la moglie di Ligresti venne rapita dai mafiosi della famiglia di Stefano Bontade. Fu rilasciata due mesi dopo in uno scenario pieno di ombre (la mafia a Milano esisteva già allora). Era giusto dunque mettere in campo iniziative anche solo culturali che andassero esattamente nella direzione opposta e la riapertura dei Navigli era una di queste.

Da allora tutto è cambiato ma qualcuno ha fatto di questa idea la sua ragion di vita e un gruppo di arzilli vecchietti miei coetanei ha raccolto sino a oggi proseliti anche tra i meno vecchi ma certo non tra i giovani o i giovanissimi: la cosa curiosa è che la Giunta milanese li abbia presi ancora sul serio.

Un'idea urbanisticamente sbagliata. È un maldestro tentativo di rimettere indietro le lancette dell'orologio per andare a ricostruire un ambiente urbano che una serie di delibere comunali degli anni 1929 e 1930 avevano modificato all'insegna di una spinta tardo modernista/futurista (auto, traffico, velocità). È un pezzo della storia urbana milanese e non dei peggiori. Abbiamo troppi rimorsi per le trasformazioni urbane di quel tempo? La storia le ha consolidate e noi le abbiamo metabolizzate. Per finire, pochi comunque sono gli spazi attuali che paesaggisticamente giustificerebbero un recupero, forse solo Piazza San Marco, la conca di Varenna e quella dell'Incoronata.

Un'idea disallineata rispetto ai problemi milanesi. Il fonte dei problemi della nostra città è molto ampio e diversificato. Per riassumere le urgenze faccio mie le parole di Renzo

Piano: *rammendare la città*. Rammendo urbanistico e rammendo sociale. Se vogliamo restare solo agli spazi pubblici e condivisi, abbiamo un'ampia scelta tra piazze e quartieri non solo periferici ma a macchia di leopardo. Abbiamo anche per esempio bisogno di spazi per manifestazioni pubbliche che richiedano allestimenti per non utilizzare ossessivamente piazza del Duomo o il Parco Sempione: servono altri spazi ben connessi. Mi viene subito in mente lo scalo Farini, tanto per citare un'area disponibile, sottraendola all'ennesima operazione immobiliare. L'elenco delle necessità puntuali sarebbe lunghissimo. In cima non c'è proprio la riapertura della fossa interna dei Navigli.

Un'idea "classista". Anche se Zygmunt Baumann sostiene che viviamo in una «società liquida» e parlare di classi sociali diventa difficile, non saprei come definire certi atteggiamenti se non "classisti". La riapertura dei Navigli, che indubbiamente perpetua l'incapacità di guardare oltre il centro città, la città della borghesia ricca e degli affari, non solo nega nuove centralità ma traccerebbe ancora un segno territoriale di confine. Non ne abbiamo bisogno. Se questa è un'operazione che Milano vuol mettere in campo mentre dall'altra è incapace di affrontare il problema della città metropolitana siamo perduti.

Due parole sui referendum. Mi scuso per l'autocitazione ma nel 2012 dicevo: "L'altro aspetto è proprio la valutazione dell'opportunità complessiva di fare operazioni così costose come quelle che inevitabilmente si farebbero in questo caso. Questo perché? Perché nel fare una valutazione costi/ricavi l'unico criterio vero, intelligente è quello della valutazione costi/ricavi per confronto.". Con cosa raffrontiamo l'operazione apertura del Navigli? L'elenco come ho detto è lunghissimo. Facciamolo e poi decidiamo. Fare un referendum senza questo confronto è ipocrisia ideologica.

Un lettore del *Corriere della Sera*, contrario a questa riapertura, ha chiesto giorni fa alla Bossi Fedrigotti dove ci saranno i tavoli per firmare per il no. Se ci saranno io ci sarò.

Luca Beltrami Gadola

(1) Sezione lombarda dell'Istituto Nazionale di Architettura

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/38695>

11/03/2015

LA RIAPERTURA DEI NAVIGLI E IL CALENDARIO DI FRATE INDOVINO

Luca Beltrami Gadola

La questione della riapertura della fossa interna dei Navigli, con annesse conche, ricompare di nuovo. Siamo nel 2015 e sembra calzare a pennello il pensiero spirituale, quella frasetta che compare sotto l'immagine del Cappuccino che fa da testata da

Calendario del Frate Indovino per l'anno in corso: *"Quando la nostra mente è meno luminosa, il nostro cuore meno generoso, noi diventiamo ostinati; l'ostinazione nasce dalla povertà dell'animo"*.

Questa è forse la causa di tanta ostinazione nel riproporre il problema dell'apertura della fossa interna dei Navigli da parte di un gruppo d'intellettuali milanesi, tra i quali conto molti amici, le cui opinioni, come questa, non sempre condivido. Ne ho parlato sulle nostre colonne e in qualche convegno ma non sono riuscito a convincerli. Voglio provarci una terza volta perché ormai mi sembrano in preda alla sindrome decameroniana: mentre la peste fa strage noi ce la contiamo sù.

La loro "cocciutaggine" deriva anche dal successo ottenuto al momento dei referendum nel 2011 il cui ultimo requisito era: *"Volete voi che il Comune di Milano provveda alla risistemazione della Darsena quale porto della città ed area ecologica e proceda gradualmente alla riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi sulla base di uno specifico percorso progettuale di fattibilità?"*. Si trattava di un quesito trappola perché isolato. Sarebbe come fare un referendum con un quesito di questo genere: *"Volete che il Comune risistemi i marciapiedi, levi le buche dalle strade, rifaccia le pendenze in modo che non si formino poco estetiche pozzanghere grandi come laghi?"*. Chi avrebbe risposto di no? Ma se si fosse aggiunto che per farlo la TASI potrebbe aumentare di molto o che si sarebbe dovuto rinunciare a una serie di servizi o alla riduzione delle manutenzioni scolastiche o ad altro, chi avrebbe votato sì? I referendum devono essere fatti correttamente chiarendo ai cittadini che ogni decisione è anche una scelta: tutto non si può avere.

Ho già detto che l'investimento necessario per quest'opera, anche partendo da una realizzazione a lotti, è inesorabilmente all'ultimo posto nella scala delle priorità delle dissestate finanze del Comune e già questo dovrebbe bastare; vedo quest'operazione con l'effetto orizzonte: più ti avvicini e più si allontana. Sul tema ho già scritto in due occasioni: il 17 aprile 2012 e ancora il 28 novembre 2012. Ora vorrei provare con argomenti nuovi: la progettazione. Lascio da parte quella tecnica, perché avendo realizzato personalmente alcune opere edili in fregio alla fossa mi mettevo le mani nei capelli già allora, quando il sottosuolo di Milano era meno "incasinato" di adesso.

Voglio parlare della progettazione architettonico/urbanistica. Mettere mano alla fossa interna, e magari al "tumbun de San Marc" – con gran gioia del proprietario del parcheggio sotterraneo – vuol dire riprogettare e rimaneggiare una fascia di città larga almeno 100 metri, cinquanta a destra e cinquanta a sinistra, lungo tutto il percorso della fossa interna. Quando dico riprogettare intendo rendere utilità paesaggistica alle due sponde, attrezzarle per la sosta e il passeggio e l'ormeggio, rendere le vie che si intesteranno sulle nuove rive dei Navigli non degli orrendi cul di sacco, tenere conto di tutte le attività commerciali che oggi si affacciano su quel percorso, progettare illuminazione e parapetti, insomma un progetto dettagliato molto complesso - e costoso - del quale pare si stia occupando una dotta commissione del Politecnico di Milano sotto il benevolo sguardo dell'assessora all'Urbanistica Ada Lucia De Cesaris, «è molto interessante e affascinante» dichiara. Il passo successivo è quello della valutazione economica: «La complessità e l'importanza dell'intervento non possono essere gestiti frettolosamente, senza sottovalutare la

necessità di reperire le risorse. Abbiamo segnato il punto di partenza, continueremo affinché il sogno pian piano possa diventare risorsa e nuova qualità per Milano».

Non si può darle torto nelle cautele. Eppure, malgrado tutte le buone intenzioni e pur sapendo che se tutto va bene ne parleremo tra anni e anni sperando di essere ancora in vita vista l'età: allora le mie mani saranno tremanti e la tastiera del Pc o un nemico o un inutile ricordo ma forse sarò dotato di un chip sottopelle che consentirà alle mie sempre più lente sinapsi di dettare automaticamente o trasmettere il mio senile pensiero su Facebook o qualche altra diavoleria. La vocazione a rompere i c**** non passa con l'età.

Ma non è solo questa la mia preoccupazione. Visto come vengono finite le opere pubbliche a Milano - vedere l'odierno - mi si drizzano i capelli e non voglio aggiungere nulla a quanto ha magistralmente scritto Giacomo De Amicis sul numero scorso di ArcipelagoMilano: prevarrà certamente il "paradosso della tecnica" e in questo caso la "tecnica" - le interferenze con i sottoservizi - saranno terribili: tra l'altro, da oggi a quel dì, nessuno penserà al futuro dell'apertura della fossa interna dei Navigli. Non lo si è fatto a suo tempo per i parcheggi sotterranei, nemmeno col censire le fondazioni su pali degli edifici che oggi sono la delizia delle nuove linee di metropolitana, perché farlo per la fossa dei Navigli? Viene voglia di dire teniamoci quel che c'è perché il futuro, se non cambiano le cose, potrà essere terribile.

Luca Beltrami Gadola

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/37099>

04/03/2015

PERCHÉ RIAPRIRE I NAVIGLI È UN'IDEA SENZA SENSO

Fabrizio Marino

Milano non ha più la struttura adatta a questo progetto. E c'è il rischio di vendere una falsa idea.

Come il ritornello di una canzone, torna puntuale il dibattito sulla riapertura dei navigli

milanesi. L'occasione per ridiscuterne è stata la presentazione del libro *"Riaprire i Navigli"* tenutasi all'Urban Center di Milano il 23 febbraio, alla quale hanno partecipato anche il presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni, il vicesindaco Ada Lucia de Cesaris e il consigliere comunale Roberto Biscardini. Un progetto che porterebbe alla riapertura di otto chilometri di canali, utili a metter in collegamento il Naviglio Martesana, il Naviglio Grande e quello Pavese con l'aggiunta della riapertura della suggestiva tratta di via San Marco. All'entusiasmo del presidente della Regione, «Un'idea affascinante — l'ha definita Maroni — nonché un'opportunità straordinaria per la città di Milano», si è aggiunto quello del vicesindaco. Che rilancia: «Pensiamo che in futuro non siano da escludere degli investimenti privati. Già dal 2016 potrebbero essere messi in atto alcuni interventi, fermo restando la necessità di effettuare precise valutazioni».

Secondo le stime il costo dell'operazione oscillerebbe tra i 120 e i 150 milioni di euro, con la possibilità di una sottoscrizione collettiva da parte dei cittadini milanesi. Gli stessi cittadini che nel 2011 espressero parere favorevole di portata quasi plebiscitaria nel referendum consultivo di indirizzo sull'ambiente organizzato dal comune di Milano. Il quinto quesito chiedeva loro parere favorevole o contrario sulla "risistemazione della Darsena quale porto della città e area ecologica e la graduale riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi", e il risultato fu un 94,32% a favore dei sì, su un'affluenza che coinvolse il 48,99% degli aventi diritto al voto.

Un'idea che, almeno per una volta sembrerebbe mettere tutti d'accordo, istituzioni e cittadini. Eppure c'è chi la pensa diversamente, come Gianni Beltrame urbanista e professore al Politecnico di Milano, che a lungo ha studiato la realtà dei Navigli. «Sono assolutamente contrario — afferma Beltrame — alle cose che dicono questi signori, che io ho denominato gli *"scoperchiatori facili"*. Il progetto non è attuabile per tanti motivi» All'interno delle tante motivazioni che renderebbero inapplicabile il progetto della riapertura dei canali, vanno sicuramente tenuti in considerazione due fattori secondo Beltrame: per prima cosa i navigli sono un sistema di trasporto di concezione medioevale — decaduto per ragioni di evoluzione dei trasporti stessi — oggi non più recuperabili né riutilizzabili. E poi il sistema idraulico milanese è vecchio e ha scarsità di acqua.

Inoltre il progetto pensato per riaprire i Navigli potrebbe risultare carente anche dal punto di vista storico-turistico. «Attorno ai Navigli — continua Beltrame — non c'è quasi più niente da vedere e da ricordare. Riscoprire i Navigli non significa riscoprire l'ambiente suggestivo ottocentesco intorno ai canali. La città negli anni si è ricostruita, cancellando quasi al cento per cento quei luoghi storici legati ai Navigli, ecco perché riproporre dei piccoli canali così come pensati nel progetto in atto, porterà solo a degli squallidi tagli nell'asfalto di una città che non richiama più ambienti e luoghi suggestivi. In poche parole la città dei Navigli non esiste più». E semmai si volesse provare a ricostruire il passato bisogna partire dall'idea che «la possibilità di restituire a Milano e ai milanesi una bellezza scomparsa, deve riconoscere che questa bellezza è scomparsa davvero. La città è cresciuta senza voler conservare una memoria di se stessa».

Fabrizio Marino

*Per continuare a leggere l'articolo su **LINKIESTA** [clicca qui](#)*

05/12/2012

NAVIGLI, REFERENDUM E PRIORITÀ

Alberto Lipparini

Ora è tutto più chiaro: bisogna costruire una scala di priorità (immutabile come ogni scala che si rispetti) fra i problemi che riguardano la nostra città e il suo aspetto. E io che credevo che i Navigli fossero a Milano e che anzi le avessero dato storicamente la forma urbanistica che ancora mantiene dopo un millennio e l'aspetto irripetibile che, ai molti che se ne innamorarono, essa mostrava fino a una dozzina d'anni prima della mia generazione!

C'erano, risponde Beltrami Gadola: ma ora sono situati in fondo a quella scala, poiché l'intervento sul "fiume sepolto di Milano" sarebbe di tipo paesaggistico e quindi non stimolerebbe l'occupazione: la città non ne ha bisogno, meno che mai un bisogno urgente. Del resto, ci dice il direttore di "ArcipelagoMilano", in Italia siamo incapaci di realizzare opere costose e complesse. Non solo: le nostre leggi ci impediscono di progettare partendo col piede giusto, perchè non regolano il rapporto fra proprietà privata e interesse pubblico. Da ciò schermaglie legali che ci costringono a sfiorare i tempi previsti, superando per giunta i preventivi. Si rischia insomma di creare grandi disagi ai cittadini senza nemmeno garantire che le opere vengano finite.

Si direbbe che Beltrami Gadola pensi che i Navigli debbano essere scavati ex novo. Si direbbe anche che non sappia che il testo referendario parlava di "*graduale riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi sulla base di uno specifico percorso progettuale di fattibilità*", come riafferma anche il nuovo PGT.

Ma soprattutto si direbbe che egli ignori che 489.727 milanesi (pari al 94% di chi ha votato al referendum) si sono già espressi favorevolmente sull'argomento, senza fasciarsi la testa prima di essersela rotta. Lo si direbbe, ma è chiaro che non lo ignora: quindi vorrei chiedergli se il fatto che su circa 1.340.000 abitanti totali (neonati compresi) mezzo milione abbiano risposto "sì" alla domanda "Volete voi...?" non conta nulla. O pensa che gli elettori di centro-destra che, per calcolo antidemocratico centrale, non presero le schede dei referendum voterebbero compatti "no"? Benché Letizia Moratti avesse cominciato a muoversi (velleitariamente) a favore di una qualche riapertura, e il suo ex assessore Edoardo Croci sia il presidente del comitato "MilanoSiMuove", che i referendum ha promosso?

Una lettura singolare, in cui sarebbe parso preferibile trovare motivazioni in positivo a favore di un'opera più che motivazioni in negativo contro un'altra opera. In cui avremmo voluto trovare un ragionamento che non si mordesse la coda, una linea di pensiero che

una volta indicato il criterio delle priorità non rimandasse a ciò che è "indifferibile", evidente sinonimo di "prioritario". Confesso, visto che il discorso di Beltrami Gadola insiste soprattutto sugli ostacoli alla riapertura, trascurando i potenziali vantaggi (fra cui c'è persino la redditività: vedi, almeno per quanto riguarda la Conca di Viarenna, lo studio dell'Università Bocconi, in data 28 marzo), che mi sono accinto con una certa apprensione a leggere il pezzo del Corriere del 2008 da lui linkato (vuoi vedere che il geometra citato lì ha in mano la chiave che chiuderà per sempre la porta dei Navigli?).

E sono rimasto sbalordito: l'uomo non racconta solo cose di quarant'anni fa, parla anche del presente e ci spiega, tirando fuori dai cassetti lettere, foto e bozzetti (se li è portati a casa?), che "è il momento di svelare quello che molti ignorano". Dice proprio così. Lui a quanto pare ne ha scritto al Comune, che evidentemente non ha le sue informazioni e forse nemmeno i documenti: cosa molto sensata se solo avesse sentito il bisogno di parlarne anche pubblicamente. Invece ha fatto questi accenni al redattore del Corriere e, come si dice, morta lì. Però quel che ha raccontato, seppure contraddittorio, evasivo, illogico e anche errato, a tratti criptico, meriterebbe un approfondimento: gli avrei parlato volentieri, conscio del fatto di non avere la sua esperienza, ma non so dove abita e neppure se è ancora vivo. Oggi in Rete si trova quasi tutto, ma avrei dovuto sapere come si chiama la persona e questo nell'articolo non c'è! Un errore di chi ha caricato l'Archivio del Corriere? Tutto è possibile, ma va detto che questo articolo confuso (il cronista ci ha messo del suo: per esempio, cos'è la prima cerchia?) non poteva certo "convincere i Talebani dei Navigli" a mettersi il cuore in pace: una fonte anonima e non controllabile! Una voce narrante che ci raccomanda di considerare "i pericoli in caso di eventuali errori". Roba da non credere.

Anche perchè Armando Stella, il redattore, gli fa dire a un certo punto che la riapertura è possibile, certo! E poco più in là: "è un'impresa quasi impossibile". Poi gli domanda: "Vale la pena riaprire la fossa?" e l'anonimo "Troppe trappole nascoste...". Questa domanda è in genere un invito appunto a rispondere di no: peccato che se le trappole le ha lasciate qualcuno il principale indiziato sia proprio lui, responsabile del sigillamento.

Infine una questione di linguaggio, anzi due: non crede Beltrami Gadola che ci sia una soglia nella polemica che non è permesso superare? Non sente a pelle che la parola "talebani" è una violenza concettuale? Io, per dire, avevo un groppo in gola quando appresi che i talebani veri avevano infine demolito i Buddha di Bamiyan con la dinamite e le cannonate... e se oggi mi venisse chiesto di formulare un paragone lo farei con chi il Naviglio interno ha distrutto, mai e poi mai con chi lo vuole invece riportare a nuova (ma non filologica) vita. Per non parlare della violenza che i talebani esercitano sulle persone, e in particolare sulle donne.

Inoltre colgo una precisa volontà nell'uso dell'espressione "fossa interna" o peggio "fossa", che non era cosiddetta perchè questo era appunto il suo nome, e non "cerchia". Capiamoci bene: io non ho nulla contro queste parole, al contrario mi seducono perchè mi paiono evocare un fossato antico e collocato nel cuore nascosto di una città, anche più di quanto non accada per Milano. Tant'è che su questo argomento scrissi molti anni fa un articolo per una rivista di costruttori milanesi.

Ma a qualcuno non piacciono, evocano addirittura qualcosa di cimiteriale, che poi era

l'intenzione (non senza secondi fini) del regime fascista nel "seppellirli". Anche l'inutile Filippo Turati sentiva un alone di morte attorno ai Navigli e infatti dedicò un grottesco componimento "poetico" al Tombone di San Marco, da lui collocato ben 700 metri più a sud di dove in realtà si trova e attribuendo al termine "tombone" un senso assai diverso da quello che ogni ingegnere idraulico può, e ha sempre potuto, spiegare. Ma Turati era di Canzo.

Il milanese Beltrami Gadola invece ("oggi, come non mai") non vorrebbe più "sentir parlare della riapertura della fossa" da quelli che la mettono in cima a tutto. Cosa dovremmo fare, parlare soltanto della tutela di ciò che non è mai stato sepolto? E perchè, è solo la Cerchia che manca, il cuore visivo e strutturale dell'intero Sistema. Sepolto con un atto d'arbitrio di Mussolini, un arbitrio che fu tale anche per le regole del regime. No, in tutti i sensi non sarà una banale ricreazione.

PS: all'incrocio fra via Senato e corso Venezia cos'hanno trovato, secondo il pezzo del Corriere della Sera: una soletta, un gradino, un buco? certo non sono la stessa cosa. Mi coglie un orribile dubbio: forse il geometra parlava di una i-soletta? un solo manufatto portava questo nome nella Cerchia e si trovava precisamente lì, come foto e quadri documentano in abbondanza.

Alberto Lipparini*

*"laboratorio Darsena"

Non voglio addentrarmi nella polemica sul termine "talebano" ma solo per motivi di spazio. Quanto invece ai al referendum la mia opinione è netta: il risultato del quesito referendario sulla riapertura di Navigli non è un argomento utile. Un quesito referendario che comporta una spesa pubblica va sempre collocato per onestà intellettuale in una scala di priorità ma soprattutto bisogna essere certi dell'investimento necessario. Il quesito referendario parlava di 30 milioni di euro ma già nell'ottobre di quest'anno l'associazione Riaprire i Navigli parlava di 80 milioni. Questo a dimostrare quanta incertezza, per non dire superficialità, accompagni questa proposta.

Comunque, chi sarebbe stato così sciocco da non votare a favore di una proposta che forse avrebbe abbellito la città senza sapere a quali altri scopi si dovrebbero prioritariamente destinare queste risorse? Se si vuol dare peso ai risultati di un referendum bisogna che i quesiti siano chiari e forniscano ai votanti tutte le informazioni necessarie ad esprimere un parere meditato, in questo caso a cominciare da una valutazione sul disagio alla popolazione provocato dai cantieri. In Svizzera, dove i referendum sono frequentissimi, si chiede sempre di scegliere tra due proposte, l'una a favore l'altra contro: un saggio modo di procedere.

L.B.G.

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/22607>

28/11/2012

ANCHE SUI NAVIGLI CI SONO I TALEBANI

Luca Beltrami Gadola

Milano, 28 novembre. La presentazione di un libro ieri e un convegno oggi: i Talebani dei navigli non si danno pace. Soprattutto quelli puri e duri che in cima a tutto mettono la riapertura dei Navigli, quelli della cosiddetta "fossa interna", quelli che in sostanza circondavano tutto il vecchio centro storico, interrati con un'operazione completata negli anni 1968-1969. Speravo che a convincere questi talebani fosse bastato un articolo di Armando Stella pubblicato sul [Corriere della Sera il 19 luglio 2008](#), quando si ricominciò a parlare della riapertura: una lunga intervista al geometra che si era occupato dell'interramento e che aveva poi seguito le vicende successive relative alle interferenze tra i navigli interrati e le sottostrutture, tra le quali la MM. La risposta lapidaria alla domanda: vale la pena riaprire la fossa? fu "troppe trappole nascoste ...". È vero, a cominciare dalle infinite sottostrutture posate successivamente: dalla rete gas al telefono alla fognatura.

Quel saggio parere fu presto dimenticato e da allora il tema è stato dibattuto più di ogni altro tra quelli, ben più importanti, che riguardano la nostra città, il suo aspetto, la sua vivibilità. Ho da sempre condiviso con molti amici l'attenzione e la preoccupazione sul destino dei Navigli ma oggi, come non mai, non vorrei più sentir parlare della riapertura della fossa. Le ragioni son tante e cercherò di elencare quelle che ritengo le più importanti. La prima riguarda l'incapacità del nostro Paese di realizzare opere pubbliche di importo rilevante accompagnate da una grande complessità tecnica. Eppure ci avventuriamo come per Expo2015 e i primi problemi già emergono. Abbiamo disimparato a progettare senza dover ricorrere a infinite varianti e aggiustamenti, la nostra legislazione in materia di tutela della proprietà privata versus interesse pubblico è squilibrata e lacunosa (dunque infiniti ricorsi), nessun lavoro è mai stato completato nei tempi previsti (una sola recente eccezione: la terza corsia dell'autostrada dei Laghi verso Como) e dunque i disagi alla cittadinanza sono intollerabili e, per finire, nessun lavoro pubblico è stato completato senza che il preventivo iniziale fosse ampiamente superato, con il rischio di non finire le opere.

Dunque siamo arrivati a parlare di costi. So di ripetermi. Vorrei che chi parla di opere pubbliche, chiunque sia, si prenda la briga di fare un modesto ragionamento: consideri da un lato l'opera pubblica con il suo costo e dall'altra il bacino territoriale interessato e i suoi abitanti. Prenda poi di quel medesimo bacino tutte le opere pubbliche delle quali vi sia necessità, la loro urgenza, e il beneficio sociale che deriverebbe dalla loro realizzazione. Insomma, costruisca una scala di priorità, indispensabile, dando per postulato che non solo non vi sono soldi per far tutto ma che spesso mancano anche quelli per le opere "indifferibili".

A che punto di questa scala troveremmo la riapertura della fossa interna? Prima della manutenzione delle scuole? Prima dell'edilizia residenziale per i ceti deboli, prima degli spazi collettivi per i giovani e per restare nell'ambito del paesaggio urbano prima della sistemazione di una ventina di piazze che gridano vendetta al cielo per il loro aspetto e quello del relativo verde? Prima di aver dato un (costoso) riassetto al manufatto città (marciapiedi, cartelli stradali, pali e dintorni e così via)?

Ma torniamo ai Navigli e in particolare alla Darsena. Vogliamo sistemarla una volta per tutte? E del tratto urbano dei Navigli che vogliamo fare? Dalla legge Galasso in poi si sono susseguiti leggi e progetti di legge, sono nati conflitti di competenza tra Regione e Comune come nel '94, su chi avesse l'autorità per disciplinare l'utilizzo delle aree limitrofe, sono nate associazioni dei Navigli più o meno benemerite e più o meno attente ai beni collettivi. Bene. L'aspetto dei Navigli e delle aree limitrofe è solo peggiorato, basti pensare alle aree ex Richard Ginori o alle trasformazioni di altre aree industriali divenute loft o trovando attività artigianali che nulla hanno a che vedere con l'utilizzo intelligente di un'area che avrebbe potuto avere un contenuto paesistico importante.

Allora dobbiamo lasciar perdere? No, possiamo sì continuare a buttare cuore e cervello di là dell'ostacolo ma non così lontano da renderli irraggiungibili. Progetti dunque di minor respiro ma praticabili, anche per i Navigli.

Luca Beltrami Gadola

P.S. Ho cercato di fare anche io quattro conti: un chilometro di nuovo canale navigabile con una fascia verde di 20 metri per parte costerebbe circa quattrocentomila euro l'anno di sola manutenzione. A futura memoria di chi farà bilanci comunali di previsione.

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/22488>

19/06/2012

POLITICHE URBANISTICHE PER I NAVIGLI MILANESI

Michele Monte

In questa nota, vorrei riprendere alcune suggestioni alimentate dalla Lettera di Gianni Beltrame ai cosiddetti "scoperchiatori facili dei Navigli milanesi". La finalità non è quella di partecipare alla discussione fra "favorevoli" e "contrari" ma piuttosto di riprendere il filo di alcune questioni generali più o meno implicitamente sollevate nella stessa "Lettera". La

prima considerazione di carattere generale che mi sento di avanzare è che la successione dei fatti raccontati nel testo di Beltrame ribadisce la natura del territorio come "palinsesto", come lo definiva Corboz. Esito e contestualmente elemento di propulsione di processi stratificati e intrecciati di cancellazioni, sostituzioni, sovrapposizione di interventi e nuovi reificazioni. Tale dimensione complessa, documentata nella Lettera in modo rigoroso e analitico, suggerisce quindi un approccio agli elementi della dimensione storica del territorio e del paesaggio urbano che deve accompagnare i suoi nuovi interpreti in modo consapevole e non superficiale. Approcci di tipo "creativo" fondati sulla estemporaneità e sulla superficialità nel rapporto con l'evoluzione e la storia del nostro territorio confluiscono nel "fashion"; nell'appiattimento della lettura e della creazione di senso del paesaggio, nella definizione di scelte e interventi che alimentano l'archivio degli "stupidari" di cui è disseminato il campo della contemporaneità. Si pensi ad esempio all'insensato (e oltremodo costoso) collegamento delle "vie d'acqua" al sito Expo2015. Questa considerazione generale rinvia all'ultimo punto della lettera di Beltrame, nel quale, dopo aver documentato le criticità di ordine urbanistico - edilizio e tecnico - ingegneristico, ci si interroga sulla effettiva efficacia della portata di una operazione come quella di riaprire la cosiddetta Fossa interna dei Navigli. Qui il tema si fa ancora più interessante perché tra le righe emerge la necessità di dare un senso all'approccio della cultura urbanistica e delle politiche per la città storica, per la rigenerazione e attualizzazione dei suoi luoghi e dei suoi beni oltre il mero obiettivo della testimonianza. Emerge ancora il fatto che "il dibattito" sull'uso e la conservazione dei navigli non costituisce un tema marginale, "di nicchia", per aficionados e appassionati dei bei tempi andati ma, al contrario, pone questioni importanti in ordine alle politiche, al governo e al rapporto con gli elementi e l'armatura storica di molte delle nostre città. Nello specifico, perché riaprire i navigli interni? Per farci cosa? Quali funzioni e aspettative attribuire a un simile intervento? Quale valore aggiunto ricercare per la qualità sociale dei cittadini e della comunità milanese? In generale, quali interventi mettere in campo, come rendere vivi e attuali i luoghi e i beni della città e del territorio storico, quali sono le direttrici di lavoro per una conservazione attiva in un'ottica di politiche di lungo respiro e senza cadere nella retorica della tutela "cartacea" o del maquillage estemporaneo? Queste alcune delle domande che implicitamente sono poste dalle considerazioni di Beltrame e rispetto alle quali rilanciare una discussione che, guardando al campo della politica, sembra essersi appiattita sulle urgenze e le mode del contingente. Come ampiamente documentato, anche recentemente sulle pagine di ArcipelagoMilano in un appassionato ma anche scanzonato dialogo fra un urbanista e un architetto (Jacopo Gardella), il sistema dei navigli ha rappresentato nella sua vita plurisecolare una dorsale rispetto alla quale si sono evoluti e sostenuti, legami commerciali ed economici, cultura materiale e cultura del lavoro, processi di generazione e ordinamento dello sviluppo urbano ed edilizio. Questo sistema ha innervato e costituito il filo conduttore di un milieu socio-economico e di una rete di luoghi e polarità la cui vita è stata regolata dalla capacità e dalla potenza dell'esercizio della navigabilità. Decaduta la principale funzione del trasporto, il sistema e le logiche a esso collegate si sono evolute per strade e modalità diverse. La presenza dei navigli non è e non può essere ridotta a uno "scenario", o a un elemento dell'arredo urbano (nel caso specifico con costi esageratamente elevati)

se non si costruiscono contemporaneamente le condizioni economiche e sociali per farli vivere, tenerli in esercizio funzionanti e con livelli di manutenzione adeguati. Questi obiettivi, se da una parte appaiono obbligati, con enormi potenzialità e alla portata dell'intervento pubblico nella parte del sistema ancora oggi in uso, risultano difficilmente interpretabili nella cerchia interna ormai coperta. A coloro che attribuiscono a questa posizione la mancanza di "coraggio" viene da rispondere che non si tratta di un problema di mancanza di "visioni", piuttosto di ancorare le visioni a un progetto sociale stabile e robusto in grado di evolversi in una determinata direzione. Recentemente nel corso di un seminario dedicato appunto al sistema delle acque milanesi ai tempi del Piano Beruto (Italia Nostra – Triennale di Milano) ho avuto modo di assistere alla illustrazione dei progetti nati nell'ambito di quello stimolante laboratorio sociale promosso da Emilio Battistini, il quale insieme a un gruppo di colleghi ha messo "a disposizione" della comunità alcune idee, esperienze e proposte. I progetti presentati, seppur animati da un grande senso e passione civica, denunciano i limiti di una cultura progettuale che propone visioni fortemente orientate e limitate dall'amore per il disegno urbano; slegato però da strategie connaturate alle condizioni in grado di generare mutamento, la riqualificazione e le condizioni di vita. Questi assegnano al disegno della morfologia, ai temi della composizione architettonica e della progettazione urbana obiettivi alquanto velleitari, con un approccio che ha già dimostrato, anche nelle esperienze più ricche del secolo scorso, i propri limiti e inefficacia. (Discorso a parte merita la proposta di Umberto Vascelli Vallara che però necessiterebbe di una forte integrazione e coerenza nell'ambito delle strategie per le politiche culturali dell'Amministrazione comunale). Pur senza sminuire questo tipo di contributo e senza voler prescindere dalla necessità di promuovere la qualità del tessuto urbano anche attraverso la qualità delle scelte architettoniche, ritengo che l'orizzonte a cui guardare sia diverso, sia dal punto di vista dell'approccio che dei luoghi. Solo declinando e approfondendo alcune delle questioni richiamate prima si aprirebbe l'opportunità di "vedere" e valutare correttamente l'enorme "giacimento" e patrimonio di risorse costituito dai Navigli Grande, Pavese e Martesana. Una nuova interpretazione della "navigabilità" (premessa inderogabile per qualsiasi progetto di sviluppo e rigenerazione) finalizzata a un utilizzo per fini turistico - culturali, potrebbe rappresentare il filo conduttore per ricomporre e valorizzare il milieu dei navigli; integrando con progetti mirati e integrati un territorio caratterizzato da un tessuto edilizio straordinario nel quale trovano spazio episodi di eccellenza (ville e complessi religiosi) e un tessuto minuto (cascine e luoghi del lavoro), agricoltura e storia del paesaggio agricolo (si pensi al parco Sud), rete irrigua, manufatti idraulici e luoghi di eccezionale interesse dal punto di vista del valore naturalistico. Mettere in rete queste caratteristiche consentirebbe agli utenti/visitatori di questo sistema di comprendere le ragioni dell'identità storica e della formazione della forza e dell'economia urbana milanese. Ed è facilmente intuibile la forza che un tale programma potrebbe avere nello stimolare processi economici in grado di sostenere la qualità dello sviluppo locale (e non solo in un'ottica legata a Expo2015). Alcuni di questi obiettivi sono in qualche modo presenti nella programmazione, ad esempio regionale, che però stenta a decollare e a farsi strumento di trasformazione. Cambiare approccio e strategie significa mobilitare le energie e il civismo al quale questa stagione di Milano sta restituendo nuove forme di

protagonismo nella ricerca di strade in grado di sostenere un rilancio complessivo del sistema dei navigli anche alla luce degli orientamenti delle politiche urbanistiche della nuova amministrazione comunale (... ancora vaghi rispetto allo specifico tema....) e non, invece, nell'inseguimento di velleitarie operazioni di re-styling urbano. Michele M. Monte

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/19883>

12/06/2012

NAVIGLI: AFFOSSATORI INCALLITI

Gianni Zenoni

Della riapertura dei Navigli tra San Marco e la conca di Viarenna se n'è parlato molto nel momento di inserire l'argomento nell'art. 4 della relazione generale del Documento di Piano del PGT. Molti recenti convegni hanno messo in luce un'opinione pubblica divisa. Ma tutto ciò è servito, dato che un primo passo verso la riapertura c'è stato. Infatti mentre le osservazioni presentate sull'argomento erano state respinte senza se e senza ma nella versione del PGT approvata dalla giunta Moratti, nella versione Pisapia, approvata recentemente, la riapertura è stata recepita modificando in modo promettente l'art 4.14 "Il fiume di Milano" precisando che: *"il progetto "Il fiume di Milano" intende promuovere azioni volte a restituire "riconoscibilità" della Cerchia interna dei Navigli quale anello di congiunzione del sistema delle acque superficiali storiche della città, mediante una progettualità attenta che sia in grado di verificare sia l'aspetto paesaggistico, sia la fattibilità tecnica e finanziaria relativa alla riapertura, anche solo in parte"*. Dichiarazione intelligente ma prudente che però non lascia dubbi. Nel PGT, se in questa forma verrà pubblicato, finalmente appare tra i programmi della città la riapertura dei Navigli, della quale non c'era cenno nei due PRG precedenti del '53 e dell'80. E questo grazie al buon lavoro che gli *"scoperchiatori facili"*, con Empio Malara in testa, hanno prodotto in questi ultimi trenta anni. Ingeneroso poi il termine coniato da Gianni Beltrame per classificare chi ha portato avanti questa idea tra mille difficoltà e incomprensioni (quindi tutt'altro che facilmente) per tanti anni. I sostenitori della riapertura vogliono migliorare e trasformare Milano in una città più attraente e l'acqua è uno degli elementi naturali che possono migliorare il disegno delle città. Tanto più che Milano era una città d'acqua e Bonvesin della Riva ce lo ricorda, ma il reticolo di fiumi, rogge e canali è stato cancellato provocando le reazioni della natura che tutti ben conosciamo. Milano è una città d'acqua anche ora che ci accorgiamo che non essendoci più industrie a prelevarla, l'acqua di falda è cresciuta invadendo i piani più bassi dei parcheggi sotterranei e avrebbe provocato altri guai se non si fosse adottata una politica di controllo della falda con stazioni di pompaggio dell'acqua verso le fognature cittadine. Riportare l'acqua in superficie è quindi un forte richiamo territoriale e anche se l'uso non sarà più quello di una volta (e mi sembra ovvio) resta e basta la bellezza che i corsi d'acqua aggiungerebbero al paesaggio urbano e la

forte attrazione dell'industria del tempo libero. Parlare oggi di acque luride e stagnanti o di ostacolo al traffico non ha senso perché le acque della Martesana sono oggi scorrevoli e trasparenti, e il traffico non potrà che essere severamente ridimensionato dalla pedonalizzazione completa del Centro Storico seguendo ciò che è stato fatto da tempo nelle storiche città europee. Viene tuttora sottovalutato, dai contrari alla riapertura, il concetto secondo il quale le *Infrastrutture Storiche* debbano avere lo stesso rispetto dato a palazzi, chiese, mercati e strutture edilizie storiche che esistono in città e che vengono invece debitamente protetti. L'esempio eclatante che il problema a Milano non è sentito, è l'utilizzo dei ponti in ferro dei Navigli ma anche quelli in cemento e mattoni sulle radiali nel passaggio della barriera ferroviaria, come meri supporti della pubblicità. Ma per stare sull'argomento acqua / infrastrutture ricordiamoci della cura con cui vengono mantenuti gli acquedotti dismessi e i ponti Romani e Arabi, e anche i vecchi porti delle città del Nord che non vengono asfaltati una volta cessata la loro funzione, ma mantenuti facendoli diventare centri di attrazione. Questo perché sono infrastrutture storiche. Certo, il paesaggio dei Navigli non potrà tornare quello illustrato dai quadri del Museo dei Navigli, ma negli anni trenta, quando decisero di chiuderli non era comunque molto diverso da oggi. Anche l'originalità del manufatto non potrà essere restituita, ma il centro storico di Rodi, il ponte di Mostar e altre mille infrastrutture dimostrano che si possono e resta accettabile ricostruire manufatti demoliti da terremoti o guerre (o scelte politiche poco lungimiranti come nel nostro caso) e che questi diventino poi poli di attrazione dei turisti interessati a conoscere la vera storia delle città che visitano. Gianni Zenoni

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/19721>

05/06/2012

LETTERA APERTA AGLI “SCOPERCHIATORI FACILI” DEI NAVIGLI/2

Gianni Beltrame

Chiudevo il mio pezzo della settimana scorsa con le opinioni espresse dal Podestà di Milano Marcello Visconti di Modrone negli anni '30 del secolo scorso, che definiva la chiusura dei Navigli "un atto dovuto". Come si vede la questione della progressiva, prima frazionata, poi estesa a tutta la rete interna, copertura del Naviglio, non può essere capita se non la si pone in relazione con la comprensione e la conoscenza della contemporanea crisi e decadenza del complessivo sistema di trasporto dei Navigli storici che la accompagna e della nascente ricerca di nuove alternative di trasporto e di assetto urbano. Si potrebbe discutere a lungo sulla opportunità o meno, sia sotto il profilo tecnico o

culturale, di questa scelta podestarile e anche sollevare il dubbio che questa decisione rappresentasse veramente la *necessità* e l'*urgenza* di un *atto dovuto*. Molti tecnici e studiosi illuminati si erano già del resto resi conto, nella seconda metà dell'Ottocento, del fatto che la crescente volontà di arrivare a una chiusura del Naviglio per una sua trasformazione in strada o altro avrebbe dovuto essere stata fatta precedere dalla realizzazione di un ramo o raccordo di congiunzione della Darsena di Porta Ticinese col Naviglio della Martesana. Tra questi vanno senza dubbio ricordati i due progetti presentati dell'ingegner Carlo Mira. Un primo, del 1858, dal titolo "*Sulla possibilità di trasportare fuori dalle mura di Milano il canale detto Naviglio*" che prevedeva di trasportare il nuovo Naviglio necessario per congiungere i rami sud con i rami nord, lungo i Bastioni a est della città sfruttando il Redefossi, mentre non mancava di prevedere, contemporaneamente, di trasformare la Fossa interna in un "boulevard". E un secondo, ponderoso, del 1865, accompagnato da ben 111 tavole e una relazione di 4 volumi, che progettava la congiunzione tra la Martesana e i rami dei Navigli a sud, creando un nuovo tratto di Naviglio in *tunnel* sotto il Naviglio morto e sino al Castello, per congiungerlo, via Naviglio di San Gerolamo e Naviglio Vallone, con la Darsena. Come pure non va dimenticato il progetto del colonnello Gandini e del pittore - architetto Giovanni Brocca che proponevano la trasformazione della cerchia in una *ippovia* a doppio binario (1864-73). E pure va ricordato il progetto dell'ingegner Francesco Ajraghi del 1874. Ben più audace, dal punto di vista idraulico, del progetto del Mira, l'idea dell'Ajraghi consiste nella proposta di costruire un "*Canale intorno a Milano*" articolato in due rami a est e a ovest della città, una specie di ampia circonvallazione dei Navigli. La nuova Darsena viene spostata nei pressi della Cassina di Pomm dove confluisce la Martesana e un alimentatore d'acqua derivato dal Villoresi e dove si dipartono i due canali di levante e di ponente. La ricongiunzione dei due rami col Naviglio di Pavia viene prevista circa all'altezza di Conca Fallata. I vantaggi della soluzione sono molto evidenti: si eliminano del tutto i Navigli entro Milano, si costruiscono due rami del tutto "moderni" e anche eventualmente ampliabili, si aumenterebbe la portata delle acque e gli introiti derivanti dalla loro vendita. Ma è qui evidente l'obbligo di riferirsi a come viene affrontato il problema del destino della Fossa interna anche nella più importante scelta urbanistica di ordine generale di fine Ottocento, ovvero nel "*Progetto di Piano Regolatore della città di Milano*" di Cesare Beruto (1884-89). Anche il Beruto sostiene la necessità di sopprimere la Fossa, sia per le note questioni igieniche che richiama ampiamente (*Salus publica suprema lex* scrive nella sua relazione) sia perché è sua intenzione trasformarla in un sistema fognario modello *tout-à-l'égout* come a Parigi, sia perché denuncia, come già detto, che *il barcheggio di transito è oggi ridotto a una cifra insignificante*. Ma soprattutto il suo obiettivo è quello della "*trasformazione della zona della Fossa nella più bella, continua ed elegante via anulare della città*", non dimenticandosi però della necessità di mantenere vivo e utilizzabile una congiunzione con la Martesana secondo il progetto del Mira del 1865, che riprende e ripropone negli stessi termini. L'errore che compie il Comune di Milano con la sua precipitosa scelta del 1929 risulta dunque imperdonabile: procedere alla soppressione del Naviglio interno senza aver pensato e predisposto una congiunzione con la Martesana significa spezzare irrimediabilmente in due l'intero sistema con le conseguenze che si

scontano ancora oggi. Si può discutere se questa scelta di Milano sancisca definitivamente l'abbandono di questo mezzo di trasporto o se solo lo acceleri o sia solo un sintomo, pur importante, della consapevolezza di una ormai prossima fine del sistema o segno della affermazione progressiva degli altri sistemi di trasporto innovativi. Non si può comunque non riconoscere che tutte le iniziative di rilancio della navigazione interna degli anni successivi finiranno nel nulla: dai programmi rilanciati con ampio respiro da Bassetti nel 1963 con la mostra "*Vie d'acqua da Milano al mare*", al progetto del canale Milano – Cremona - Po, al progetto del Porto di Mare e così via, sino a oggi. Penso che gli "*scoperchiatori facili*" non possano non fare i conti, prima di lanciarsi in azzardate ipotesi di rilancio della navigazione di trasporto, con il significato e la portata della decadenza di questo decaduto e perduto sistema. Mentre rimangono tuttora ancora aperte, urgenti e ricche di potenzialità operative tutte le possibilità di recupero per i Navigli esterni sopravvissuti – e che ne hanno urgente bisogno – basata su una strategia rivolta al loro futuro recupero e riutilizzo indirizzato verso la sola navigazione "slow" per fini culturali e da diporto, per lo sport, lo svago e il tempo libero, per il potenziamento dell'irrigazione, per lo sfruttamento energetico dei salti delle conche, per l'allevamento ittico. Strategia più volte indicata e sollecitata, se pur con scarso impegno, dalla Regione Lombardia. 3. Molti "*scoperchiatori*" ingenui o non bene informati credono di poter compiere una operazione relativamente semplice e immediata: si toglie il "coperchio" ed ecco che sotto riappaiono intatti tutti i Navigli nel loro splendore di un tempo, con tanto di acqua pronta per una ripresa della navigazione. Evidentemente non conoscono tutte le manipolazioni e le alterazioni che il manufatto sepolto ha subito negli anni compresi tra la sua sepoltura e oggi e non sono pertanto in grado di valutare le enormi difficoltà e gli immani costi che si dovrebbero sopportare nell'ipotesi di un loro scoperchiamento. Vediamo di elencarle e descriverle brevemente. Il sistema di copertura della Fossa interna era stato realizzato negli anni 1929 - 30 con strutture diverse, costituite per lo più mediante un sistema di travi e solette armate con travi di ferro a doppio T, poggianti su due o tre file di pilastri d'appoggio verticali, che venivano a modificare anche la sezione idraulica del Canale (dividendola in uno, due e anche a tre canali). Questo sistema di copertura era durato sino agli anni '50 del dopoguerra, quando l'aumentato traffico automobilistico lungo la Cerchia, ma soprattutto l'azione aggressiva e corrosiva dovuta alle acque e agli scarichi industriali provenienti dal Seveso, incominciano a colpire e ammalorare le strutture della Fossa, rendendole pericolose, instabili e cedevoli. Le sezioni resistenti del calcestruzzo e del ferro dell'armatura incominciarono a indebolirsi, rompersi e sgretolarsi, sotto l'azione delle acque inquinate e dei vapori da esse generate e a ragione anche dei complessi processi fisico - chimici, elettrochimici e batterici che si sprigionavano all'interno. L'ammaloramento, a partire da questi anni, si estende rapidamente alla intera Fossa interna, così che il Comune di Milano si trova costretto, nel 1967, a insediare una Commissione di esperti per studiare soluzioni adeguate ma anche a chiudere il traffico su tutte le strade sovrastanti. Dopo aver ipotizzato diverse soluzioni tecniche, la Commissione opta per una soluzione che prevede il riempimento della Fossa con materiale sciolto (limo, cemento e acqua, presto sostituito, dopo una prima sperimentazione, con sabbia fine del Ticino, cemento e acqua) immesso tramite aria compressa. Questa soluzione (che sarà anche battezzata "la

banca della sabbia") viene preferita, oltre perché rapida e meno costosa, anche perché non pregiudicante l'eventuale riutilizzazione del vano sotterraneo per eventuale realizzazione di linee metropolitane, sottovie, parcheggi o altre opere. Nel 1970 viene infine costruita una grande opera idraulica, detta anche "ponte del gomito", necessaria per deviare in Redefossi le acque di Martesana e di Seveso che prima entravano unite in città ad alimentare la Cerchia interna. Opera che si trova sotto terra, ubicata tra Monte Grappa, Melchiorre Gioia e i Bastioni di Porta Nuova. A questo punto i navigli rimangono completamente privati dell'acqua. Ma il manufatto sepolto incomincia a essere interessato anche dai lavori di costruzione della rete delle metropolitane. Il caso più evidente è quello del Naviglio di San Gerolamo (via Carducci - Sant'Ambrogio) dove il manufatto del canale viene distrutto completamente e occupato dalla linea Verde. Ma altre alterazioni possibili (tutte da verificare puntualmente nel caso di un progetto concreto di scoperciamiento) potrebbero derivare da altri incroci quali quelli con la linea Rossa, che taglia la Cerchia all'incrocio tra Senato - corso Venezia e quelli con la linea Gialla in corrispondenza con gli incroci di Fatebenefratelli - archi di Porta Nuova e in corrispondenza del congiungimento Santa Sofia - Francesco Sforza. Non sappiamo dunque con certezza se l'alveo dei Navigli sepolti sia ancora esistente, pienamente o solo parzialmente riutilizzabile. Ma ci sono anche altri aspetti da verificare: gli effetti che si ripercuoterebbero sulla viabilità e sul trasporto cittadino nella ipotesi di una sottrazione di spazio e dimensione alla circonvallazione interna (vera linea di forza per il trasporto urbano); tutte le varie tipologie di occupazioni materiali dell'alveo da parte dei sottoservizi delle abitazioni o edifici che si affacciavano direttamente sul Naviglio, costruiti dal dopoguerra a oggi; il problema delle acque del Seveso che ancora esonda spesso e volentieri, la ricostruzione delle conche e dei ponti, e così via. Si tenga conto che a tutt'oggi nessuno ha ancora prodotto un calcolo completo, preciso e analitico della fattibilità, dei costi e dei tempi di una simile ipotesi di intervento. 4. Il quarto punto è molto breve anche perché esprime solamente una mia personale, e quindi opinabilissima, convinzione. Penso che il risultato e l'esito estetico - urbanistico e paesistico dell'operazione ipotizzata non possa recuperare nulla dell'antica bellezza illusoriamente ricercata o pretesa. La bellezza e il fascino dei Navigli ottocenteschi nasceva dallo stretto rapporto che si creava tra un Canale vivente e animato dall'uso e dal lavoro, gli edifici che vi si affacciavano concepiti per essere in funzionale simbiosi con i servizi e le utilità prestate dal Naviglio, la forma e il tipo degli edifici ricchi (le ville e i palazzi), poveri (le lobbie) e di lavoro (le sciostre) nati in funzione del Canale, il loro riflesso nell'acqua (anche se poco limpida), il senso di una vita urbana e sociale autentica. Un contesto e un rapporto irriproducibile e definitivamente scomparso. E non ricreabile in una città che non li ha più voluti per troppo tempo e ne ha distrutto quasi ogni traccia.

Gianni Beltrame

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/19639>

29/05/2012

LETTERA APERTA AGLI “SCOPERCHIATORI FACILI” DEI NAVIGLI

/1

Gianni Beltrame

I milanesi di oggi, si sa, ricordano, sognano e rimpiangono, in grande maggioranza, i propri vecchi e sepolti Navigli interni mentre molti di loro ne desidererebbero anche – più o meno motivatamente - una qualche certa rivalorizzazione o conservazione attiva. Ben diversamente dai milanesi della seconda metà dell'Ottocento - primi del Novecento, anche allora in forte maggioranza, che dei Navigli interni non aspettavano altro che il loro definitivo allontanamento dalla città o il loro seppellimento o la loro trasformazione in un anello stradale. Oggi se ne ama un ricordo, o piuttosto se ne sogna una immagine, si vagheggia una città che torni a essere dotata dei suoi Navigli. Concetto acquisito per via culturale e figurativa (complice in primo luogo la bella pittura dell'Ottocento), o ricostruito come prodotto dalla conoscenza della storia e dalla memoria urbana; la loro scomparsa è considerata da molti – e non del tutto a torto – come una perdita di valore e di bellezza della città, come una mutilazione urbana, come un impoverimento dell'ambiente urbano o come un dissennato atto urbanistico. Accade così, che, a periodi alterni, si risvegli in città, ma anche fuori, un interesse e un dibattito sulla questione dei Navigli milanesi, sulle loro antiche origini, sulle potenzialità del sistema di trasporto, sulle ragioni della loro scomparsa, sul loro futuro, sulle possibilità di un loro, parziale o totale, riutilizzo o recupero. Ciò avviene da molti anni almeno a partire almeno dagli anni '80 quando la Regione Lombardia presentò il suo fondamentale e basilare studio *"Il sistema dei Navigli milanesi e pavesi"* in sei volumi, condotto da un Gruppo di Studio coordinato dall'architetto Empio Malara. Mentre al momento della loro copertura solo le voci dell'architetto e Senatore Luca Beltrami e di pochi altri si levarono in loro difesa. Anche in questi ultimi anni il dibattito si è riaperto, causa anche il successo del Referendum cittadino del 2011 e l'aver voluto associare al progetto dell'Expo 2015 la "dissennata" proposta della costruzione di una "via d'acqua", spacciata come costruzione di nuovo tratto di Naviglio. (Ma di questo se ne parlerà in altra sede). Bisogna riconoscere che le discussioni degli ultimi anni appaiono molto più impegnate e approfondite di quelle degli anni precedenti: oggi si presentano non solo idee e tesi ma si avanzano anche proposte operative e si propongono precisi e circostanziati progetti (come si è potuto apprendere dalla relazione del professor Batistii). Quello che colpisce del dibattito odierno è però il crescere del numero – a differenza degli anni passati - dei sostenitori della tesi della possibilità e necessità di riaprire, in tempi relativamente brevi e con una certa facilità, i Navigli interni, attraverso una semplice operazione di *"scoperchiamento"*, ridando loro contemporaneamente l'acqua ingiustamente tolta, riattivandone addirittura una certa navigabilità, nella speranza di restituire così alla città una bellezza e un valore estetico e urbanistico che le era stato

tolto. Sono queste, in sintesi, le tesi sostenute da quelli che io definisco, polemicamente, il partito degli "scoperchiatori facili". Ed è proprio a costoro che intendo indirizzare questa mia "lettera aperta". Scritta nella speranza di farli riflettere su alcune questioni e nodi, non secondari, che riguardano la storia e le ragioni della decadenza del sistema dei Navigli, che riguardano lo "stato di fatto" del manufatto sepolto e le enormi difficoltà di un suo tutt'altro che facile "scoperchiamento", che riguardano le possibilità e le impossibilità di un recupero o un riuso dei Navigli ancora esistenti e che riguardano, infine, il quasi nullo risultato ed esito estetico-urbanistico dell'operazione ipotizzata. Ecco il primo dei quattro punti sui quali invito a riflettere. 1) Molti ritengono, erroneamente, che la copertura dei Navigli interni sia un errore urbanistico novecentesco o una colpa culturale addebitabile all'Amministrazione fascista, data anche la nota avversione di Mussolini verso i Consorzi idrici. In realtà la storia della copertura del Naviglio ha ben altri e più remoti inizi e ben più complesse ragioni e significati. Che, detto in grande sintesi, da un lato è da connettersi alla parallela progressiva e lenta decadenza di questo sistema e mezzo di trasporto (a fronte del nascere e dell'affermarsi di altri, nuovi e concorrenti sistemi di trasporto, ben più efficienti flessibili e rapidi, quali le ferrovie, le tranvie e il trasporto automobilistico) e dall'altro alla specificità dei problemi che si ponevano in Milano, dove una grande città industriale stava sorgendo e sviluppandosi a ridosso e incorporando un sistema di canali interni di origine addirittura medievale - quattrocentesca, oltre tutto non ampliabile - perché stretta dentro la città - e non adeguabile ai moderni standard del trasporto. La specificità posta dalla città di Milano, enfatizzata e resa preminente nelle discussioni d'epoca come una "questione igienica" e di "salute pubblica", si riferiva infatti ai più o meno presunti gravi danni creati alla salute dei cittadini milanesi dalla presenza delle acque stagnanti, maleodoranti e malsane dei Navigli, fonte di ogni tipo di malattie, si sosteneva, quali le "reumatiche" e le "febbri intermittenti", così come si scriveva nella "Relazione della Commissione Igienica per la deviazione del Naviglio interno" nel 1876, presieduta dal professor dottor Andrea Verga, paladino indefesso della questione igienica. In realtà era l'orrenda tangibile e costante "puzza" emanata dai Navigli - a causa della scarsità di acqua, della loro stagnazione e impaludamento in vari punti della città, dell'uso ancora attivo di fognatura urbana a cielo aperto, inconvenienti che raggiungevano punte insopportabili specialmente nei due periodi dell'*asciutta* primaverile e autunnale, ma anche l'evidente e progressiva diminuzione dell'utilizzo per il movimento urbano delle merci (già rilevata anche dal Beruto nella sua relazione del Progetto di Piano Regolatore) a esasperare i milanesi più che il timore per la salute. Non a caso è sempre lo stesso professor Verga, nella sua qualità di direttore dell'Ospedale Maggiore a convincere il suo illustre ospite, l'Imperatore Francesco Giuseppe d'Austria, a decretare nel 1857 l'immediata chiusura dell'adiacente maleodorante laghetto di Santo Stefano. Paradossalmente è proprio il mitico punto di approdo dei marmi di Condoggia destinati alla fabbrica del Duomo a scomparire per primo. A questa chiusura segue quella dei due tratti meno utilizzati della rete interna - condizionati anche dalla scarsità dei traffici diretti o provenienti dal Castello - e che soffrivano più degli altri di scarsità d'acqua, di impaludamenti e di conseguenti accuse di alta insalubrità: il Naviglio morto che congiungeva la Martesana col Castello (attuali via Pontaccio e via Tivoli) e il Naviglio di

San Gerolamo (attuale via Carducci) e il primo tratto della via De Amicis. (Si veda la veduta della città con la copertura dei Navigli al 1894). La decisione è del 1882 ma i lavori vengono eseguiti nel 1894-96. Mentre la decisione della copertura totale da parte del Comune risale al 1928 e i lavori iniziano - come tutti sanno - nel fatidico 1929. Marcello Visconti di Modrone, Podestà di Milano dal 1929 al 1935, rispondeva, per giustificare la copertura del Naviglio - e non del tutto a torto se si pensa a tutti gli "annunci" di copertura totale, mai attuati dal Comune, a partire dalla metà dell'800 e alla alta e ancor viva pressione di tutti coloro, tecnici e opinione pubblica, che esigevano una loro copertura o una loro trasformazione - che questa chiusura non rappresentava altro che "*un atto dovuto*". Gianni Beltrame

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/19460>

01/05/2012

FINE DEL DIALOGO SU DARSENA E NAVIGLI FRA UN URBANISTA (B) E UN ARCHITETTO (A)

Jacopo Gardella

A – Siamo arrivati alla fine della nostra conversazione, durata parecchie settimane ed estesa a vari argomenti, molto dei quali all'inizio neppure immaginavamo di dover trattare. B – Ci siamo divertiti; come se avessimo partecipato a un gioco. A – Un bel gioco dura poco. Del resto anche Luca Beltrami Gadola invita a chiudere il divertimento; anzi, per citare le parole da lui stesso usate ([ArcipelagoMilano n° 14](#), anno IV) consiglia di porre fine alla "ricreazione". Ma torniamo ai nostri lettori; forse anche loro cominciano a essere stanchi; bisogna quindi trovare un nuovo e diverso tema, e iniziare un altro ciclo di conversazioni. B – Come già a suo tempo era stato fatto; non solo quando ci era stato richiesto questo ciclo dedicato ai Navigli, ma anche quando si era pensato al ciclo precedente, destinato a commentare le piazze minori di Milano. A – La possibilità di sviluppare argomenti in più puntate permette di approfondirli meglio e di affrontarli in modo più esauriente. B – Ora è giunto il momento di chiudere questo ciclo, del quale credo si sia detto ormai quasi tutto. A – Manca solo la conclusione finale: il nostro giudizio definitivo sull'operato del Comune di Milano; e l'esposizione di quello che noi pensiamo si debba fare. B – Quello che si deve fare della Darsena e dei Navigli lo abbiamo già detto in più riprese, e ribadito in vari modi. Ora lo ripetiamo per l'ultima volta. A – Anche perché sembra che pochi abbiano le idee chiare; e abbiano capito quale sia la semplicissima, elementare, unica soluzione del problema. B – La Darsenache era un porto, deve tornare a essere un porto. Niente di più ovvio; niente di più semplice; niente di più facile. A – Eppure

sembra difficilissimo farlo entrare nella testa della gente. Nessuno ha dimostrato di aver afferrato questo banale concetto; nessuno lo ha espresso in parole semplici e sintetiche come hai fatto tu adesso. B – Sembra, al contrario che si stia svolgendo una gara per assegnare alla Darsena le destinazioni più assurde. C'è chi la vuole far diventare un giardino di formazione spontanea; chi un luna-park dominato da una gigantesca ruota panoramica; chi una balera estiva e un luogo di ritrovo serale; chi un giardino acquatico, senza sapere esattamente che cosa ciò implichi; chi un mercato rionale; chi un laghetto paesaggistico, attraversato da ponti-belvedere. A – Di tutte le stravaganti destinazioni escogitate la più offensiva è quella che vuole trasformare l'intera Darsena in un giardino pubblico. B – Offensiva, perché? A – Perché offendela Storia, insulta gli antenati, calpesta i lavori del passato. Fare la Darsena è costato secoli di fatica; ha richiesto lavori fisici immani; ha implicato sforzi mentali ardui e impegnativi. La Darsena che ci troviamo adesso non è nata per caso; non è il risultato di un passatempo. È l'esito conclusivo di un difficile lavoro, di un duro impegno, di una tenace applicazione. Annullare un'opera così eccezionale, per sostituirla con un banale e anonimo giardino, è un delitto. È anche un segno di stupidità; una dimostrazione di pessima gestione patrimoniale; una prova di insipienza amministrativa, applicata a un qualsiasi bene, sia esso pubblico, come è il nostro caso, oppure privato. B – Stupidità? Pessima gestione patrimoniale? Insipienza amministrativa? Che cosa vuoi dire? A – Voglio dire che il patrimonio accumulato nella Darsena vale mille volte più del patrimonio rappresentato da un giardino. Un giardino si realizza con facilità, in qualsiasi luogo e in ogni tempo; la Darsena, una volta distrutta, non si ricostruisce più. Quale amministratore di una ricca sostanza patrimoniale sarebbe così stupido da scambiare un bene di grande valore – unico, irripetibile, eccezionale – con un bene di poco valore, reperibile dappertutto, ottenibile facilmente in varie versioni, e infinite copie? Quale proprietario di una grossa sostanza butterebbe via e perderebbe per sempre il pezzo di maggior pregio tra i beni di sua proprietà, e lo sostituirebbe con pezzi di nessun valore che può trovare quando e dovunque gliene venga voglia? Ecco perché dico che la folle trasformazione della Darsena in un giardino è una grossa idiozia; una irrimediabile lesione del patrimonio materiale e civile della città; una criminale distruzione di un'opera di grande valore storico-edilizio; e tutto ciò solo per sostituirla con un banale giardino di nessuna necessità urbana. Eppure è desolante vedere tante persone, anche fra noti competenti di urbanistica, disposte a considerare la Darsena alla stregua di un recipiente, di un grande contenitore vuoto, destinato, anzi condannato, ad assolvere ogni più balzana funzione; e mai rispondere all'unico scopo giusto, appropriato, pertinente; l'unico scopo per cui la Darsena è nata e per cui deve sopravvivere: lo scopo di consentire un servizio di trasporto su acqua, la funzione di servire come porto fluviale. B – Vi è una forma di libido, da parte di Amministratori Comunali, di urbanisti, di architetti: un bisogno sfrenato di riempire il bacino della Darsena con qualunque cosa si presenti alla mente, anche se ingombrante, incongrua, inopportuna. Si ha paura di lasciarla sgombra e intatta, come è sempre stata e come deve continuare a essere: una ampia, luminosa, libera distesa di acqua; una pausa di pace all'interno del fitto tessuto edilizio della città; un luogo di valore paesaggistico; un punto di ritrovo e di riposo; un momento di respiro, di silenzio e di tranquillità. A – E anche una vivace occasione di curiosità e di divertimento, giacché nella

Darsena si assisterà allo spettacolo dei natanti che approdano, salpano, e navigano lungo i due Navigli a essa collegati, quello Grande e quello di Pavia. B – Non dimenticare, tra i Navigli percorsi da imbarcazioni, anche quello di Bereguardo, che si può rendere di nuovo navigabile demolendo un piccolo ostacolo presso il suo sbocco nel Ticino, non lontano da Pavia. A – Il paesaggio della pianura padana, attraversata dal Naviglio di Bereguardo, è pieno di poesia. Nel suo percorso dal Naviglio Grande, presso Abbiategrasso, al Ticino, presso Pavia, il Naviglio di Bereguardo passa in mezzo a campi coltivati rimasti come una volta. B – Un itinerario di grande attrattiva turistica e paesaggistica. Ma dai Navigli passiamo alla Darsena. Per tornare a essere un vero porto, capace di servire un intenso traffico fluviale, la Darsena deve restare ampia, libera ed estesa come è adesso; non può perdere un solo metro quadro di acqua; non deve ridurre il suo bacino né sacrificare la sua superficie: altrimenti ostacolerebbe e impedirebbe il libero movimento delle imbarcazioni. Aggiungo che la Darsena dovrebbe ingrandirsi ancora di più; e spingersi ancora più in là, verso piazza Cantore, fino a lambire i due caselli daziari di Porta Genova. A – Sarebbe un modo intelligente di valorizzare un insieme urbanistico - monumentale strettamente integrato alla Darsena; di mettere in evidenza le pregevoli architetture neoclassiche, contrapposte alle due estremità dello specchio d'acqua: i due caselli di Porta Genova da un lato; i due caselli e i propilei di Porta Ticinese dall'altro. B – Ecco cosa significa avere in mente un disegno di città; immaginare spazi urbani con grandiosità e fantasia; concepire luoghi pubblici che siano imponenti, nobili, spettacolari; dare vita a quel concetto di "magnificenza civile" che Luciano Patetta aveva così bene illustrato in una mostra di molti anni fa. A – E che adesso sembra sparito dalla mente dei nostri Amministratori, dei nostri urbanisti, dei nostri architetti. B – Cominciamo dagli Amministratori. Barcollano nel buio. Non ascoltano le richieste della gente comune. Non seguono le indicazioni dei competenti. Lo dimostra la ripresa del progetto Bodin, progetto vincitore del passato e lontano concorso, bandito dal Comune quasi dieci anni fa, quando ancora trovava consensi l'idea insensata di realizzare un enorme parcheggio sotto il bacino della Darsena. Ora si vuole riesumare e resuscitare quello stesso progetto decurtandolo dal parcheggio, ma senza prendere nota delle novità sopraggiunte, cioè delle scoperte archeologiche venute alla luce durante le operazioni intraprese per prosciugare la Darsena. A – La quale era stata completamente svuotata allo scopo di eseguire il parcheggio sott'acqua; poi, per fortuna, abbandonato per sempre. B – Ora che la Darsena si presenta totalmente prosciugata e vuota, non si possono ignorare le nuove recenti scoperte archeologiche: esse pongono delle domande e richiedono delle soluzioni. Che si intende fare delle tracce di mura spagnole affiorate sul fondo del bacino attualmente vuoto? Quale sistemazione si intende dare ai resti della primissima Conca, detta Conca di Santa Maria, costruita a metà del secolo XV, prima che venissero realizzate le Mura Spagnole? Come ci si comporta di fronte al fatto che quella stessa Conca sia rimasta sepolta e nascosta per secoli sotto le acque della Darsena? Ti pare possibile lasciare questi interrogativi – problematici, impegnativi, cruciali – privi di soluzione e senza risposta? A – Considero deplorabile lasciare tanti dubbi irrisolti; eppure sembra che sia proprio così, giacché il Comune non dà ai progettisti nessuna indicazione precisa, e il vecchio progetto Bodin, come già abbiamo avuto occasione di osservare, non offre nessuna soluzione ragionevole. Di fronte a questo

e ad altri altrettanto e gravi episodi Milano dà l'impressione di essere una nave alla deriva: senza meta, senza guida, senza bussola. B – La mancanza di direttive riguarda anche la sorte della seconda Conca di Viarenna, quella sopravvissuta e ancora perfettamente visibile nella via omonima. La Conca oggi sembra camuffata alla stregua di una fontanella decorativa, adatta più ad abbellire un giardinetto di provincia che non a ricordare un manufatto storico da considerarsi ancora un documento di notevole importanza, perché, in passato, utile, costoso e ingegnoso. Si è creduto di poter nobilitare la Conca immurando, nel falso muro che da pochi anni la sovrasta, una assurda e incongrua lapide. A – Perché assurda? B – Perché la lapide ricorda un atto di munificenza elargito da Ludovico il Moro, ma non ha nessun nesso con la nascita e la funzione della Conca di Viarenna, sulla quale è stata impropriamente posta. Per spiegarmi meglio trascrivo qui sotto il testo della lapide e la relativa traduzione: “Cataractam sub salutiferae Virginis Titulo in clivio extractam ut per Inaequale solum ad urbis comoditatem Ultro citroque naves commearent, Fisco obnoxiam et vectigalem Ludovicus Mediolanensis Dux Fabricae Mediolanensis Ecclesiae Dono dedit anno quo Beatrix Estensis Eius coniux decessit 1497”. “Conca costruita lungo il pendio, sotto la benedizione della Vergine Salvatrice, affinché le barche possano risalire o discendere al servizio della città; conca soggetta a fisco e tributo, data in dote da Ludovico Duca di Milano alla Fabbrica del Duomo di Milano nel 1497, anno in cui morì sua moglie Beatrice d'Este.” Il riferimento alla Vergine trae origine dal nome di Santa Maria dato alla Conca. Ora tu capisci bene perché la lapide è assurda. Essa si riferisce alla prima Conca di Viarenna, quella di proprietà ducale; rimasta sepolta per secoli sotto le fondazioni del Bacino; e infine ricomparsa alla luce, pochi anni fa, quando la Darsena viene interamente prosciugata. La lapide, quindi, non ha nulla a che fare con la Conca di Viarenna ancora esistente, sul falso muro della quale oggi la vediamo impropriamente immurata. Ma perché lo chiami falso muro? B – Perché il muro viene costruito quando la Conca cessa di funzionare; ed è elevato sopra le porte, che alternativamente si aprono e si chiudono per far transitare le imbarcazioni dall'uno all'altro livello dell'acqua. Se a suo tempo ci fosse stato il muro le barche non avrebbero potuto passare. La Conca esistente viene costruita sotto la dominazione spagnola a metà del XVI secolo (anno 1559 circa); al contrario la Conca venuta da poco alla luce è stata costruita sotto la Signoria di Filippo Maria Visconti, più di cent'anni prima. La lapide si riferisce alla prima chiusa e non alla seconda; e tuttavia è immurata nel falso muro della seconda. Ecco l'assurdità. A – Sei stato esauriente. Ti vorrei soltanto chiedere ancora una notizia relativa ai progettisti e costruttori della prima Conca, la Conca di Santa Maria, che risale all'anno 1439. B – I progettisti sono due: uno è Filippino degli Organi da Modena, attivo anche nel cantiere della Fabbrica del Duomo; l'altro è Fioravante Fioravanti da Bologna. Entrambi esperti di costruzioni idrauliche che, come sai, sono più complesse delle costruzioni edilizie, giacché devono tener conto, oltre che dei carichi statici, anche delle spinte dinamiche generate dai liquidi. Vorrei adesso aggiungere ancora qualche osservazione sulla navigazione che intendiamo riattivare lungo i Navigli e dentro alla Darsena. La navigazione presuppone che la Darsena non venga concepita come un semplice specchio d'acqua, ma come un porto a destinazione turistica; una meta di partenza e di arrivo per battelli attrezzati a navigare lungo i due Navigli, Naviglio di Pavia e Naviglio Grande, nonché Naviglio di Bereguardo, se un giorno si

decidesse di riattivarlo. A – Infatti le mete di natura artistico - monumentale, raggiungibili con il sistema di navigazione da riaprire sui due Navigli, sono famose, ammirate e ricercate, anche da visitatori stranieri: basta pensare alla Certosa di Pavia, e alla stessa antica città di Pavia, a cui conduce il Naviglio di Pavia; oppure alla bella cittadina di Abbiategrasso, alla vicina Abbazia di Morimondo, e alle ville patrizie ubicate lungo le sponde del Naviglio Grande, in direzione di Magenta. B – Tutte località raggiungibili comodamente e piacevolmente, per via d'acqua, perché lambite tanto dall'uno quanto dall'altro Naviglio. A – Sarebbe un programma storico-turistico grandioso, entusiasmante. Anche in Italia si riuscirebbe a realizzare quello che all'estero da sempre è reso possibile, e ha raccolto grande successo: un itinerario attraverso un vasto territorio, in mezzo a una campagna incantevole; un viaggio interamente compiuto su canali navigabili. Conosco persone che hanno passato vacanze affascinanti navigando sulle reti d'acqua perfettamente funzionanti in Francia e in Gran Bretagna; hanno percorso in barca lunghi tragitti; superato numerose conche; ma sono anche scesi di frequente a terra per visitare vecchi villaggi e noti monumenti storici, spostandosi sulle biciclette portate con sé a bordo. B – Basta pensare a questo magnifico programma per giustificare la riapertura dei Navigli; per ripristinare la loro navigazione; anche se non saranno più usati per il trasporto di merci, ma di persone; e se non avranno più una funzione di lavoro ma di svago e di cultura. A – Lo scopo turistico riservato ai Navigli è indubbiamente il più ovvio e il più facile da immaginare. Tu sai, tuttavia che io ho sempre sostenuto un secondo scopo, altrettanto degno di considerazione. B – Lo so bene - tu sostieni la navigazione da utilizzare anche per spostamenti di lavoro e per necessità pratiche e operative, non solo ricreative. A – Infatti penso che l'afflusso dei pendolari provenienti da fuori Milano, e diretti al centro della città, possa svolgersi non soltanto in auto o in treno, ma anche su battelli attrezzati per il trasporto dei passeggeri, e per le operazioni di sbarco e di imbarco sulle banchine della Darsena. Pensa soltanto alla comodità di poter caricare sul battello la propria bicicletta; e poi, arrivati a Milano, scaricarla e usarla in città. Di una simile comodità non puoi godere se usi l'automobile; e neppure se viaggi in treno, perché alle stazioni di arrivo e di partenza devi attraversare lunghi sottopassaggi e superare rampe fisse e scale mobili. Tu sai, inoltre, che vorrei ripristinare la navigazione nella Cerchia dei Navigli interni, creando il tratto dell'anello che passa davanti al Castello Sforzesco, tratto da sempre mancante, perché le acque si diramavano nei fossati scavati intorno alle mura fortificate del Castello; e vorrei istituire un servizio di trasporto urbano interno all'abitato, mediante due circolari, una destra e una sinistra; un nuovo tipo di trasporto effettuato non più, come avviene ora, da filobus su strada, ma, come spero in futuro, da battelli sull'acqua. Da quanto ti ho detto vedi che lo scopo della navigazione, sia all'interno sia all'esterno della città, non è più soltanto paesaggistico, come l'ha definito Luca Beltrami Gadola, ma è anche funzionale alla vita della città; è uno scopo urbanistico che riveste una specifica utilità pratica e non si limita a essere un piacevole diversivo panoramico. Con la mia proposta penso di contestare quanti sostengono che il progetto di rendere navigabili i Navigli non sia di urgenza primaria, e che debba perciò passare in secondo piano di fronte ai problemi più impellenti, come le case popolari, gli asili, le scuole, gli ospedali, i ricoveri per anziani. Sono ben consapevole delle indiscutibili priorità, rappresentate dai servizi sociali

sopraelencati. Per questo motivo sono cosciente che la mia idea sia destinata a rivelarsi una utopia. E tuttavia continuo a credere che sia giusto sognare una città che la presenza dell'acqua renderebbe meravigliosa. B – Che sia un'utopia l'ho sempre sostenuto; ma tornando al mio progetto, ben più realistico, ti confesso che sono ugualmente preoccupato, perché esistono molti motivi che ostacolano un uso dei Navigli esterni, anche solo turistico. A – Conosco bene quegli ostacoli e te li elenco subito. Qualcuno potrebbe avere la malaugurata idea di contrastare il progetto di valorizzazione turistica, sostenendo che l'affluenza di turisti non sarebbe sufficiente a remunerare la società di navigazione. Se venissero sollevate queste obiezioni che cosa risponderesti? B – Risponderei a queste obiezioni invitando a considerare gli impianti turistico - sportivi di scivole, seggiovie, funivie, installate in tante località alpine. Sono impianti che lavorano principalmente nei giorni festivi; eppure hanno un utile sicuro e costante. Altrimenti nessuno li costruirebbe. Anche per la navigazione sui Navigli si sa che la frequenza sarà più intensa solo nei giorni festivi e nei periodi di vacanza, ma ciò non esclude che gli utili saranno ugualmente assicurati e la gestione, se condotta con prudenza, sicuramente in attivo. A – Qualcun altro potrebbe avere la malaugurata idea di stroncare il progetto di navigazione facendo notare che sul Naviglio della Martesana e su quello di Pavia sono stati recentemente costruiti alcuni ponti "a raso", ossia non sopraelevati sul livello dell'acqua corrente. Del resto avevamo già notato lo stesso inconveniente la volta scorsa. I ponti "a raso", che rendono impossibile la navigazione, sono la conseguenza dello sciagurato declassamento sancito di recente a danno dei due Navigli sopracitati, con l'intenzione di destinarli d'ora in avanti a essere usati non più come Navigli, ossia come canali navigabili, ma solo come canali di irrigazione. Di fronte a questa reale e incontestabile constatazione, che cosa risponderesti? B – Risponderei che la demolizione dei due o tre ponti "a raso" oggi esistenti rappresenta un costo trascurabile di fronte allo stanziamento complessivo richiesto dal restauro integrale e dal recupero dei due Navigli. Sono obiezioni, queste che mi enunci, generate dalla gretta visione dei tecnici comunali, propensi a una miope gestione amministrativa, strettamente burocratica. A – Mentre la gestione dovrebbe essere condotta con criteri politici, strategici, volti ad assicurare il bene futuro della città; e quindi lungimiranti, di ampio respiro, coraggiosi. B – E anche generosi. Perché per intraprendere azioni audaci non basta lucidità di mente, occorre anche slancio di cuore, disponibilità d'animo, ricchezza di sentimenti. A – Sono qualità che ancora non si vedono nel Sindaco da noi votato e neanche negli Assessori da lui scelti. Il loro maggiore torto è l'incapacità di instaurare una gestione veramente democratica. Essi dovrebbero comunicare alla cittadinanza le scelte politiche che di volta in volta vengono prese, e dovrebbe ascoltare i suggerimenti che i cittadini di volta in volta sono in grado di offrire, ricorrendo alla loro diretta esperienza delle situazioni e dei fatti. Ti faccio un esempio eloquente. Questo nostro dialogo sul settimanale ArcipelagoMilano si protrae ormai da molte settimane; e tocca un considerevole numero di problemi cruciali, relativi a un argomento, tutt'altro che marginale per la città di Milano. Intendo riferirmi al futuro destino della Darsena e dei Navigli. Durante il dialogo sono emersi concetti e fatti di importanza primaria; e sono stati dati ripetuti giudizi sul Comune e sul suo operato, giudizi non sempre lusinghieri. Ma sono stati anche offerti suggerimenti costruttivi e abbozzati programmi realistici e fattibili.

Possibile che in Comune nessuno si sia accorto delle nostre conversazioni? Nessuno abbia preso nota delle nostre critiche? Nessuno abbia valutato la fattibilità dei nostri consigli? Possibile che il Sindaco non possieda una squadra di collaboratori, attenti e informati, capaci di registrare quanto viene pubblicato di volta in volta su quotidiani e periodici cittadini? Ecco una delle tante prove che dimostrano quanto sia grande e deplorabile mancanza di dialogo fra cittadini e Amministrazione, quanto sia assente una reale partecipazione della popolazione alle scelte del Comune. B – Per una coalizione politica di sinistra questa mancanza di dialogo è una colpa grave. Il nostro giudizio non può che essere negativo. A – E come tale, per ragioni di lealtà, neppure può restare nascosto più a lungo e celarsi sotto due sigle sconosciute; non può rimanere un giudizio dato da ignoti; non può continuare a mascherarsi sotto due anonime lettere dell'alfabeto. È giunto il momento di finire la recitazione e gettare le maschere. Qual è il tuo nome? B – Il mio nome è Gianni Beltrame. E il tuo? A – Il mio è Jacopo Gardella. A e B, parlando insieme – Abbiamo discusso con passione; speriamo che i lettori ci abbiano seguito con interesse. FINE *Jacopo Gardella ringrazia il Professore Gianni Beltrame per le dettagliate notizie storiche cortesemente fornite durante la stesura di questo articolo.*

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/18866>

24/04/2012

"MILANO E I SUOI NAVIGLI"

Luciano Siffredi

Ho una domanda che oramai credo non si faccia più nessuno per forza d'abitudine. Ma la darsena quando la risistemano? Il fallimento del project financing è stato drammatico, ma i danni chi li paga? Tutti che rompono i coglioni con Milano capitale della moda e poi ci ritroviamo nella zona principe per la movida una specie di palude con tanto di pescatori e capannucce di rom. E della serie le "facce come il culo", hanno anche il coraggio di mettere un cartellone gigantesco in mezzo con le foto d'epoca. Mettete una foto di com'era cinque anni fa prima che la distruggeste! A ogni modo questo è solo un piccolo sfogo. Il problema che questa volta mi preme affrontare è la questione navigli. I navigli furono chiusi nei primi del novecento per varie ragioni, sia di urbanistica modernista, sia perché erano talmente pieni di topi e schifezze varie da costituire una specie di fogna a cielo aperto. Non voglio lanciarmi in considerazioni arcadiche e/o nostalgiche ma fare qualche piccola considerazione pratica. La riapertura dei navigli è resa difficile dal fatto che siano stati completamente riempiti di cemento e non semplicemente "ricoperti". Il che ne rende la riapertura fine a se stessa una grandissima follia. Tuttavia le necessità di una città cambiano e, se affrontate con coraggio, possono tramutarsi nella molla per una vera rivoluzione. Il concetto è quello usato la volta scorsa per la Scala. Cambiare prospettiva si può, è difficile ma si deve fare. Vent'anni dopo Pillitteri, dopo le scellerate marce indietro di

quel contadino prestato alla politica che fu Formentini, dopo la geniale trovata da impiegati della politica che è l'ecopass e la criminogena legge regionale sul divieto di circolazione dei diesel vecchi (con varie eccezioni tra cui: macchina con più di tre persone a bordo, macchina di prete e auto blu), si ricomincia a parlare finalmente di chiusura del centro. Allo stesso tempo è, per poco purtroppo, nata la questione dei raggi verdi e delle piste ciclabili: della serie, okay il bike sharing, ma senza piste ciclabili è inutile e anzi solo pericoloso (per i ciclisti soprattutto). Si cominciano a progettare nuove metropolitane e, se non fosse per l'idea da dementi del tunnel sotto Milano, ci sarebbe da stare allegri. Su tutto questo aleggia l'ombra poco rassicurante delle tangenti per il PGT e della spartizione equa degli appalti cittadini tra le solite tre aziende. Detto questo viene da pensare: ma se si mettessero tutte insieme queste questioni e si pensasse che a Milano serve un progetto urbanistico coerente, che siamo nella possibilità di reinventarci una città e che trasformarla da provincia della provincia a città europea di livello è difficile ma fattibile? Cosa c'entrano i navigli? Lo dico per provocazione ma mica tanto. Nell'ottica di una chiusura alle auto del centro cittadino, dell'obbligo di nuovi scavi per la metropolitana, della chiusura al traffico di alcune arterie per trasformarle in giardini e piste ciclabili, insomma nell'ottica di una rivoluzione urbanistica della città perché non riaprire alcune tratte di naviglio, senza fermarsi alla semplice pedonalizzazione degli stessi? Progetto costoso e un po' folle si dirà. Ma in termini di turismo, di immagine della città, di rivalutazione di certe aree, di abbattimento dell'inquinamento? I navigli potrebbero essere un mezzo alternativo di trasporto e non solo. Si parla da sempre negli ultimi tempi di via Padova e del suo dramma perpetuo. Ma se si usasse il naviglio della Martesana per trasformarlo da fogna a cielo aperto in centro di divertimento come i suoi fratelli maggiori nel sud di Milano? Non sarebbe un utile e meraviglioso strumento di rivalutazione di una zona altrimenti destinata al degrado più totale senza alcuno sbocco per la riqualificazione? Tutto ciò è difficile. Ma possiamo andare avanti a inventare piste ciclabili finte tanto per dire che le abbiamo? Se non ci credete fatevi Melchiorre Gioia in bici o via Padova: nel primo caso si va nel controviale, nel secondo sul marciapiede in mezzo ai pedoni. Possiamo andare avanti a far sì che l'unica progettualità urbanistica della città sia "tu mi porti la strada e l'allacciamento ed io ti riempio la zona di casettine e le tasche di mazzette"? Dovrà ridursi sempre a questa follia il modello urbanistico milanese? Luciano Siffredi [contact-form-7 id="18305" title="Modulo di contatto 1"]

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/18591>

17/04/2012

NAVIGLI: LA RICREAZIONE È FINITA?

Luca Beltrami Gadola

La ricreazione è finita? Temo di sì. Da qualche tempo su queste pagine si è sviluppato un ampio dibattito sul problema della riapertura dei Navigli e più in generale sul destino dei canali milanesi e lombardi. Molto se n'è discusso, molto si è progettato, anche se non credo si sia ancora giunti a confrontare le varie soluzioni proposte sia in termini di costi diretti che in termini di disagi e costi indiretti che i progetti di questo tipo generano.

Sul tema delle acque attorno a Milano è utile comunque spaccare la questione in due tronconi ben distinti anche se qualche punto di contatto ovviamente c'è. Da un lato mettiamo la regimazione delle acque che esondano e provocano danni e dall'altra quelle il cui ripristino si configura come recupero di un paesaggio del centro urbano lentamente scomparso a partire dai primi decenni del ventesimo secolo.

Per le prime non ho alcun dubbio: sono opere che vanno fatte perché incidono negativamente sulla vita della città e sulla sua affidabilità. Per le seconde si pone, oggi più che mai, il problema della priorità di queste opere rispetto ad altre delle quali Milano e la sua collettività hanno grande bisogno e urgenza. Il patrimonio pubblico, case "popolari" – per usare un termine del quale non dobbiamo vergognarci – ma anche scuole, asili, ricoveri per anziani e via via salendo sino ad arrivare ai musei cittadini, agli spazi pubblici, all'arredo urbano e per finire la rete dei trasporti pubblici, vengono prima di un intervento il cui principale obiettivo è di carattere paesaggistico.

Voglio parlare solo della città costruita perché se nell'elenco della spesa introduciamo anche il finanziamento ai servizi sociali o agli stimoli per la crescita economica e l'occupazione, la scala delle priorità diventa così lunga che il gradino "Navigli" scivolerebbe ancora più in basso. Pur restando nell'ambito delle sistemazioni del territorio urbano, io ritengo che si debba in primo luogo procedere al riequilibrio tra centro e periferia usando tutte le strategie possibili tra le quali vedo in primo piano la sistemazione degli spazi pubblici e del loro arredo, considerato che lo spostamento o la ricollocazione di funzioni pregiate sembra impossibile per la dura opposizione di chi attorno alle attuali funzioni pregiate ha trovato una sistemazione per lui funzionale. Ma quando lo si è fatto – spesso sulla spinta d'interessi immobiliari - è stato qualcosa di diverso dalla riqualificazione di una periferia.

L'esempio più clamoroso è la collocazione delle nuove strutture sanitarie oggi esistenti e di quelle programmate. D'un balzo si è scavalcata la periferia e si è andati in un "altrove" scomodo soprattutto per i pazienti e i loro parenti. La periferia è un terreno di difficile confronto perché richiede una capacità progettuale di ricucitura che tenga conto di moltissime variabili e di grande interdisciplinarietà.

Riannodare i fili sociali con strumenti edilizi è una delle pratiche più difficili e il pericolo è sempre dietro l'angolo: immaginare l'altrui vita sociale condizionati dalle caratteristiche della propria e liberarsi contemporaneamente dalle astrazioni culturali delle quali si è facili prede. Dunque, se anche solo per ragioni strettamente di "bilancio" – magari supportati pure da qualche riflessione sul versante costi benefici - dobbiamo mettere per qualche anno nel cassetto la riapertura dei Navigli che tanto cultura e sapere hanno mobilitato, credo che questa cultura e questo sapere non potranno tirarsi indietro rispetto al riequilibrio tra centro e periferia. Non sarà una banale ricreazione.

Luca Beltrami Gadola

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/18537>

27/03/2012

NAVIGLI E ALTRE ACQUE MILANESI: DA DOVE PARTIRE?

Francesco Borella

Nessuna pretesa d'inserirmi nel simpatico, lungo dialogo tra Jacopo Gardella e Gianni Beltrame a proposito dei navigli. Provo solo a proporre qualche considerazione a margine, a sostegno convinto delle tesi dell'urbanista, nonostante il consenso di cui sembra godere in questo periodo la tesi opposta, favorevole alla riapertura dei navigli, "com'erano e dov'erano". Potrei ancora capire l'ipotesi di mettere a concorso il tema della cerchia interna dei navigli, dalla Martesana alla Darsena, per il recupero in chiave moderna di una memoria storica essenziale per la città di Milano, nel quadro di un intervento complessivo di drastica riduzione del traffico veicolare nel centro storico, di riorganizzazione del servizio pubblico e di conseguente ridisegno urbano, con recupero appunto di una via d'acqua storica. Potrei capirlo a una condizione: la rinuncia a priori alla navigabilità. E questo non solo per evitare il rifacimento di tutti i ponti delle radiali storiche a scavalco della cerchia dei navigli, con l'innalzamento degli stessi di qualche metro e il difficile inserimento delle rampe di salita e discesa, con pendenze accessibili ai mezzi pubblici, nel difficile contesto storico urbano. Ma soprattutto per evitare il problema delle conche: che non è tanto un problema di costi e di fattibilità, quanto di impraticabilità reale in assoluto. I ritmi del passaggio di una conca da parte di un barcone carico di sabbia o di marmo di Candoglia erano i ritmi dei carri trainati da buoi, e ancor oggi non sono mutati. Me ne sono convinto qualche anno fa, passando da Fort William, la località scozzese della sponda atlantica, interna a un profondo fiordo diagonale, dalla quale parte il Caledonian Canal, il lungo canale che, sempre proseguendo la medesima diagonale, taglia le Highlands scozzesi, collega tra loro tre laghi, tra i quali il Loch Ness, e sfocia a Inverness, nel Mare del Nord. Ebbene, a pochi chilometri da Fort William il Caledonian Canal supera un dislivello di una ventina di metri con otto chiuse in serie ravvicinate, a formare la pittoresca Neptune's Staircase (Scalinata di Nettuno). È sufficiente starsene per un po' a osservare i lentissimi tempi di attesa e di passaggio delle barche da una chiusa alla successiva (cosa che nel contesto e nel bellissimo paesaggio del fiordo non fa problema; gli occupanti delle barche nell'attesa fanno colazione, chiacchierano, pescano, oppure scendono a far giocare i bambini sul prato, o a bere qualcosa a un chioschetto bar, lasciando solo qualcuno al timone), per capire che davvero questi ritmi, questi tempi lunghi e rilassati sarebbero improponibili per un servizio pubblico di vaporette in un contesto urbano come quello

milanese. Mi accontenterei della navigabilità dei navigli esterni, che già qualche problema lo pone: perché ad esempio con il declassamento del Naviglio Pavese a canale irriguo sono stati autorizzati ponti a raso (cioè con l'intradosso a pochi centimetri dal pelo d'acqua), ponti che dovrebbero tutti essere smantellati e rifatti con franco altezza utile, rampe di accesso ecc. Ma quel che più mi preme sottolineare è che mentre noi stiamo a sfogliare il libro dei sogni ci passano sotto il naso, senza quasi che possiamo accorgercene, gli unici progetti reali che attengono alla "Milano città d'acque" e che sono quelli della Darsena e della "via d'acqua darsena – Expo". Della prima hanno già parlato Gardella e Beltrame, con toni preoccupati che condivido; della seconda si conosce pochissimo ed è lecito avere il dubbio che si possa trattare di un progetto molto ingegneristico e assai poco paesaggistico; mi chiedo soprattutto perché, in alternativa almeno parziale al nuovo manufatto artificiale, non sia stata considerata, soprattutto per le aree del Boscoincittà e del Parco delle Cave, la proposta degli amici del Centro per la Forestazione Urbana di Italia Nostra (che di quella zona hanno conoscenza capillare e approfondita) di riattivare il reticolo idrografico superficiale esistente e semiabbandonato, autentica importante testimonianza della "Milano città d'acque" di cui il nord ovest milanese è particolarmente ricco e che meriterebbe di essere valorizzato, anche in chiave Expo. Un'ultima considerazione. Se dovessi indicare qual è secondo me la priorità assoluta, sempre nell'ambito del tema affascinante della "Milano città d'acque", non avrei alcun dubbio: indicherei il recupero del Lambro, il fiume di Milano, fino a oggi negletto, saccheggiato, devastato (anche dalla tangenziale est e dal "peduncolo") e infine abbandonato, e tuttavia ancora passibile di recupero, ricco di potenzialità ambientali e paesaggistiche, che lo possono portare al ruolo di più importante corridoio ecologico urbano di Milano, e anche di linea dorsale est del sistema ciclopedonale urbano, aperta al sistema sovracomunale, verso il Parco di Monza, verso l'Adda attraverso la Martesana, verso le Groane attraverso il corridoio del Villoresi, verso il Parco Sud. Il Lambro nasce nel triangolo lariano; quando entra nel lago di Pusiano è già in area protetta (Parco regionale della Valle del Lambro, e poi Parco di Monza storico, che ne è la parte meridionale); attraversato il centro di Monza entra presto (ma potrebbe entrarvi ancor prima, se il comune di Monza si decidesse a proteggere la bellissima area della Cascinazza) nel PLIS (Parco Locale d'Interesse Sovraccomunale) della Media Valle Lambro, che tra poco porterà i propri confini fino allo svincolo di cascina Gobba, cioè all'interno dell'area urbana milanese (grazie alla nuova amministrazione e all'Assessore De Cesaris, che hanno deciso, variando il PGT in accoglimento di alcune osservazioni, di far entrare Milano, appunto, nel PLIS MVL, con una sua consistente dote di aree). A sud della Gobba, il Lambro presenta il tratto urbano più difficile, ma anche ricco di episodi positivi (il Parco Lambro milanese, le aree verdi del Rubattino, il Parco Forlanini, il Parco di Monluè), per i quali sono necessari soprattutto uno sforzo di ricucitura, per ritrovare continuità ecologica e funzionale lungo la dorsale, e ancor più uno sforzo di manutenzione e gestione unitaria e omogenea; tenendo conto che Forlanini e Monluè sono già in area Parco Sud, e quindi già in area protetta e per natura sua interconnessa col sistema del verde del sud Milano e con le vaste aree agricole della "bassa" milanese e padana. Come si vede, gli strumenti e le condizioni per operare ci sarebbero. Lo confesso, c'è evidentemente un fatto personale:

non solo e non tanto perché ho lavorato a lungo e con entusiasmo al progetto del PLIS Media Valle Lambro, ma soprattutto perché il Lambro mi richiama la mia esperienza al Parco Nord: anche là, quand'ho cominciato, c'erano solo aree marginali e degradate di periferia metropolitana, diventate oggi aree pregiate, diventate una nuova centralità metropolitana. Anche per il Lambro, ce la si può fare, e il gioco vale certamente la candela. Francesco Borella

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/18048>

13/03/2012

PROPERZJ E I NAVIGLI: UNA VOCE CONTRO, CONTINUA IL DIALOGO

Jacopo Gardella

A – La volta scorsa ci eravamo accordati per commentare i programmi che il Comune intende proporre in vista della futura utilizzazione della Darsena. B – E avevamo anticipato che tali programmi prendono le mosse dal progetto Bodin, vincitore del Concorso per la sistemazione della Darsena, quando ancora si pensava di costruirvi al di sotto un gigantesco parcheggio sotterraneo. A – Avevamo fatto le critiche a questo progetto; e messo in guardia sull'errore che il Comune commetterebbe se lo riprendesse nelle sue linee essenziali. B – Infatti questo era il compito che la volta scorsa ci eravamo proposti per oggi. Tuttavia vorrei fare una eccezione e introdurre un piccolo cambiamento al nostro programma. Invece di parlare del Comune vorrei fare un commento all'articolo di Giacomo Properzj comparso sul Corriere della Sera di Domenica 26 febbraio 2012. A – Come mai ti interessa l'articolo? B – Mi interessa perché le tesi in esso contenute sono contrarie sia alle tue proposte, che vorrebbero riaprire i Navigli interni, sia alle mie, che auspicano di rendere navigabili i Navigli esterni. A – Un contrasto integrale, quindi, esteso su tutti i fronti. B – Un contrasto, tuttavia, espresso in toni misurati e ragionevoli; e sostenuto da alcune considerazioni che meritano di essere ascoltate. A – Sono curioso di ascoltarle. B – Comincio dalle critiche che più mi toccano, e che riguardano la navigazione dei Navigli esterni, quello Grande e quello di Pavia. A – Quali sono le obiezioni alla prospettiva di ripristinare la loro navigazione? B – Sono obiezioni apparentemente marginali; e – ne sono convinto – facilmente superabili; ma espresse con tale convinzione da farle apparire insormontabili. A – Vuoi spiegarmele? B – Eccoti soddisfatto. L'articolo prende le mosse da uno dei cinque referendum votati recentemente dai milanesi: il referendum confermava la volontà di ripristinare la funzione originaria dei Navigli, che era quella di tornare a essere utilissime vie d'acqua usate per il trasporto soprattutto di merci ma anche di persone. A – Quindi il referendum coincideva con i nostri pareri. B – Esattamente con i nostri pareri. Non coincide tuttavia con i pareri dall'articolista, il quale mette in evidenza, per entrambi i

Navigli, gli ostacoli che impedirebbero di farli nuovamente navigabili. A – E quali sono gli ostacoli? B – Cominciamo dal Naviglio di Pavia. Attualmente – per usare le parole di Properzj – esso è stato "degradato" da canale di navigazione e canale di irrigazione. E ciò ha portato a un abbassamento del livello dell'acqua e alla ricorrenza di periodi in cui si trova in secca. A – Non vedo quali difficoltà ci possano essere a ripristinare la navigazione e aprire il Naviglio al transito di natanti. B – Anche io non vedo difficoltà. Sollevando il livello dell'acqua non si impedisce né si esclude la funzione irrigua del Naviglio; e contemporaneamente se ne ripristina l'uso navigabile. L'agricoltura delle terre intorno ad Abbiategrasso non correrebbe nessun rischio di siccità. A – Quali sono le obiezioni sollevate contro la possibilità di rendere navigabile l'altro Naviglio, ovvero il Naviglio Grande? B – Sono obiezioni esclusivamente di natura nautica; connesse alla insufficiente larghezza dell'invaso e alla conseguente difficoltà di manovra per i battelli destinati al trasporto dei passeggeri. A – Mi sembrano obiezioni dettate da un eccesso di prudenza. I battelli per passeggeri, i "bateaux mouche", usati per scopi turistici in tutta Europa, possono e devono essere progettati di dimensioni esattamente appropriate alla larghezza del Naviglio; devono poter eseguire le manovre di imbarco, di sbarco, di inversione di rotta; e devono potersi incrociare se diretti in senso opposto. Tutto ciò non presenta nessuna difficoltà: basta che i battelli siano costruiti con precisa conoscenza delle loro funzioni. Del resto i barconi carichi di sabbia e trainati dai cavalli eseguivano normalmente tutte queste manovre; e non erano certo né più stretti né più agili dei futuri battelli da turismo. Oggi al traffico di merci verrebbe sostituito il trasporto di passeggeri; ma i problemi nella Darsena non cambiano; e sono risolvibili come lo erano un tempo. B – I problemi invece cambiano enormemente se dai Navigli esterni si passa a quelli interni. A – Ciò se si passa sul punto che ci divide; e dove Properzj prende le tue posizioni, e stigmatizza la mia proposta, definendola una utopia. B – Come infatti è; e come anch'io continuo a sostenere. Nell'articolo sono esposte con molta chiarezza gli ostacoli insormontabili che si oppongono alla riapertura dei Navigli interni; e al successivo ripristino della navigazione lungo la loro cerchia. A – Sono gli stessi ostacoli, immagino, che avevi già notato tu; e che io non nego né sottovaluto; ma che non giudico insuperabili – a differenza di te, di Properzj, e di molte altre persone serie e competenti. B – Properzj sottolinea, tuttavia, il loro alto costo; e la difficoltà, anzi l'impossibilità, di sostenerlo da parte del Comune, oggi in gravi ristrettezze economiche. Mi sembrano parole equilibrate e di buon senso; non dettate da una ostilità a priori, preconcepita, ostinata. Parole tanto più equilibrate se agli impedimenti economici si aggiungono anche quelli tecnici. A – Me li spiegheresti? B – Anzitutto le linee della metropolitana costruita nel sottosuolo; e la verifica del margine residuo tra fondo del canale navigabile e soffitto della galleria ferroviaria. Ci si domanda se sia possibile passare con il Naviglio sopra gli attraversamenti della metropolitana, mantenendo una profondità d'acqua sufficiente al transito dei battelli. A – La verifica non è complicata. Basterebbe che il Comune prendesse in mano il problema della riapertura dei Navigli, con serietà e determinazione. Invece di perdere tempo e soldi nell'organizzare quelle insulse manifestazioni teatrali, come lo spettacolo rappresentato al cinema Dal Verme, qualche settimana fa. B – Su questo punto sono d'accordo con te. Lo spettacolo, messo in scena la mattina del 5 febbraio, è stato una

vuota esibizione propagandistica, priva di utilità operativa e vuota di valore scientifico. A – Una pagliacciata, diciamo pure. B – Una deludente farsa, nonostante la presenza di personaggi appartenenti al mondo della cultura e della scienza, che hanno dato un loro interessante, divertente, appassionante contributo, ma totalmente privo di realismo e di concretezza. A – E nonostante alcune buone trovate sceniche della regia. B – Vorrei elencarti gli altri ostacoli che si oppongono alla riapertura dei Navigli interni. Oltre alle difficoltà rappresentate dall'incrocio con le linee metropolitane, vi sono quelle dovute alle presenze di canalizzazioni e tubature. A – Tutto ciò mi è noto; ma sappiamo che gli impianti sotterranei non sono fissi e inamovibili; essi – durante i lavori di ripristino dell'alveo – possono essere spostati e ricollocati in una nuova posizione. B – Vi sono inoltre le difficoltà di ingresso nelle case che si affacciano sull'anello dei Navigli interni; oggi essi sono coperti, ma domani li vedremo di nuovo a cielo libero, e percorsi dall'acqua. Come si potrà accedere a quelle case, se la strada verrà sostituita dal Naviglio? A – La riapertura dei Navigli è una operazione di grande difficoltà. Tutti sanno che essa comporta un delicato studio urbanistico, una attenta riconsiderazione della intera viabilità. A me sembra tuttavia che sia un'occasione entusiasmante per molti urbanisti, architetti e paesaggisti; un compito difficile ma stimolante. Certo non sarà semplice affrontare la soluzione pratica ed estetica dei complessi problemi causati dalla riapertura. Tra cui l'accesso alle case oggi raggiungibili dalle strade che coprono i Navigli, e domani da una banchina che li fiancheggerà. B – E le automobili come potranno arrivare? A – Dovranno essere studiati accessi sul retro delle case; il che comporterà una parziale modifica della viabilità locale. B – Come puoi immaginare, ci sono difficoltà enormi di ordine tecnico, impiantistico, viabilistico. Difficoltà che io condivido interamente e per le quali concordo con Properzj; e gli do atto di aver messo in luce con molto buon senso l'impossibilità di riaprire i Navigli interni. Al contrario dissento da Properzj sulla sua perplessità a rendere navigabili i Navigli esterni, quello Grande e quello di Pavia; sono convinto che la loro riapertura a una navigazione prevalentemente turistica sarebbe una operazione promettente e auspicabile per Milano. E su questo punto tu ed io siamo d'accordo nel confutare Properzj. Ma torniamo al punto che ci divide; alla riapertura dei Navigli interni. Parliamo degli aspetti estetici, che tu hai nominato, e che non riesco a comprendere. A – Sono i più affascinanti. Si tratta di dare un nuovo volto a una parte, tutt'altro che secondaria, della nostra città. Si tratta di progettare nuovi argini; nuovi percorsi lungo i bordi dell'acqua; nuovi ponti; nuovi fronti edilizi costruiti in margine al canale; nuovi approdi per i battelli; senza contare gli adattamenti, le modifiche, le cuciture edilizie e i raccordi architettonici che si renderanno necessarie quando le nuove costruzioni verranno a contatto con il tessuto edilizio esistente. L'apertura dei Navigli è una grande sfida estetica; non è il nostalgico ripristino di situazioni passate, ormai irrecuperabili; ma è la invenzione di situazioni nuove, rispondenti a esigenze attuali e adeguate a una città moderna. La riapertura dei Navigli, così come il ritorno dell'acqua nel cuore di Milano, è l'occasione per ridare qualità estetica e interesse ambientale a questa nostra città che si è tanto imbruttita e che continua a imbruttirsi. Nessuno può essere così ingenuo da credere nel ritorno della Milano ottocentesca; così sprovvisto da immaginare la ricostruzione dei Navigli e la loro possibilità di avere una configurazione identica a quella di una volta. A tutti dovrebbe

invece essere chiaro che la presenza dell'acqua trasforma ed eleva la qualità estetica della città; abbellisce e illumina il suo volto. E ciò avviene anche se la città non è più la stessa del passato; anche se è diventata una città contemporanea. B – Interrompo il tuo slancio poetico con una osservazione assai prosaica, la stessa che ho sentito fare da molte persone. Il Naviglio non è tutto bello come tu credi: vi sono detriti depositati sul fondo che lo ingorgano; erbacce lungo le rive che lo sporcano; topi da fognatura che lo abitano. In passato le sue acque non erano pulite; e non lo saranno neanche in futuro, qualora venissero ripristinate. A – Ma le pessimistiche osservazioni di queste persone sono infondate. Oggi vi sono i mezzi per tenere le acque pulite e disinfettate; e per tornare ad averle limpide e trasparenti. Forse in passato i Navigli interni erano come tu mi descrivi; ma in quelli esterni le acque erano pulite: si facevano gare di tuffi e di nuoto; e lungo le rive si vedevano i pescatori. Lo testimoniano tante foto storiche più volte pubblicate. I veri nemici dei Navigli non sono le difficoltà pratiche, gli ostacoli tecnici, le operazioni di restauro o di nuova costruzione, le campagne di disinfestazione e depurazione. B – E quali sono allora i veri nemici? A – Sono le persone senza fantasia, senza coraggio, senza attaccamento per la loro città. Perché la auspicata riapertura dei Navigli interni, e la navigazione riportata nei Navigli esterni, vanno viste come un gesto di amore per Milano; come la manifestazione di un desiderio e di un sogno. Prima di lasciarlo svanire perché non fare tutti i tentativi per realizzarlo? *fine parte ottava - continua* Jacopo Gardella
Jacopo Gardella ringrazia il Professore Gianni Beltrame per le dettagliate notizie storiche cortesemente fornite durante la stesura di questo articolo.

[parte prima](#), [parte seconda](#),[parte terza](#),[parte quarta](#), [parte quinta](#), [parte sesta](#), [parte settima](#)

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/17726>

21/02/2012

NAVIGLI: LA CITTÀ PUÒ CONDIVIDERE?

Emilio Batistiit

Alla fine di giugno dello scorso anno si è tenuto un incontro dedicato a “La riattivazione della Darsena e del sistema dei Navigli milanesi” al quale parteciparono alcuni progettisti che si erano già impegnati ad avanzare specifiche proposte progettuali, i rappresentanti di varie istituzioni che ricoprono specifiche competenze di gestione e tutela e di associazioni culturali o di cittadini che manifestano esigenze particolari in relazione all’uso e alla conservazione di questo grande patrimonio. In quell’occasione proposi di costituire un gruppo di lavoro, a cui aderirono Antonello Boatti, Monica Boldrin, Marco Giachetti, Ivo Cassetta, Renzo Marrucci, Empio Malara, Marco Prusicki, Gianni Cislighi e Umberto Vascelli Vallara. Avendo questi progettisti portato avanti separatamente, a vario titolo e

con differenti finalità, dei progetti riguardanti i Navigli e la Darsena, hanno accettato la mia idea di esaminare e confrontare le loro proposte al fine di comporre un progetto collettivo partecipato e condiviso. Per tenere adeguatamente conto della sua intrinseca complessità tale progetto è stato concepito in ambito spaziale, a scala urbana e territoriale, e modulato in tre fasi su un arco temporale pluridecennale al fine di porsi realisticamente rispetto all'importanza e onerosità degli ipotizzati interventi finalizzati a restituire alla città e al territorio un patrimonio di enorme valore dal punto di vista paesaggistico, ambientale e funzionale. Le proposte messe a disposizione dai progettisti riguardano innanzi tutto il settore dei Navigli milanesi che va da Cassina de' Pomm alla Darsena lungo il tracciato di via Melchiorre Gioia, alla Conca dell'Incoronata Ponte delle Gabelle, via e piazza San Marco, proseguendo lungo l'emiciclo orientale della Cerchia dei Navigli fino a via Conca del Naviglio per approdare alla Darsena.

http://www.emilioBatistii.com/studio/eventi/darsena/pdf/Progetto_condiviso.pdf **PRIMA**

FASE AL 2015 La prima fase (pag.1, planimetria) prevede quegli interventi che si valutano fattibili, in termini tecnici, temporali ed economici, entro la data di inaugurazione dell'Esposizione Universale del 2015. Si basa in larga misura sulla realizzazione del progetto di Umberto Vascelli Vallara "La Cerchia dei Navigli in scala 1:1" che si propone di evocare oltre che celebrare la memoria dei navigli attraverso la realizzazione di grafiche stradali che ne rappresentino la traccia, nella dimensione originaria, lungo il percorso sopra indicato, sia sull'asse di via Melchiorre Gioia da Cassina de' Pomm fino alla Conca dell'Incoronata/Ponte delle Gabelle (pag. 2, 1a), sia lungo l'emiciclo orientale della cerchia (pag. 2, 1b). Questo primo intervento potrà essere integrato da un sistema di documentazione visiva della situazione storica pregressa punto per punto lungo il tracciato dei Navigli, utilizzando le attuali fermate dei mezzi pubblici dotate di pensiline e da un servizio informatizzato di notizie storiche accessibile tramite smartphone (pag. 2 1c). Per dare risalto anche in questa prima fase alla concreta presenza dell'acqua, abbiamo valutato opportuno proporre l'attuazione già in prima fase del ripristino della Conca dell'Incoronata/Ponte delle Gabelle (pag. 2, 2) secondo il progetto di Boatti-Malara e della Conca di Viarenna (pag. 2, 3) secondo il progetto di Malara. Tali interventi sono proposti a integrazione di quello previsto per la sistemazione della Darsena secondo il progetto di Bodin-Rizzatto (pag. 2, 4a) vincitore del Concorso Internazionale del 2004 che abbiamo appreso sarà realizzato, dopo i necessari adeguamenti conseguenti all'annullamento del sottostate parcheggio, tra quelli in programma nell'ambito della Via d'Acqua di Expo 2015. Inoltre, approfittando della dismissione dello scalo ferroviario di Porta Genova, la proposta progettuale rinforza l'attuale carente sistema idraulico introducendo un nuovo raccordo dal Naviglio Grande alla Darsena, parallelamente al tracciato di via Valenza e lungo corso Cristoforo Colombo fino a piazzale Antonio Cantore secondo il progetto Prusicki-Cislaghi (pag. 2, 5) **SECONDA FASE DAL 2015 AL 2025** La seconda fase, che riteniamo debba durare almeno altri dieci anni, (pag. 3, planimetria) comporta la realizzazione di alcuni interventi, a integrazione di quelli della prima fase, finalizzati a rifunzionalizzare il sistema idraulico e ricostruire alcuni tratti dei Navigli milanesi coincidenti con le situazioni di maggior interesse e significato della città storica, luoghi notevoli contraddistinti dalla presenza di importanti monumenti Un primo è rappresentato dalla riattivazione idraulica e

paesaggistica dei navigli in piazza San Marco (pag. 4, 6) secondo il progetto di Boatti-Malara, modulando l'intervento lungo la via omonima e all'incrocio con via Fatebenefratelli in funzione del traffico pubblico e privato che, da qui al 2025, considerati anche i significativi effetti dell'AREA C, potrà ragionevolmente avere minore impatto rispetto alle attuali modalità di accesso al centro storico compreso dentro la cerchia dei Navigli. Sono previsti anche interventi puntuali di riattivazione idraulica e paesaggistica in corrispondenza della Conca di via Senato (pag. 4, 7), di via Laghetto/Ca' Granda (pag. 4, 8) e in corrispondenza del Parco delle Basiliche lungo via Molino delle Armi. Inoltre, subordinatamente alle modalità con cui si provvederà all'adattamento del progetto di sistemazione delle Darsena con particolare riferimento al suo rapporto con piazza XXIV Maggio, si immagina di poter sostituire l'attuale fatiscente edificio del mercato coperto con un'architettura più consona alla definizione spaziale della piazza oltreché a qualificare l'attestamento su di essa della Darsena facendo riferimento al progetto di Monica Boldrin (pag. 4, 9). Infine si ipotizza di poter realizzare e completare architettonicamente il progetto di una Nuova Darsena secondo la proposta di Prusicki-Cislagni che rappresenta un elemento di innovazione e valorizzazione del contesto di Porta Genova (pag. 4, 10) e di recupero non solo funzionale di quel retroterra rappresentato dai tessuti insediativamente e tipologicamente poco qualificati attestati sulle vie Tortona e Savona. **TERZA FASE OLTRE IL 2025** La terza fase, (pag. 5, planimetria), finalizzata a ultimare gradualmente la riattivazione del sistema dei Navigli milanesi con la realizzazione dei tratti di raccordo tra gli interventi precedenti e il conseguente completamento del sistema idraulico e della sua funzionalità complessiva fino al ripristino della navigabilità. Il primo tratto è compreso tra Cassina de' Pomm, lungo via Melchiorre Gioia, fino alla storica conca dell'Incoronata / Ponte delle Gabelle; il secondo dal ponte delle Gabelle alla chiesa di San Marco integrando il bacino già realizzato in seconda fase; il terzo da San Marco a piazza Cavour; il quarto da piazza Cavour a corso di Porta Venezia integrando l'intervento già realizzato della conca di via Senato, il quinto tratto da corso di Porta Venezia a via Santa Sofia integrando gli interventi di via Laghetto / Ca' Granda e in corrispondenza del Parco delle Basiliche e il sesto e ultimo intervento nel tratto da Santa Sofia alla leonardesca conca di Viarenna già realizzata in seconda fase e collegata con la Darsena. Con l'insieme degli interventi di terza fase saranno poste le basi per rifunzionalizzare integralmente i navigli sia da punto di vista idraulico che della navigabilità. Sarà infatti possibile attivare certamente una mobilità di tipo turistico e possibilmente anche come trasporto di servizio pubblico a integrazione del servizio ordinario. La finalità di questo nostro progetto collettivo oltre a porre le basi per uno sviluppo progettuale che si propone di approfondire in modo coordinato, partecipato e condiviso le differenti proposte progettuali in funzione della loro fattibilità, intende nel breve periodo ottenerne la presa d'atto da parte del PGT di Milano in corso di ridefinizione. Perciò, lo scorso 25 gennaio abbiamo avuto un incontro con i tecnici dell'Ufficio di Piano ai quali abbiamo presentato il nostro progetto e siamo stati informati su quali varianti relative al tema dei Navigli la nuova amministrazione intenda apportare al PGT di Masseroli. Per quanto si possa o meno condividere la scelta di ridiscutere le osservazioni al PGT e provvedere con tale procedura a emendare e integrare lo strumento urbanistico della precedente amministrazione, riteniamo che sulla questione dei Navigli il

Sindaco Pisapia e l'Assessore De Cesaris debbano esprimere una determinazione di maggiore impegno ed efficacia. Esaminando le osservazioni presentate dai cittadini non ci è sembrato infatti adeguato, neppure sotto il profilo puramente procedurale, che le controdeduzioni siano espresse con una unica formula preordinata e ripetuta la quale non sembra tener conto del contenuto e delle specifiche proposte di adeguamento della strumentazione di piano avanzate all'interno di ciascuna osservazione. Infatti, a fronte di dodici osservazioni accolte e di altre tre accolte solo parzialmente, non appare sufficiente limitarsi semplicemente a intervenire sul Capitolo 4 "Il fiume di Milano" del Documento di Piano inserendo, a conclusione del paragrafo 14, il testo seguente: *"Il sistema dei navigli possiede dunque un elevato significato paesaggistico, nonché depositario delle espressività storico culturali della città di Milano che devono essere restaurate anche in relazione al raggiungimento degli obiettivi indicati dal Piano Territoriale Regionale d'Area "Navigli Lombardi. In tal senso il progetto "Fiume di Milano" intende promuovere azioni volte a restituire "riconoscibilità" della Cerchia interna dei Navigli quale anello di congiunzione del sistema delle acque superficiali storiche della città mediante una progettualità attenta che sia in grado di verificare sia l'aspetto paesaggistico, sia la fattibilità tecnica e finanziaria relativa alla riapertura, anche solo in parte"*. Nel merito, il fatto che il PGT si proponga di *"promuovere azioni rivolte a restituire la 'riconoscibilità' della cerchia interna dei navigli..."* rappresenta una enunciazione molto limitativa e ambigua in quanto la riconoscibilità in quanto tale, anche se può rappresentare una prima fase significativa del processo di recupero dei Navigli, non ne può costituire certamente il fine ultimo. Ciò anche considerando l'esito del quinto referendum consultivo di indirizzo che richiede espressamente che il Comune *"proceda gradualmente alla riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei navigli milanesi sulla base di uno specifico percorso progettuale di fattibilità"* di cui il nostro progetto partecipato e condiviso che abbiamo consegnato al Comune rappresenta una concreta proposta operativa. Riteniamo infatti che la rinuncia a qualunque indicazione di una strumentazione urbanistica di tipo conformativo pregiudichi in prospettiva ogni ipotesi di concreta riattivazione dei Navigli all'interno del territorio comunale. Questione di cui dovremo tornare a interessarci a più presto e comunque prima che si concluda la discussione sulle osservazioni al PGT.

Emilio Batistii

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/17318>

07/02/2012

PEDONI, AREA C, NAVIGLI: UN DISCORSO

Gianni Zenoni

Ci sono due aspetti della gestione del territorio milanese che, ognuno per conto suo, si stanno trascinando da tempo tra mille perplessità nella sensibilità dei cittadini verso la loro città e che rimandano la loro soluzione finale, perché manca a entrambi l'ultimo coraggioso passo. Perché per ognuno la problematica, non ancora evidentemente completamente condivisa, si ripresenta in occasione dei grandi momenti riorganizzativi della città, dove strumenti urbanistici come l'EXPO, il Piano Urbano della Mobilità, il Regolamento Edilizio e il Piano di Governo del Territorio sono contemporaneamente in preparazione. E dove nelle linee programmatiche di tutti questi piani emerge il problema della qualità della città, con l'imperativo di aumentarla e portarla ai livelli che stanno raggiungendo tutte le città Europee. Purtroppo però quando i provvedimenti urbanistici in preparazione sono così importanti, si nota come di solito manchi il momento del coordinamento tra di essi, essendo elaborati da Assessorati o settori della Amministrazione Comunale che hanno evidenti difficoltà di dialogo, portando avanti ognuno scelte che se condivise con gli altri risulterebbero più credibili perché rafforzate dall'approccio interdisciplinare e globale. I due aspetti ai quali mi riferisco sono la riapertura dei Navigli dalla Martesana alla Darsena e la completa pedonalizzazione del Centro Storico, come inteso dal vecchio PRG, compreso appunto nella Cerchia dei Navigli. Sulla riapertura dei Navigli si discute da tempo e il suo auspicato inserimento nel PGT tra i Grandi Progetti di Interesse Pubblico elencati al punto 4 del Documento di Piano, è stato l'argomento di molte Osservazioni allo stesso PGT presentate da Enti, Associazioni o semplici cittadini, che però sono tutte state respinte con questa stravagante controdeduzione: "Proposta di non accogliere. La relazione del Documento di piano descrive il processo di elaborazione di tematiche settoriali sulla base delle situazioni e condizioni socio-economiche territoriali, in relazione alle quali sono state individuate le linee di azione e definiti gli obiettivi, già discussi e condivisi dal Consiglio Comunale in sede di adozione del PGT". I Navigli dalla Martesana fino alla Darsena sono stati oggetto di numerose proposte di recupero, trattandosi di infrastrutture storiche, come anche la cerchia dei caselli daziari e delle porte, opere essenziali per l'economia milanese di quei tempi e che in una città ben dotata di monumenti singoli fornirebbero, se recuperati alla città, due rari "Monumenti a Sistema" di grande impatto. Ebbene, sembra che l'ultimo ostacolo per il recupero dei Navigli sia il problema del traffico veicolare verso il Centro Storico che ne uscirebbe fortemente ridimensionato, ma anche per la complessa ricostruzione, perché mentre il problema idraulico è solo tecnico e quindi superabile, portare avanti il recupero stante l'importanza della Cerchia per la mobilità di oggi è effettivamente un problema. Naturalmente c'è anche il problema economico, ma non avendo le varie amministrazioni utilizzato le leggi speciali e relativi finanziamenti che sono piovuti a Milano negli ultimi venti anni per i Campionati di Calcio, le Colombiadi, i 150 anni del Paese e ora per l'EXPO, si dovrà probabilmente aspettare altri avvenimenti o a fare la coraggiosa scelta di scovare le prime risorse (almeno per il progetto) tra le poste del bilancio attuale destinate ad altri fini, ma di impatto assai minore sulla qualità della città. L'altro problema sul quale non si riesce a venire a capo è la "Pedonalizzazione del Centro Storico" compreso nella cerchia dei Navigli, anche se ben dotato del consenso popolare del referendum dell'84. Servito in modo eccellente da linee di trasporto pubblico

di superficie e dalla MM, presenta dimensioni ridotte che facilitano la sua completa pedonalizzazione se non fosse per la forte opposizione della categoria del Commercio e della Moda. Le parziali pedonalizzazioni realizzate in via Dante e corso Vittorio Emanuele hanno fatto riscoprire che il Centro Storico di Milano, nel disegno uscito dai bombardamenti dell'ultima guerra (con le rovine di edifici ancora largamente presenti e scandalosamente tollerati), ha svelato dignitose architetture, spazi pubblici e scenari interessanti come la serie di piazze e slarghi susseguenti, caratteristica del Centro Storico Milanese, che non possono assolvere alla loro funzione urbana perché lasciati in balia di traffico e parcheggi. Ebbene, il PGT e il PUM, oggi in elaborazione, devono trovare le sinergie per prevedere il Recupero dei Navigli con la Pedonalizzazione del Centro, facendo superare a esse gli ultimi ostacoli perché possano trovare un interesse comune proprio per le loro specificità. Infatti la pedonalizzazione potrà giovare di nuovi scenari urbani di grande qualità che il recupero dei Navigli offrirà alla città (Milano era una città d'acqua) e per l'aumento di nuove spettacolari zone appetibili al commercio e alle movide, senza che il problema della viabilità venga penalizzato grazie appunto alla pedonalizzazione che porterà a diminuire gli accessi destinati alla mobilità che sarà composta prevalentemente da mezzi pubblici. La sinergia tra il PGT e il PUM su Pedonalizzazione e Navigli è importante, se non decisiva, per fermare il progressivo declino del Centro Storico e portarlo a essere più attrattivo specie di sera. Quanto al ripristino del Sistema delle Acque del centro di Milano, questo lascerà ai posteri la conoscenza di un brano di storia della città che un finto progresso ci ha nascosto.

Gianni Zenoni

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/16957>

07/02/2012

NAVIGLI: NON SOLO UN SOGNO MA UN PROGETTO FATTIBILE

Enrico Marcora

Non buttiamo via i soldi dell'Expo, è questo il messaggio che vogliamo far passare. Inutile costruire nuovi canali destinati a essere abbandonati una volta finita l'Esposizione Universale. Milano e la Provincia hanno un patrimonio immenso che versa in una situazione di degrado per mancanza di fondi. La soluzione è quella di usare parte dei 175 milioni di euro messi a disposizione per le vie d'acqua e altri fondi disponibili in Regione e Comune per riaprire, là dove possibile, i Navigli milanesi e riqualificare la Darsena. È un'occasione imperdibile che difficilmente si ripeterà. Lo hanno capito tutte le forze politiche che all'unanimità in Consiglio regionale hanno approvato una mia mozione in cui chiedevo di impegnare la Giunta a utilizzare questi soldi per la riattivazione idraulica e

paesaggistica del sistema navigli milanesi sulla base di un percorso progettuale di fattibilità a tappe. La riattivazione dei Navigli non può prescindere dal recupero della loro funzione originaria, ovvero la loro navigabilità, utilizzata nel passato per il trasporto di merci, oggi, reinterpretabile in una navigazione di tipo per lo più turistico lungo itinerari culturali, artistici, enogastronomici che collegano Milano al territorio della Martesana, al Pavese e al Ticino e solo in minima parte dedicata al trasporto pubblico "lento". Quella che per anni è stata considerata una boutade potrebbe trasformarsi in realtà e riportare l'acqua a essere la protagonista della nostra città facendola schizzare in vetta alla classifica delle città più vivibili con un paesaggio urbano di qualità che ha contraddistinto Milano nei secoli. Parlare di riapertura dei Navigli milanesi è dunque un'ipotesi plausibile e utile sia da un punto di vista del regime complessivo delle acque sia da un punto di vista ambientale perché riaprire la cerchia vorrebbe dire creare una barriera naturale a traffico e inquinamento in grado di attirare l'interesse dell'Unione Europea che in Veneto, dove la navigazione interna di linea viene utilizzata per turismo e trasporto merci, contribuisce già con 12 milioni di euro. Quello che insieme al Gruppo di Lavoro sul referendum Navigli del comitato Milano sì Muove vogliamo proporre è un percorso progettuale di fattibilità a tappe, un procedere graduale con una prima fase in cui si prevede il ripristino di un itinerario navigabile – ciclabile tra il lago Maggiore e Milano e la risistemazione delle sponde nel tratto urbano del Naviglio Grande, il recupero della Darsena con il ripristino del collegamento con la conca di Viarenna e la riattivazione idraulica di quella dell'Incoronata. A livello urbano il progetto ipotizza un percorso ciclo pedonale lungo la cerchia del Naviglio interno. Nelle fasi successive si parla invece di riattivazione della navigazione tra la Darsena di Milano, Pavia e il fiume Ticino, il ripristino del collegamento tra il lago di Como e il laghetto di San Marco a Milano e della Fossa interna. La concreta realizzazione di questo ambizioso progetto dipende ovviamente dalla volontà delle amministrazioni e dalla disponibilità finanziaria ma c'è da ben sperare perché a livello regionale si è già cominciato a realizzare alcune opere per ripristinare la navigabilità dal lago Maggiore alla Darsena.

Enrico Marcora* *Consigliere regionale

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/16972>

31/01/2012

DALLA SVIZZERA A VENEZIA, RIAPRIRE I NAVIGLI – CONTINUA IL DIALOGO

Jacopo Gardella

A – Aspetto con interesse gli esempi di abilità e di competenza idraulica di cui mi avevi dato un anticipo la volta scorsa. La tua descrizione della Martesana e degli altri Navigli mi fa apparire davanti agli occhi una Milano incantevole; una città ricca di canali, di laghetti, di

darsene, di ponti, di chiuse; una città di acque, di giardini (allora non ancora distrutti), di palazzi riflessi nello specchio dei Navigli.

B – Ora voglio dirti di più. La rete dei Navigli Milanesi non è solo una ricchezza della Regione Lombardia, ma di tutto il nord Italia; da un lato si spinge fino alla Svizzera, ed entra nel Canton Ticino; dall'altro fino all'Adriatico, e permette di raggiungere Venezia. Questa grandiosa rete di collegamenti era già stata concepita, e in parte attuata, più di cinque secoli fa, con mezzi, conoscenze, disponibilità ben minori di quelle attuali. Non possiamo che ammirare l'intraprendenza e l'intelligenza che animavano gli uomini di allora; e rattristarci di fronte all'indolenza e al torpore mentale che tolgono vigore e fantasia agli uomini di oggi.

A – Non a tutti; rammento infatti che anni fa Piero Bassetti, primo Presidente della Regione Lombardia, aveva prospettato un collegamento navigabile fra la Svizzera e Venezia, passando da Milano; e aveva insistito molto per realizzarlo; ma l'inerzia dei politici e la diffidenza dei finanziatori avevano ostacolato e fatto morire il suo progetto. Tutto di è fermato e nessuno oggi ne parla più.

B – Tuttavia il progetto merita un commento, perché indicava una prospettiva non nuova nella storia dei Navigli. La rete delle comunicazioni per via d'acqua, auspicata da Bassetti, già in passato era stata prevista allo scopo di collegare Milano con i porti dell'Adriatico; si pensava si unire i due laghi lombardi (Verbano e Lario), con il litorale veneto; e perfino di creare un collegamento ininterrotto tra Svizzera italiana (Canton Ticino) e paesi slavi, affacciati sulle coste dell'Istria e della Dalmazia. La navigazione si sarebbe svolta lungo i corsi d'acqua del nord Italia; percorrendo sia fiumi naturali (Ticino, Adda, Po), sia canali artificiali (Naviglio Grande, Naviglio di Pavia, Naviglio della Martesana, Naviglio di Paderno). Gli ingegneri di una volta non mancavano di coraggio.

A – Era un disegno grandioso, una visione ciclopica, un progetto sì sorprendente lungimiranza. È sbalorditiva la fantasia, la determinazione e l'ardire di ingegneri e uomini politici vissuti cinquecento anni fa. Data l'involuzione dell'attuale momento storico si sa che non è possibile riproporre un disegno tanto imponente e coraggioso; ma almeno si dovrebbe proteggere e salvaguardare ciò che ancora resta di quella mirabile visione, di quell'audace programma che univa nazioni e popoli lontani.

B – Ora capisci perché io cerco di difendere con ostinazione quel poco che ancora resta della nostra vecchia città; una volta – come hai detto tu – così vivace e affascinante, oggi appiattita, spenta, priva di idee.

A – Ti capisco e ti seguo quando proponi di difendere ciò che ancora rimane; ti capisco meno e mi rammarico quando rifiuti di considerare ciò che ancora si potrebbe fare.

B – Non riesco a cogliere che cosa intendi dire. Non c'è più niente di nuovo da fare. Non si può restituire ciò che è morto.

A – Non si può resuscitarlo, certo. Ma continuarne l'esempio, questo sì.

B – E come?

A – Riaprendo i Navigli interni; scopercchiando il tratto della Martesana, ora coperto, che scorre sotto da via Melchiorre Gioia; riportando l'acqua nel cuore di Milano.

B – La considero peggio di una utopia; una pazzia. Non è più fattibile quel che proponi; non se ne vede lo scopo; non si troveranno i finanziamenti; non comparirà mai nessuno

disposto ad avventurarsi in una operazione così fuori da ogni realtà, così priva di ogni buon senso.

A – Vi sono alcune persone che credono nell'utopia: anzi nella pazzia, come dici tu. Recentemente, a uno dei soliti incontri organizzati dall'instancabile e ammirevole Emilio Batistii, abbiamo visto alcuni architetti (Umberto Vallara; Antonello Boatti; Marco Stanislao Prusicki con Giovanni Cislighi), fare tre proposte stimolanti e molto diverse tra loro.

B – Sapresti descrivermele sinteticamente?

A – Certo. Vallara è della tua idea: non crede nella possibilità di riaprire i Navigli né di farvi scorrere, come una volta, l'acqua corrente. Propone tuttavia di ricordare e di rendere noto il loro intero percorso, che – come sai – si svolgeva all'interno della città, intorno al centro storico. Per fare ciò Vallara pensa di lasciare un segno e di mettere in evidenza questo percorso, segnandone una traccia di colore azzurro brillante, sull'asfalto delle strade che oggi ricoprono la vecchia Cerchia dei Navigli. Pensa anche di segnalare i luoghi in cui si trovavano opere di particolare importanza (ponti, conche, laghetti); e di esporre pannelli e tabelloni contenenti grafici, disegni, fotografie, e ogni altra notizia – tecnica, storica, urbanistica – necessaria a illustrare l'opera idraulica oggi scomparsa.

B – La sua proposta è molto realistica e pienamente condivisibile; è anche attuabile senza difficoltà, perché non richiede grandi lavori né alti costi.

A – La sua proposta a me sembra molto nostalgica e, direi, rinunciataria. Vallara, non vi è dubbio, ama i Navigli e ne riconosce l'importanza nella storia di Milano, ma si accontenta di amarli da lontano, nel ricordo, attraverso una immagine. È come se amasse una donna non stringendola a sé in carne e ossa, ma limitandosi a guardarla in una fotografia. Boatti al contrario propone di riaprire i Navigli, e di far tornare l'acqua nel cuore di Milano, come si vedeva in passato; il suo progetto è coraggioso e forse avventato, ma a me piace e lo condivido. Infine Prusicki e Cislighi progettano un'ampia distesa d'acqua navigabile, tangente al Naviglio Grande, ed estesa nell'area oggi occupata dai binari della Stazione di Porta Genova. Il loro grande merito consiste nell'aver compreso che il ritorno dell'acqua potrebbe ridare vita e bellezza alla nostra brutta Milano. Tuttavia si può fare ancora di più: si può riportare la navigazione non solo lungo i Navigli esterni, anche dentro alla Cerchia dei Navigli interni e instaurare un trasporto di persone su di un regolare servizio di battelli. Muovendosi in due direzioni opposte i battelli potrebbero compiere il giro completo della città, il periplo del centro storico, seguendo lo stesso itinerario lungo il quale oggi transitano i due filobus della circonvallazione interna.

B – Sono proposte interessanti come esercizio di fantasia; sono utili come visioni teoriche; possono servire come progetti di idee: ma nulla più.

A – Al contrario, sono proposte capaci di dare una scossa a questa nostra città, che sta diventando sempre più anonima e triste; e servirebbero da stimolo per rinnovarla e trasformarla radicalmente.

B – Cerchiamo di essere realisti e restiamo con i piedi per terra. I Navigli interni sono stati riempiti di sabbia durante le passate amministrazioni socialiste, intorno all'anno 1960 circa. Il riempimento si era reso necessario perché la soletta di copertura, gettata sopra l'alveo vuoto, aveva cominciato a dare segni di cedimento. Riconosco tuttavia che tale riempimento, supponendo seriamente di volere riaprire i Navigli, non sarebbe

l'inconveniente più grave, perché potrebbe facilmente essere rimosso. In realtà vi sono altri ostacoli ben maggiori, e, ti assicuro, ormai insormontabili. Te ne elenco alcuni, ponendoteli sotto forma di quesiti. Dove le linee della metropolitana incrociano il vecchio alveo dei Navigli sei sicuro che rimarrebbe un margine d'acqua abbastanza alto, sopra le gallerie sotterranee, per consentire il passaggio dei battelli senza il pericolo di vederli arenare? Sai che il tratto del vecchio Naviglio di San Gerolamo, compreso tra la attuale piazza Cadorna (Ferrovie Nord) e la antica Pusterla di Sant'Ambrogio, è stato interamente occupato dalla linea "due", la linea verde della metropolitana? Come puoi pensare di poter riaprire, lungo quel tratto, l'alveo originale del Naviglio? Non ti ho detto che esso è ormai scomparso per sempre?

Una volta le principali strade radiali, dirette al centro città, scavalcavano il vecchio canale e lo superavano con un ponte; oggi tu credi che rimarrebbe abbastanza altezza sotto l'arco del ponte per far passare un battello destinato al trasporto di persone; e perciò ben più alto di una chiatta carica di sabbia? Se l'altezza non fosse sufficiente occorrerebbe rialzare la quota del ponte; ma ciò obbligherebbe a creare delle rampe di raccordo tra la strada esistente e il futuro estradosso del ponte. Che succederebbe dei portoni di ingresso e delle vetrine dei negozi se, in prossimità del ponte, venisse sollevata la strada che passa a loro davanti? E infine ti pare che offrano una vista entusiasmante le cortine di case moderne, ai due lati della circonvallazione interna che oggi copre i Navigli interrati? La navigazione in mezzo a quelle due cortine di case non potrebbe certo considerarsi un tragitto panoramico interessante. Non sarebbe certo paragonabile al Canal Grande di Venezia, ma neanche ai molti piccoli canali di tante città nord europee, ancora oggi solcati da battelli carichi di turisti. E infine vi è un ultimo ostacolo che impedisce definitivamente qualsiasi ipotesi di navigazione, sia per trasporto di merci sia di passeggeri: sono le chiuse. Ve ne erano molte lungo la Cerchia dei Navigli; ed erano necessarie a superare vari dislivelli, tutti di lieve entità, ma ineliminabili.

A – Perché ineliminabili?

B – Il perché te lo spiego nella nostra prossima conversazione.

A – Sono molto curioso di sentire la tua spiegazione

fine parte quinta – continua

Jacopo Gardella

[parte prima](#)

[parte seconda](#)

[parte terza](#)

[parte quarta](#)

31/01/2012

ALDA MERINI, L'ANTRO DI CIRCE SUI NAVIGLI

Rita Bramante

Un regno di carta e di fumo sui Navigli, in Ripa Ticinese al numero 47: lì Alda Merini ha trascorso la sua vita per oltre cinquant'anni e lì si è spenta nel novembre 2009. *"Una piccola stanza dove ci si stava appena, un eterogeneo mondo di oggetti accatastati, di libri introvabili, di pareti scarabocchiate con la matita: nomi, numeri del telefono, piccoli disegni indecifrabili"* (1). Mozziconi di sigarette e polvere, che per la penna della scrittrice *"zingara e sigaraia era polvere di ali di farfalle, come sono i pensieri e se la togli, non volano più"*.

Poi a seguito della morte lo sfratto e gli scatoloni catalogati, imballati e numerati, preparati dalla figlia Emanuela Carniti, aiutata da alcuni amici e dai rappresentanti del Comitato Pronome Alda Merini, hanno trovato destinazione in un deposito, in attesa che per quei simboli e ricordi della bottega delle idee e dei pensieri della poetessa le autorità municipali individuassero una più degna destinazione.

L'ex tabaccheria di via Magolfa 32, a ridosso del Naviglio Grande, a pochi passi dalla casa dove abitò la Merini, è ora la sede della casa-museo su due piani per la poetessa di Milano, che ricrea una ricostruzione dell'abitazione con i mobili realmente appartenuti ad Alda, alcuni vestiti e gli oggetti personali da cui non si separava mai, come il letto, il pianoforte, le collane, il rossetto rosso fuoco e le sigarette. Un percorso di pannelli, intitolato «Sono nata il ventuno a primavera», racconta la biografia della poetessa e presenta alcuni dei suoi versi più belli.

«Casa Merini. Atelier della parola giovane» è anche un atelier di poesia che può ospitare corsi e laboratori per giovani aspiranti poeti e accogliere incontri, eventi culturali, dibattiti e *reading* letterari.

Manoscritti, soprammobili e effetti personali non esauriscono, però, il tesoro *"dell'antro di Circe"* sui Navigli: rimangono le pareti-quaderno, gli intonaci scritti e dipinti dalla poetessa, ricchi di iscrizioni autografe, graffiti e autoritratti. L'appello delle figlie a salvare il muro ove la madre scriveva i suoi appunti con penne e rossetto è stato sostenuto anche online da molti milanesi, tra cui Adriano Celentano, e il Comune si è impegnato a recuperare con una tecnica di alto restauro e traslocare le parti più significative degli intonaci nella casa-museo, dove il pubblico potrà leggerli e ammirarli.

Il sindaco Pisapia si è attivato in prima persona per accogliere l'appello di tanti milanesi e ha garantito che, malgrado le difficoltà economiche del Comune, sono stati trovati i 40.000 euro per salvare in tempi brevi il muro che Alda Merini ha trasformato in un'opera d'arte. E con il muro la porta d'ingresso dell'appartamento, anch'essa piena di graffiti e scritte. I lavori inizieranno alla metà di gennaio e sono stati affidati dal Comune di Milano allo Studio Barbara Ferriani, in collaborazione con la Soprintendenza.

Chissà che a breve in quelle stanze al quartiere dei Navigli non risuonino come sottofondo anche le parole di «Sono nata il ventuno a primavera» con la voce intensa di Milva.

Rita Bramante

1. A. MERINI, *Un bacio dalle anticamere del silenzio*, a cura di Canzio Bogarelli, Zanetto ed., 2010

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/16726>

13/12/2011

CONTINUA – DIALOGO SU DARSENA E NAVIGLI FRA UN URBANISTA (B) E UN ARCHITETTO (A)

Jacopo Gardella

A – Oggi mi devi raccontare quel che avevi promesso l'ultima volta: come funzionava il trasporto delle merci nella Cerchia dei Navigli interni.

B – La funzione di trasporto delle merci, assegnata ai Navigli all'interno della città, era insostituibile. I barconi che percorrevano i Navigli portavano ogni genere di carichi pesanti: tronchi d'albero per costruzioni, legna da falegnami, pietre per scalpellini, carbone per riscaldamento domestico e industriale, calce e materiali edili. I barconi servivano anche per scopi militari; e venivano usati per trasportare armi pesanti e spostare truppe, dirette a raggiungere il sistema difensivo esterno alla città. Via Molino delle Armi ricorda appunto il tratto dei Navigli, oggi coperto, dove si trovavano le fucine dei fabbri ferrai. I magazzini, chiamati "sciostre", in cui venivano conservate le merci, erano affacciati sulle sponde del Naviglio, e posti a livello poco superiore a quello dell'acqua: servivano per accogliere le merci scaricate dai barconi e per tenerle provvisoriamente in deposito.

A – Dalle sciostre la merce veniva poi prelevata da carri e portata nelle varie parti della città.

B – La merce più nobile, trasportata per anni lungo i Navigli, è stata il marmo rosato di Candoglia. Questo marmo pregiato, con cui è stato costruito l'intero Duomo di Milano, veniva fatto arrivare per via d'acqua dalle lontane cave, situate in prossimità del Lago Maggiore; e dal Lago veniva portato al cantiere di costruzione installato ai piedi del Duomo. Il percorso dei barconi carichi di marmo era ben più lungo e laborioso del tragitto compiuto dai barconi carichi di sabbia per l'edilizia, e provenienti dal Ticino: mentre la sabbia veniva prelevata dal greto del fiume, a nord di Abbiategrasso, e arrivava fino alla

Darsena, alla periferia di Milano; il marmo, al contrario, veniva estratto dalle cave di Candoglia, dal lontano luogo in cui il fiume Toce si immette nel Lago Maggiore, e arrivava sino ai piedi del Duomo, nel cuore di Milano. Il suo percorso merita di essere descritto, per capire quanto fosse lungo, vario e avventuroso.

A – Bene, sono molto curioso di ascoltarlo.

B – Eccoti esaudito. Estratto dalle cave di Candoglia il marmo veniva convogliato per un breve tratto lungo il fiume Toce, fino allo sbocco del fiume nelle acque del Lago Maggiore. Veniva poi fatto navigare lungo il bacino meridionale del Lago, e, arrivato all'estremità sud, veniva immesso nel fiume Ticino, e fatto discendere lungo questo fiume per un tratto di circa venti chilometri. All'altezza della località Turbigo il marmo imboccava il Naviglio Grande, lo percorreva in direzione sud, e raggiungeva la cittadina di Abbiategrasso, dove svoltava bruscamente a est e si dirigeva rettilineo verso Milano. Arrivato alla Darsena, che allora consisteva nel piccolo Laghetto di S. Eustorgio, il marmo veniva ormeggiato e scaricato. Il suo tragitto tuttavia non finiva qui. Dalle sponde del laghetto di S. Eustorgio il marmo, attraverso chiuse provvisorie dal funzionamento lento, difficoltoso e ancora oggi non ben conosciuto, veniva sollevato al livello della Cerchia dei Navigli, caricato su barconi, e trasportato alla non lontana ansa detta Laghetto di Santo Stefano, oggi coperta e nascosta sotto l'attuale via Laghetto. Qui, concluso il lungo tragitto per via d'acqua, il marmo veniva scaricato dai barconi, trasportato su carri, e depositato a pochi passi di distanza, nel laborioso cantiere installato ai piedi del Duomo.

A – Ti chiedo un chiarimento: giunti al Laghetto di Santo Stefano, i pesanti blocchi di marmo come venivano scaricati dai barconi su cui avevano navigato lungo il Naviglio interno?

B – Mediante una gru di fabbricazione molto primitiva, detta "falcone", alta circa otto metri, e fornita di un braccio ruotante, e sporgente di circa otto metri. Il braccio veniva manovrato da robusti operai, detti "tencitt" (in dialetto milanese "tencitt" significa sporco di nero; gli stessi operai infatti erano spesso utilizzati per portare sacchi di carbone). I "tencitt" avevano molta somiglianza con gli scaricatori del porto di Genova, detti "camalli". L'arrivo al Duomo segnava il termine del lungo e complesso viaggio compiuto dal marmo di Candoglia.

A – Un viaggio che lascia meravigliati.

B – Un viaggio che dimostra quanto sia legata la storia dei Navigli alla storia della nostra città, alla costruzione della sua cattedrale, alla vita dei tanti cantieri sorti nel corso dei secoli all'interno del centro storico.

A – Capisco adesso perché tu insisti tanto nel difendere i Navigli; e nel sottolineare il loro notevole valore storico; e perché ti impegni con tanta passione a conservarli nello stato originario.

B – Non ti ho detto tutto. La volta scorsa avevamo parlato dell'impegno che richiede la tutela del regime idrico della Darsena e dei Navigli. Oggi aggiungo alcuni dettagli da cui verrà accresciuta la tua meraviglia: ti troverai di fronte a un'opera di ingegneria idrica geniale e grandiosa. Quando ti parlavo del trasporto del marmo, tra Laghetto di Sant'Eustorgio e Cerchia interna dei Navigli, non ti avevo detto che si doveva superare un notevole dislivello, pari a quasi tre metri: puoi immaginare quanto fosse difficoltoso il

trasporto dei blocchi di marmo. La grande innovazione che ha rivoluzionato il trasporto su acqua dei carichi pesanti è stata l'invenzione della conca, cioè del bacino a doppia chiusura entro al quale il livello dell'acqua può essere fatto salire o scendere. Nel trasporto del marmo la conca, costruita dove prima i trasbordi erano lenti e faticosi, ha portato due grandi vantaggi: ha permesso di superare il dislivello dei tre metri tra Laghetto di Sant'Eustorgio e Navigli interni, senza dover sbarcare il marmo a terra. Il barcone su cui esso arrivava rimaneva infatti lo stesso sul quale veniva poi trasportato al Laghetto di Santo Stefano; non era più necessario eseguire il trasbordo da una imbarcazione all'altra. L'invenzione della conca ha avuto per la navigazione la stessa importanza rivoluzionaria della ruota nel trasporto su terra. Lo dimostra il fatto che se non ci fosse stata la conca, che permetteva di superare il dislivello, sarebbe stato impossibile, con un semplice canale, effettuare il collegamento tra Laghetto di Sant'Eustorgio (oggi Darsena) e Navigli interni. Il canale in realtà esisteva, e i chiamava Naviglio di Vallora, ma la sua funzione era stata scarsa, per non dire nulla, fino a quando, a metà del quattrocento, lungo il suo percorso fu costruita la conca di cui ti sto parlando.

A – Questa conca si sa in quale anno e da chi fu costruita?

B – Certo. Fu costruita nell'anno 1439, per opera di due valenti esperti di costruzioni idrauliche: Filippino degli Organi da Modena e Fioravante Fioravanti da Bologna.

A – Ma la conca non è stata inventata da Leonardo?

B – Tutti lo credono, tutti lo dicono; nessuno sa che la prima conca, questa appunto di cui stiamo parlando, è stata costruita circa cinquant'anni prima che Leonardo arrivasse a Milano e fosse accolto alla corte di Lodovico il Moro, Duca degli Sforza.

A – Quindi storicamente non è esatto attribuire la invenzione della Conca al genio di Leonardo.

B – Una inesattezza comprensibile e non del tutto errata: Leonardo, arrivato a Milano, non poteva non notare la conca e non meravigliarsi del funzionamento di quella strana e geniale costruzione da poco messa in opera. Subito si accinge a farne molti disegni, schizzi e annotazioni, e ne studia con grande interesse l'utilità e il meccanismo di utilizzo. Ora i suoi studi si trovano raccolti nei Codici Leonardeschi; ciò ha fatto credere erroneamente che fosse da attribuire a lui l'invenzione della conca. L'equivoco, come puoi capire, è possibile. Del resto, si sa per certo che Leonardo aveva partecipato ai lavori necessari a creare, tra la Martesana e la Cerchia interna, un canale di raccordo, con il quale si completava il sistema navigabile esteso a nord di Milano.

A – La leggenda delle conche, inventate da Leonardo, fa parte degli aneddoti popolari ormai entrati nella Storia. Dimmi ora dove si trovava esattamente questa conca.

B – Finalmente oggi possiamo saperlo. Fino a qualche anno fa se ne era intuiva l'esistenza ma non si riusciva a localizzarla con esattezza. Essa si trovava poche decine di metri più a ovest dell'imbocco della Conca di Viarenna, costruita tuttavia quasi cento anni dopo; e occupava il tracciato di due vecchie vie milanesi: Via Vallona e Via degli Olocati, ora sostituite dalla Via Conca del Naviglio. La conca dell'anno 1439 venne distrutta nella seconda metà del cinquecento, quando furono costruite le Mura Spagnole, dette così perché innalzate durante la dominazione degli Spagnoli. La costruzione delle mura si svolge dall'anno 1546 all'anno 1560; e può considerarsi rapida, se si pensa che gira

intorno alla intera città di Milano. Nei secoli successivi le mura sono considerate una meraviglia di ingegneria militare. Tutte le incisioni con vedute della città le rappresentano come oggetto di interesse e di ammirazione.

A – E oggi non resta più nulla di loro.

B – Fatta eccezione per il baluardo superstite, alla estremità di Corso di Porta Romana.

A – Questo è il rispetto che Milano riserva alla sua Storia.

B – Torniamo alla Conca di Viarenna. Essa subentra alla prima chiusa distrutta e sepolta sotto le mura spagnole. Tutti possiamo vedere la Conca di Viarenna in Via della Conca; dove oggi ne è rimasto un rudere abbandonato. La funzione della seconda conca, quella di Viarenna, ebbe termine con la chiusura dei Navigli interni, avvenuta negli anni 1928/1929, quando essa cessò di essere utilizzata per trasporto delle merci dalla Darsena ai Navigli interni; caduta in disuso, oggi essa è sconosciuta e quasi dimenticata.

A – Dimenticata ma non distrutta. Al contrario della Conca dell'anno 1439, della quale resta ben poco.

B – Della conca del 1439, ritrovata, come ti dirò, in modo del tutto casuale, non resta che l'assito che si trovava adagiato sul fondo; esso è ancora perfettamente conservato, come avviene per tutti i legni tenuti perennemente sott'acqua.

A – Non mi è chiaro il motivo per cui si sia voluto passare con le nuove mura spagnole sul medesimo luogo in cui era stata costruita la prima delle due conche; e quindi perché si sia resa necessaria la costruzione di una seconda in sostituzione della prima.

B – Il motivo è semplice: si è voluto proteggere la conca da aggressioni esterne, e quindi portarla all'interno delle mura. Un impianto idraulico così delicato e strategico non doveva essere lasciato in balia di aggressori, e rimanere esposto ad attacchi bellici. Abbandonata la prima conca, che si trovava all'esterno della nuova cinta di mura, si è costruita la nuova Conca, la Conca di Viarenna, all'interno di questa stessa cinta; tutti la conosciamo perché è ancora in parte visibile in Via Conca del Naviglio.

A – Che cosa è successo di recente? Che cosa ha consentito di scoprire il posto preciso in cui si trovava la prima delle due conche? Come mai fino a oggi la conca è stata del tutto ignorata e soltanto adesso torna alla luce?

B – È successo che pochi anni fa, credo nel 2006, il bacino della Darsena è stato interamente svuotato, per controllare se non esistessero sotto il livello dell'acqua testimonianze archeologiche di qualche interesse, come, ad esempio, frammenti murari, ancora ignoti, appartenenti alle fondazioni delle mura spagnole. Le mura erano state erette alla fine del cinquecento, e ultimate non molti decenni prima che si iniziasse l'allagamento del Laghetto di S. Eustorgio; e si provvedesse a una sistemazione più ampia e funzionale dello specchio d'acqua in cui attraccavano i barconi provenienti dal Naviglio Grande.

A – Quindi quella che noi oggi chiamiamo Darsena era ben diversa dal bacino che esisteva alla fine del cinquecento.

B – Molto diversa: la Darsena attuale è il risultato di successivi allargamenti.

A – Quali; ed eseguiti quando?

B – Un primo allargamento è quello a cui ho già accennato, e risale ai primi anni del seicento. Un secondo si è reso necessario all'inizio dell'ottocento. Allora la Darsena era considerata una pertinenza della campagna, perché esterna alla cinta muraria, e quindi

poco considerata dai tipografi che erano interessati a stampare le piante della città. Infine un terzo allargamento della Darsena si è avuto in tempi abbastanza recenti, all'inizio del novecento; e ha portato alle dimensioni della Darsena che vediamo oggi.

A – Ma spiegami perché si è deciso solo alcuni anni fa di svuotare la Darsena e cercarvi eventuali reperti archeologici.

B – Te lo racconterò la prossima volta. L'argomento è lungo e richiede un certo tempo.

A – Bene. Resto in attesa e sono curioso di sentirmelo raccontare.

(parte terza - continua)

Jacopo Gardella

parte prima parte seconda

Jacopo Gardella ringrazia il Professore Gianni Beltrame per le dettagliate notizie storiche cortesemente fornite durante la stesura di questo articolo.

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/15761>

22/11/2011

CONTINUA – DIALOGO SU DARSENA E NAVIGLI FRA UN URBANISTA (B) E UN ARCHITETTO (A)

Jacopo Gardella

B – Riprendiamo la nostra conversazione, interrotta la scorsa settimana. Oggi ti illustro il delicato impianto idrico che regolava il sistema dei cinque Navigli milanesi: di loro ti farò un elenco completo più avanti. Per i due Navigli principali esterni alla città, Naviglio Grande e Naviglio della Martesana, e per la Cerchia interna, esiste un attentissimo studio e una pratica secolare, entrambi impegnati a controllare i movimenti di afflusso e di deflusso delle acque. Inizio a parlarti del padre di tutti i Navigli, il Naviglio Grande, che corre a ovest di Milano, alimentato dalle acque del Ticino.

Il Naviglio Grande arriva in Darsena dopo un percorso di circa cinquanta chilometri. L'acqua, che scorre per pendenza naturale e senza bisogno di chiuse, arriva indisturbata fino alla periferia di Milano. Questo è il motivo per cui essa non viene prelevata nel tratto di fiume vicino alla cittadina di Abbiategrasso, ma viene catturata molto più a monte, dove la quota del fiume è sufficientemente alta da superare il dislivello necessario ad arrivare fino in città. Come vedi, già nel Medioevo si aveva una conoscenza idro-geologica perfetta ed esattissima.

Alla periferia di Milano l'acqua non arrivava nella stessa Darsena che vediamo oggi, ma in un piccolo bacino, detto laghetto di San Eustorgio, sufficientemente largo da consentire l'attracco dei barconi. Il laghetto di S. Eustorgio si trovava circa dove oggi si trovano i due caselli ai lati dell'arco di Porta Ticinese, a pochi passi dalla chiesa gotica di S. Eustorgio. Dal laghetto l'acqua si immetteva nella vicina roggia della Vettabbia, proveniente dalla Cerchia dei Navigli interni; oggi, coperta e non visibile, essa corre sotto le attuali via Vettabbia e via Calatafimi; e affiora di nuovo in superficie, alla periferia di Milano, a sud della attuale Centrale del Latte, per poi immettersi nelle acque del fiume Lambro, alla altezza di Melegnano.

A – Mi hai parlato del laghetto di S. Eustorgio, alimentato dal Naviglio Grande. Oggi del laghetto non vi è più traccia: fin quando lo si poteva vedere?

B – Fino alla costruzione della Darsena, completata nei primi anni del seicento, quando il laghetto venne inglobato nel nuovo più ampio bacino. La Darsena, come in precedenza il laghetto di Sant'Eustorgio, ha continuato a scaricare le sue acque nella Vettabbia fino all'inizio dell'ottocento.

A – Perché dici fino all'inizio dell'ottocento?

B – Perché a quella data, dopo secoli di vani tentativi, e precisamente nell'anno 1819, viene finalmente inaugurato il Naviglio di Pavia. Da allora le acque della Darsena cessano di scaricarsi nella Vettabbia e cominciano a defluire lungo il Naviglio di Pavia, fino a raggiungere il Ticino a sud di questa città. Si chiude così puntualmente il ciclo della navigazione: le imbarcazioni partite dal Ticino alla altezza di Turbigo (non lontano dall'aeroporto della Malpensa) rientrano nel Ticino presso la città di Pavia. Così, con la costruzione del Naviglio di Pavia si perfeziona e completa la circolarità dell'intero sistema di canali artificiali.

A – Quindi fino a due secoli fa il Naviglio di Pavia non esisteva.

B – Rispetto al Naviglio Grande di Abbiategrasso il Naviglio di Pavia è molto più recente. Mentre il primo risale al Medioevo, e viene scavato durante la Signoria dei Visconti, al contrario il Naviglio di Pavia, pur essendo iniziato anch'esso sotto la Signoria dei Visconti, viene realizzato solo a tratti e resta inconcluso per parecchi secoli, fino a quando, all'inizio dell'ottocento, durante la dominazione austriaca, viene interamente aperto e inaugurato. Tra il Naviglio Grande e il Naviglio di Pavia corrono quasi cinquecento anni.

A – Avrei ancora una domanda da farti: come si risolvono i punti di intersezione tra un fiume naturale e un canale artificiale? Il canale o Naviglio della Martesana, arrivando a Milano da est, incrocia, alla periferia della città, il fiume Lambro, che scende da Nord.

B – Nei punti di intersezione si verificano due possibili eventualità. Se le acque del canale corrono a una quota più alta di quella del fiume, esse sovrappassano quest'ultimo scorrendo in un acquedotto sospeso su pilastri. E' il caso della Martesana che incrocia e scavalca il Lambro. Se le acque del canale si trovano alla stessa quota del fiume, esse passano sotto l'alveo, infilandosi in un tubo sotterraneo, che si immerge presso una sponda ed emerge dall'altra. Questo è il motivo per cui il canale viene definito "intubato", oppure "intombato"; derivazione dalla parola "tombon" che significa un grande arco sotto cui passa l'acqua.

A – Torniamo ai Navigli. Ci siamo chiariti le loro date di nascita; non abbiamo ancora

parlato della Darsena: quando è stata costruita?

B – Se guardi la sua insolita forma capisci quando è stata costruita.

A – Mi sembra un indovinello troppo difficile.

B – Vedi quanto è curiosa la forma, simile a quella di una grande banana.

A – Già, ma questo che cosa significa.

B – Significa che la Darsena rispetta il tracciato degli antichi bastioni seicenteschi, ossia delle mura spagnole, costruite nella seconda metà del cinquecento; e ne segue fedelmente l'angolo coincidente con il baluardo sud; da ciò ha origine la strana forma a banana, altrimenti ingiustificata ed inspiegabile; dovuta al fatto che la Darsena, costruita all'esterno e a ridosso delle mura, ne ripete fedelmente la curvatura e l'andamento poligonale.

A – Ho in mente una bella incisione di Antonio Dal Re; appartiene alla serie di vedute milanesi stampate verso la metà del settecento; mostra in primo piano un cippo barocco, a sostegno di una lapide sormontata da due volute e da un timpano. Il cippo, chiamato "Trofeo", avrebbe dovuto festeggiare il completamento del Naviglio di Pavia, cominciato qualche decennio prima sotto la dominazione spagnola. Il Naviglio, come sai, non è mai stato portato a compimento degli Spagnoli; e per anni il "Trofeo" è rimasto il simbolo di un'opera interrotta.

Nella stampa del Da Re, dietro al "Trofeo", si vede l'ampia distesa della Darsena; e si intuisce la grande estensione spaziale che la Darsena occupa nel panorama della città.

B – Nessuno può negare che la Darsena, con i monumenti che le sono cresciuti di fianco (Arco di Porta Ticinese) o che le preesistevano alle spalle (Chiesa di Sant'Eustorgio), assume nel tessuto della città una enorme importanza ambientale e monumentale.

A – Torniamo un momento indietro: vorrei fare una osservazione sul "Trofeo" e sul suo malinconico significato. Avrebbe dovuto festeggiare il trionfo del progettista spagnolo Fuentes, responsabile della costruzione del Naviglio di Pavia: ne sancisce invece l'incapacità.

B – Del Naviglio di Pavia, ripreso più volte e mai concluso dagli spagnoli, e invece ricominciato per un'ultima volta e portato finalmente a termine dagli austriaci, si può dire che esso è la metafora dei modi di governare, anzi di dominare, propri dell'uno e dell'altro popolo: inconcludente, frivolo, vanesio lo spagnolo; efficiente, impegnato, costruttivo l'austriaco. Nel tratto di Naviglio di Pavia, iniziato dal Fuentes e mai da lui concluso, resta una sola opera dal nome significativo: la conca detta di Fallata, cioè del fallimento.

A – Mi sembra che prima della ultimazione ottocentesca del Naviglio di Pavia, e del collegamento con Milano, vi fossero altre vie d'acqua che mettevano in comunicazione le due città.

B – Certo. Per lungo tempo, a partire dalla metà del quattrocento, è stato usato il Naviglio detto di Bereguardo; paese di inconfondibile nome longobardo, collocato lungo il Ticino, una ventina di chilometri a monte di Pavia. Il Naviglio era stato ideato già durante la Signoria dei Visconti, ma non era mai stato costruito. Solo intorno all'anno 1470, sotto la Signoria degli Sforza, e per volontà di Francesco I, veniva ripreso e portato a termine. Il Naviglio partiva da Bereguardo, arrivava ad Abbiategrasso e si immetteva nel Naviglio Grande, diretto a Milano, dopo aver attraversato la dolce e ampia campagna della bassa

Lombardia. Ancora oggi il Naviglio e le sue conche sono visibili in mezzo ai prati. Il trasporto delle merci pesanti nel tratto di strada tra il fiume Ticino e l'inizio del Naviglio era molto difficoltoso. Occorreva scaricarle dai barconi ormeggiati sulla riva del fiume in località Pissarello; trasportarle su carri tirati da buoi; caricarle sui barconi ormeggiati nel Naviglio. L'operazione richiedeva una inevitabile perdita di tempo. Essa infatti comportava la "rottura dei carichi", ossia il cambio del mezzo di trasporto. La funzione del Naviglio di Bereguardo era duplice e di importanza vitale per le seguenti ragioni: a) Sostituiva l'ancora inutilizzabile, perché incompiuto, Naviglio di Pavia; e assicurava l'unica comunicazione per via d'acqua tra Pavia e Milano; b) Consentiva il trasporto del sale, merce allora preziosissima che veniva fatta arrivare dal porto di Genova.

A – Vorrei ora sapere qualcosa della ben più vecchia Cerchia dei Navigli interni o Medioevali: e del loro uso come canale per il trasporto di merci. Ho in mente molte vedute pittoriche dei Navigli, e di grandi barconi che navigano nelle loro acque.

B – Anche i Navigli interni, non diversamente dai Navigli esterni, venivano usati per il trasporto di merci. Ne ripareremo la prossima volta.

(seconda parte - continua)

Jacopo Gardella

Jacopo Gardella ringrazia il Professore Gianni Beltrame per le dettagliate notizie storiche cortesemente fornite durante la stesura di questo articolo.

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/15178>

15/11/2011

DIALOGO SULLA DARSENA E SUI NAVIGLI FRA UN URBANISTA (B) E UN ARCHITETTO (A)

Jacopo Gardella

(A)– Il problema della Darsena e il suo attuale stato di abbandono sta scandalizzando tutta la Milano che ragiona.

(B)– Purtroppo esiste anche una Milano che non ragiona.

A– Ed è quella che non vuole restituire alla Darsena la sua funzione naturale e storica: essere un bacino di acqua usato per navigare e per essere percorsi da imbarcazioni.

B– E non, come ripetutamente proposto, un parcheggio scavato sott'acqua; oppure una piattaforma galleggiante occupata da locali di divertimento; oppure un basamento sormontato da una gigantesca ruota panoramica; e infine, proposta arrivata per ultima ma non ultima per pericolosità, una boscaglia spontanea cresciuta in questi ultimi anni di permanenza all'asciutto.

A– Come bacino d'acqua navigabile la Darsena oggi avrebbe ancora una funzione? Sono finiti i tempi del trasporto di sabbia su barconi tirati da cavalli; e provenienti dal lontano fiume Ticino, allora usato come cava di inerti (sabbia e ghiaia) per impastare la malta nei cantieri edili sparsi in città.

B – I barconi arrivavano alla Darsena e venivano scaricati da potenti gru che riversavano la sabbia in grossi contenitori allineati lungo la sponda interna, rivolta verso il centro città. I contenitori, di forma tronco-conica rovesciata, ricordavano uno dei tanti paesaggi periferici dipinti dal pittore Sironi; e rappresentavano una veduta particolare nel panorama della città.

A – I contenitori, sollevati da terra e appoggiati su trampoli, permettevano agli autocarri (un tempo ai carri con cavalli) di infilarvisi sotto e di ricevere un quantitativo dosato di sabbia; questa, attraverso una saracinesca apribile, collocata sul fondo del contenitore stesso, veniva scaricata e poi trasportata nei luoghi di lavoro.

B – Come vedi, un sistema di trasporto efficiente, razionale, intelligente. Dalle rive sabbiose del Ticino alle case in costruzione a Milano.

A – Già, ma adesso la sabbia ai cantieri non arriva su barconi ma trasportata da pesanti automezzi; il sistema di trasporti per via acqua perde ogni utilità.

B – Non è vero; non perde utilità, cambia solo di destinazione e di uso. Invece di essere un trasporto di merci, di materiali, di oggetti, diventa un trasporto di persone.

A – Di persone?

B – Certo, di persone. I Navigli possono diventare canali di un nuovo tipo di navigazione riservata a imbarcazioni prevalentemente turistiche. Sia lungo il Naviglio Grande che lungo il Naviglio di Pavia, vi sono monumenti storici degni di essere conosciuti e visitati. Lungo il Naviglio Grande si possono costeggiare paesi di aspetto ancora tradizionale; cascine antiche; ville patrizie. Sono tutte mete ancora oggi spesso poco conosciute, sono testimonianze architettoniche di grande interesse. Lungo il Naviglio di Pavia si può aprire un tragitto da Milano alla Certosa, e arrivare a questo monumento, noto in tutto il mondo, usando un mezzo meno prosaico dalla banale automobile. Non dimentichiamo che intorno ai due Navigli si estende l'affascinante paesaggio lombardo: l'orizzonte aperto, ampio, luminoso della "bassa padana", cioè della larga pianura attraversata dal fiume Po; anche questa pianura rappresenta una notevole attrattiva turistica.

A – Una attrattiva accresciuta e completata dalla presenza dei due grandi parchi naturali: quello del Ticino e quello del fiume Adda. Arrivare a questi due Parchi navigando lungo i canali rispettivamente del Naviglio Grande, che si collega con il Ticino, e della Martesana, che si collega con l'Adda, sarebbe di sicuro più gradevole di quanto non sia adesso, costretti ad affrontare lunghe code in auto e perdere tempo in affannose ricerche di posteggi lungo le rive sia dell'uno che dell'altro fiume.

B – L'attrattiva paesaggistico-ricreativa si aggiunge a quella storico-monumentale e

potrebbe conferire ai due Navigli un interesse di risonanza internazionale.

A – Basterebbe organizzare un servizio attentamente programmato, sia per generici visitatori, sia per studiosi appassionati di arte, sia per turisti nazionali e stranieri; sia per amanti della natura e delle bellezze del paesaggio; e si potrebbe ridare vita tanto alla Darsena quanto ai Navigli.

B – Esiste per entrambi un futuro altrettanto vivace quanto è stato il loro passato: una prospettiva di utilizzo altrettanto interessante, attraente, e utile quanto quella di una volta. Vi sono anche proposte, da me tuttavia giudicate utopistiche, che prevedono un uso dei Navigli anche per spostamenti non di turisti ma di lavoratori.

A – Di lavoratori? In che senso.

B – Nel senso che le vie sull'acqua possono, se non proprio sostituire, almeno affiancarsi alle vie su terra o su ferro, ossia alle strade e alle ferrovie.

A – E come? Non capisco.

B – Un servizio di battelli per passeggeri può funzionare non solo a scopo turistico, ma anche per motivi di lavoro; può trasportare pendolari che abitano fuori Milano ma che lavorano a Milano; può fare concorrenza al treno; e rappresentare una piacevole alternativa per quanti non amano spostarsi quotidianamente in auto.

A – Ma tu, come hai confessato, questa opportunità la consideri irrealizzabile.

B – Lo sì, irrealizzabile; ma vi sono alcuni utopisti che la sostengono con convinzione; non voglio essere io a disilluderli; so quanto sia importante, anche nei progetti urbanistici, avere la capacità di fare sogni.

A – Abbiamo parlato dei due Navigli che corrono a sud di Milano; sono curioso di sentirti raccontare del Naviglio che arriva alla città da nord-est: il Naviglio della Martesana, alimentato dalle acque del fiume Adda.

B – Il Naviglio della Martesana può avere gli stessi usi già elencati parlando degli altri due Navigli. Un uso turistico, per visitare ville patrizie, giacché ve ne sono lungo la Martesana di altrettanto monumentali quanto quelle lungo il Naviglio Grande. E un uso di lavoro, per collegare con la città madre i centri minori situati a est di Milano.

A – Sarebbe un collegamento forse superfluo, dal momento che una ferrovia metropolitana corre già parallela al canale, e quindi offre ai pendolari la facoltà di sottrarsi alla schiavitù dell'automobile.

B – Una schiavitù, tuttavia, a cui gli italiani sottostanno volentieri.

A – Volentieri solo fino al giorno in cui i mezzi pubblici saranno in grado di funzionare meglio di adesso; e saranno paragonabili a quelli delle altre metropoli europee. Oggi, a causa di una scarsa estensione della rete, di una bassa frequenza delle corse, di un limitato orario dei servizi, i trasporti urbani, sia interni alla città che esterni, non sono adeguati alle esigenze di chi lavora in città e abita fuori. I due sistemi di Navigli che alimentano Milano potrebbero contribuire, in modo considerevole, ad alleggerire gli spostamenti quotidiani che avvengono tra città e dintorni.

B – Il Naviglio della Martesana, costruito in tempi successivi, cioè alla fine del quattrocento, fa parte del secondo sistema navigabile della nostra città.

A – Secondo sistema? Perché ve ne sono due?

B – Certo, due. Quello che abbiamo visto svilupparsi a Sud di Milano, formato dal Naviglio

Grande e dal Naviglio di Pavia, entrambi collegati con la Darsena; e quello che si sviluppa a Nord-Est di Milano, formato da Naviglio della Martesana, confluyente nella antica Cerchia dei Navigli, che si sviluppa intorno alle mura medioevali della città.

A – Ormai di questa Cerchia dei Navigli, coperti di asfalto quasi un secolo fa, sono scomparse interamente sia le sponde sia le acque.

B – E' stata una scelta rovinosa per il volto della antica città. Si è sacrificata, in nome della viabilità carraia, una rete idrica di eccezionale estensione e di incalcolabile valore storico. Tuttavia per capire le ragioni della scelta, occorre rendersi conto che il traffico su strada imponeva le sue esigenze; e richiedeva un aumento di strade carrabili e di percorsi destinate ad automezzi pesanti.

A – Una richiesta, a pensarci bene, diventata oggi del tutto anacronistica. Allora si credeva necessario facilitare il traffico automobilistico nel centro della città; oggi si sa che è necessario allontanarlo e – dove possibile – impedirlo. Si sono rovesciate le esigenze. Se si avesse avuto la saggezza di prevedere gli inconvenienti che l'aumento di traffico avrebbe comportato, oggi avremmo ancora nel centro di Milano la pittoresca e vivace presenza dei Navigli.

B – Da queste premesse partono coloro che desiderano riaprire la vecchia Cerchia dei Navigli, interamente coperta negli anni 1928-1930. E' un desiderio avventato e utopistico, frutto di un sogno ingenuo, non di una obiettiva valutazione delle reali difficoltà.

A – Io lo considero un sogno coraggioso, non ingenuo; appassionato, non avventato; realizzabile, non utopistico.

B – Dissento energicamente. Tuttavia sono disposto più avanti a riprendere l'argomento. Ora vorrei invece parlarti del delicatissimo regime delle acque che regola il funzionamento dei Navigli.

A – Un regime di cui pochi sono a conoscenza; e di cui, anch'io, sarei curioso di avere più notizie.

B – Te le darò nel nostro prossimo incontro. Per oggi abbiamo già discusso ed esaminato molti problemi. E' ora di fare una pausa.

(continua)

Jacopo Gardella

Jacopo Gardella ringrazia il Professore Gianni Beltrame per le dettagliate notizie storiche cortesemente fornite durante la stesura di questo articolo.

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/15011>

12/07/2011

NAVIGLI: SEMPRE E SOLO PROGETTI?

Jacopo Gardella

Nello studio di Emilio Batistii, e per merito delle sue solerti iniziative, ormai proseguite da più di un anno, e della sua capacità di organizzare incontri sempre interessanti, si è tenuto giovedì 30 giugno un dibattito sui Navigli. Dei tre progetti presentati, e firmati rispettivamente da Boatti, Cislighi - Prusicki, Vallara, è utile fare un commento. Sono tra loro diversi, eppure uniti da un comune interesse: il Naviglio, e accomunati anche dalla prerogativa di non contraddirsi né escludersi a vicenda.

Boatti ripropone la riapertura dei Navigli storici; e mostra un insieme di vedute panoramiche dalle quali appare un Naviglio resuscitato, che torna a scorrere lungo l'attuale percorso di circonvallazione interna. Cislighi - Prusicki propongono una nuova Darsena, non lontano da quella attuale di Porta Ticinese, e collocata al posto dello scalo Ferroviario di Porta Genova. Vallara non intende reintrodurre l'acqua nel centro di Milano, ma vuole ravvivare la memoria del Naviglio coperto, e ricordarne il corso, ormai sepolto, mediante segnali impressi sopra l'area dell'alveo originale, ossia sull'asfalto dell'attuale circonvallazione interna.

I tre progetti non solo non si contraddicono, ma si integrano: Vallara pone le premesse per risvegliare in Milano il ricordo del suo passato; Boatti indica i modi con cui concretizzare questo ricordo mediante il ripristino del vecchio corso d'acqua; Cislighi - Prusicki hanno il coraggio di progettare un nuovo braccio d'acqua a suo tempo inesistente. Complessivamente il problema dei Navigli dimostra di essere sentito, accolto con favore, e già ampiamente studiato. A commento dei tre progetti vanno fatte alcune precisazioni:

1) *La riapertura dei Navigli è un atto di amore.* I nemici della riapertura dei Navigli, e quanti si oppongono alla rimessa in funzione della Darsena, sono ancora numerosi. Le loro obiezioni sono ancora incalzanti e per molti versi convincenti. Una disputa sulla opportunità o meno di riaprire i Navigli si protrarrebbe all'infinito. Impossibile arrivare ad una conclusione convincente e definitiva. La riapertura dei Navigli è una decisione non tanto funzionale quanto sentimentale. Chi crede di risollevarne la città di Milano, restituendole i Navigli, non si pone problemi contabili e amministrativi; si affida all'intuizione; si rimette a un impulso emotivo; si assume una responsabilità non tanto razionale, quanto passionale; sa che Milano tornerà a essere una città affascinante quando sarà di nuovo percorsa dall'acqua e ravvivata da incantevoli vedute sui canali.

Non serve avventurarsi in inutili e inascoltate dimostrazioni, volte a sostenere l'utilità dei Navigli; serve innamorarsi delle visioni magiche che i Navigli porteranno all'interno della città; serve sognare un paesaggio urbano animato dalla presenza dell'acqua, illuminato dai suoi riflessi e dalle sue luci.

2) *La riapertura dei Navigli è una operazione di profitto.* Da questa idilliaca visione di fiaba occorre scendere alla prosaica realtà finanziaria. Chi paga la riapertura dei Navigli? Non il Comune, in questo periodo privo di soldi; e chiamato a compiti ben più urgenti, come quello, per esempio, di costruire case popolari, da troppo tempo in attesa di essere deliberate e finanziate. Non i privati benefattori, poco convinti dell'utilità dell'opera, e propensi a sostenere scopi considerati più urgenti e più concreti, soprattutto in aiuto dei bisognosi e dei derelitti sociali. Non le Amministrazioni Provinciali e Regionali, persuase, anche se a torto, che il problema sia di sola competenza della Amministrazione comunale. Potranno pagare, per la riapertura dei Navigli, gli investitori privati. Riuniti in Società per azioni, avente come scopo sociale la navigazione sui Navigli, essi vedranno nella iniziativa una operazione redditizia; alla condizione, tuttavia, che il loro investimento assicuri un profitto ragionevole. Da quale fonte potrà arrivare questo profitto?

Arriverà da quanti faranno uso dei Navigli sia per scopi culturali e turistici, ossia per navigare lungo itinerari paesaggistici e monumentali; sia per motivi pratici e funzionali, ossia per effettuare trasporti su acqua sia di merci che di persone. Il biglietto pagato per l'uso dei natanti costituirà la fonte da cui gli investitori ricaveranno il loro reddito. E' evidente che tale fonte, da sola, non sarà sufficiente ad ammortizzare e restituire il capitale investito, ma costituirà ugualmente una base di partenza, alla quale si aggiungeranno contributi comunali, provinciali, regionali; nonché l'aiuto offerto da banche attraverso prestiti a condizioni di favore.

La riapertura dei Navigli, sia interni, cioè in città, sia esterni, cioè nel territorio, promuoverà nuove iniziative

turistiche. Ma tali iniziative non saranno sufficienti a coprire i costi di restauro degli alvei e di gestione del servizio nautico. Oltre alla prospettiva turistica, sicuramente proficua, occorre metterne in conto una nuova, finora mai considerata: la prospettiva di un trasporto su via d'acqua messo a servizio sia dei lavoratori, che arrivano giornalmente da fuori Milano, sia dei cittadini, che ogni giorno si muovono all'interno di Milano. I Navigli possono diventare una via alternativa, e in alcuni casi competitiva, tanto del trasporto su treno, usato nei movimenti extra-urbani, quanto del trasporto su filobus, destinato ai movimenti intraurbani. In particolare i Navigli della cerchia interna, se percorsi nei due sensi da veloci vaporetto, sostituiranno l'attuale filobus n. 94; e forniranno un servizio altrettanto, e forse ancora più efficiente di quello su strada, perché non interrotto da semafori, né arrestato da lunghe code di veicoli fermi agli incroci.

3) *La riapertura dei Navigli non è una replica tratta dal passato, ma una innovazione rivolta al futuro.* La riapertura dei Navigli non deve essere intesa come un fedele ricalco del loro aspetto originario; né un ripristino di forme e funzioni identiche a quelle avute una volta. Non si devono né si possono ripristinare i Navigli di un tempo, così come ci appaiono in tante note vedute romantiche. Del passato è giusto prendere le idee, non le forme; è giusto adottare i concetti urbanistici, non ricalcare gli aspetti fisici; i quali, tra l'altro, sono impossibili da resuscitare. I Navigli, una volta riaperti, faranno rivivere del passato l'utile progetto di servire la città con un trasporto su acqua, oltre che su strada, ma del passato non riprodurranno le stesse situazioni spaziali, né ripristineranno lo stesso trasporto di merci pesanti, né avranno la stessa funzione esclusivamente mercantile. La rinascita dei Navigli sarà l'occasione per ridisegnare il volto della nostra città, e per offrire una magnifica sfida a cui verranno chiamati gli architetti e gli urbanisti di oggi.

A questa sfida hanno risposto i due primi progetti presentati nello studio Batistii; entrambi hanno colto la straordinaria opportunità di riprogettare una parte non secondaria di Milano. Merita una particolare lode il progetto Cislighi - Prusicki, il quale ha avuto il coraggio di portare l'acqua dove prima non esisteva; e con ciò ha dimostrato quanto sia sbagliato il ripristino dell'acqua "come era, dove era", e quanto sia legittimo, anzi opportuno, l'invenzione di una nuova situazione urbanistica, in cui l'acqua diventi elemento qualificante, incomparabile sorgente di vitalità e di utilità. Il 97% dei cittadini, espressi nel Referendum e favorevoli alla riapertura dei Navigli, sappiano quanto sia delicato ma entusiasmante il riutilizzo dei Navigli per fini non solo estetici ma anche funzionali.

Jacopo Gardella

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/12737>

19/04/2011

QUANTO VALE LA BELLEZZA DEI NAVIGLI?

Giuseppe Ucciero

Che lo sviluppo porti con sé necessariamente degrado ambientale e abbruttimento dei luoghi è un lascito dell'era industriale e un pregiudizio difficile da smontare. Fa il paio con quell'altra visione delle cose per cui la sinistra è poco interessata al bello, essendo i suoi sostenitori più sensibili all'indispensabile che al "superfluo". Questa categoria interpretativa

è fuorviante: la capacità, e prima ancora la disposizione del genere umano, di compiere i gesti più elementari della sopravvivenza biologica intrecciandoli strettamente con i simboli e il gusto personale, afferma l'autonomia dell'umano rispetto al necessario: incrociare vimini in un modo piuttosto che in un altro, decorarsi con segni o abbellirsi con conchiglie, sono gesti che esprimono non il superfluo della nostra esistenza umana, ma esattamente il contrario, l'essenziale. Il Design, come segno estetico della funzione, non è nato con il Fuori Salone.

Nonostante l'evidenza storica e quotidiana di queste elementari considerazioni, il brutto ci circonda, legittimato dalla leggenda che lo vuole come necessario compagno dell'utile e del contemporaneo. La sinistra poi è spesso caduta nell'equivoco, accettando lo sviluppo tecnologicamente distruttivo come il prezzo da pagare per assicurare livelli minimi di sopravvivenza a larghi strati sociali esclusi: la bruttezza insostenibile delle realizzazioni socialiste è pari soltanto alla gravità dei suoi disastri ambientali. Possiamo dire che si trattava di un necessario passaggio storico? Non importa alla fine più che tanto, quando si è ormai fatta strada una visione del mondo e delle cose che include il Bello come fattore produttivo specifico della nostra società: l'Economia dell'Immagine si fonda sulla categoria della Bellezza e del Gusto, ancorché distorti.

Venendo a noi, pensiamo ai Navigli, a quel prezioso sistema di valori, cultura, memorie, simboli e pratiche, che si sono via via sedimentati tra la Darsena, le due alzaie, e nei territori circostanti. Pensiamo al motivo per cui proprio in questi luoghi e non in altri, così come in piazza Vetra o in Brera, si sono localizzati, addensandosi in una concentrazione elevatissima, i servizi per il loisir urbano, per quel bel vivere che attira ogni sera, in un pendolarismo quotidiano volontario, migliaia di persone. Se pensiamo a tutto ciò e ci chiediamo cosa chiama a sé, da tutta la città e dalla metropoli milanese, giovani e meno giovani, siamo costretti a riconoscere nella Bellezza dei Luoghi il fattore distintivo, la risorsa – valore sociale capace di generare servizio – valore economico. Non c'è dubbio, non si va a sera sui casermoni di Lorenteggio o sui Navigli coperti di via Senato. Si va a prendere il fresco e un'occhiata di Bello sui Navigli perché lì sono Storia e Natura, in un intreccio unico: il Sociale. Questa specifica dotazione locale di Bellezza è la risorsa che alimenta la produzione quotidiana di valore economico. E se così è, non si vede come si possa negare che la sua riproduzione quotidiana costituisca la garanzia della riproduzione del valore economico d'impresa.

Non pensiamo di aver detto nulla di particolarmente nuovo, e proprio per questo, non si può non essere stupiti, amareggiati e quasi disarmati, di fronte alla desolazione dei luoghi che abbiamo appena ricordato. Su tutti, lo scempio della Darsena, luogo simbolo della Milano città d'acqua, che potrebbe aggiungere Bellezza a bellezza, respiro dello Sguardo al nostro occhio, attrazione nuova a chi Desidera, e quindi Valore a valore, e invece giace manomesso e deturpato. E cosa pensare poi dello stato delle Alzaie e cosa del susseguirsi senza soluzione di continuità di insediamenti del divertimento (le "Quinte" della Movida) che, non regolati, consumano la Bellezza e così facendo distruggono i loro stessi guadagni futuri?

Difficilmente possiamo trovare a Milano un luogo in cui si coglie così stretta la relazione, e non l'opposizione, tra il bello e l'utile, tra l'immateriale e l'economico, tra il Valore Sociale e

il Valore d'impresa. E altrettanto difficilmente possiamo trovare a Milano un luogo in cui questa relazione viene negata dalla aggressività senza prospettive di uno sfruttamento vergognoso e pari, per la sua impudenza e per la sua gravità, al comportamento di una pubblica amministrazione che sarebbe facile chiamare ignava, oltre che complice di piccoli ma sostanziosi interessi privati senza futuro.

Ignava perché lascia residenti e imprese a fronteggiarsi in un contenzioso ad armi dispari, ma soprattutto perché del tutto indifferente alla comprensione di una politica attiva, all'altezza dei tempi e della domanda di tutti, residenti, imprese e ospiti, in grado di generare quella maggior Qualità Urbana - Bene Comune che può aggiungere risorse sul tavolo del confronto e della mediazione.

Fuor di metafora: una Darsena rimessa a nuovo, una politica degli spazi verdi (micro e macro), un'azione di attrazione di flussi turistici che facciano vivere il quartiere nelle ore, i giorni, e le stagioni, non ingolfate dalla Movida, non sono tutti elementi di una dimensione urbana più vivibile, socievole, fruibile e al tempo stesso economicamente attraente? Non è allora vero che la Bellezza è al tempo stesso Dono sociale e Motore della creazione del valore d'impresa?

Noi lo affermiamo perché pensiamo che la Bellezza sia sinonimo e non contrario di sviluppo, lo crediamo perché siamo convinti che la sinistra debba rivendicare a sé il compito di farsi promotrice del Bello e non solo del necessario, perché infine crediamo che siamo nati come donne e uomini non per compiere i gesti automatici e compulsivi, e per questo anonimi, della sopravvivenza biologica, ma quelli ricchi di senso, di gusto e di individualità, che affermano il Bello come piena espressione della nostra autonomia.

Giuseppe Ucciero

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/10672>

29/03/2011

DARSENA, NAVIGLI, TORTONA: IL TERRITORIO NON È CARNE DI PORCO

Giuseppe Ucciero

Navigli e via Tortona trovano il loro punto di giunzione, fisico e simbolico, nella Darsena. Lo strettissimo triangolo all'apice del Ticinese soffre sempre più per la congestione generata dalla localizzazione senza regole, gomito a gomito, dei distretti del divertimento e del design, su di un tessuto urbano prezioso ma delicato. Un tessuto che, proprio per i

suoi valori ambientali e storico culturali, attrae sempre più numerose imprese e persone, in un cortocircuito che valorizza certo come piattaforma unica delle proposte legate al gusto, al loisir urbano, e all'immateriale, induce anche degrado, invivibilità, scarsa qualità urbana.

Qui si può toccare con mano quanto sia dannosa un'idea di governo cittadino che semplicemente "lascia fare", nella superstiziosa idea che, da soli, i soggetti in causa possano trovare metodo e rimedi efficaci al loro disagio. Così, ristoratori e residenti, negozianti diurni e "giovani di tutte le età", si contrappongono da anni in un braccio di ferro che sembra senza via d'uscita e da cui tutti escono perdenti. Eppure tutti sarebbero vitalmente interessati a sostenere proposte di sviluppo fondate sul concetto unificante della qualità urbana, cosa che chiede però come condizione essenziale l'entrata in campo di un'amministrazione che si impegni a elaborare una nuova sintesi dell'identità del quartiere. Una sintesi che non occulti quanto di nuovo ormai caratterizza il quartiere, senza però schiacciare quanti ci vivono in un "incubo ad aria condizionata". Una sintesi che sappia riconoscere nella Bellezza il Bene comune per la sostenibile creazione di valore delle imprese e per la fruizione sociale dei luoghi. E qui casca l'Asino: non solo la Giunta Moratti non ne è stata capace, limitandosi a una visione ideologicamente pigra della trasformazione del territorio. No, ci ha messo del suo: ecco così sommarsi, al degrado ereditato da quindici anni di centrodestra, un nuovo, gravissimo, sfascio che va messo tutto sul conto particolare della Moratti; il caso Darsena. Altro che Milano città d'acqua! Altro che Expo della sostenibilità!

Da sei (6) anni, divertimento e design hanno, come fondale privilegiato per le loro rappresentazioni del gusto, le evoluzioni di ratti, spazzatura e marciume, abbandono e degrado ambientale e sociale: è un gravissimo danno per tutti, residenti, imprese e ospiti. La Darsena potrebbe essere invece una risorsa in più, una grande riserva di spazio attrezzata (la Piazza d'Acqua), da porre in gioco, nella ricomposizione dei diversi interessi, verso una qualità urbana all'insegna della vivibilità, della memoria e della socialità, valori che non solo migliorano la qualità della vita dei residenti ma "attrezzano", rafforzandoli, i distretti del divertimento e del design.

L'inadeguatezza e la cattiva volontà politica della Moratti hanno condannato la Darsena a un presente di devastazione, sottraendo a tutti una fondamentale risorsa di vita e sviluppo: questo disastro è simbolo plastico del suo "volere male" a Milano. Per questo non ci si può sottrarre a uno sforzo collettivo che sappia unire alla denuncia serrata di questo stato di cose anche uno sforzo particolare di elaborazione e di proposta innovativa e fare del Ticinese un *luogo rinnovato* dove socialità, energie imprenditoriali e ospitalità, ri-trovano l'occasione per una nuova e più efficace sintesi.

Le Elezioni del 2011 sono una preziosa occasione per tradurre in concreto la visione e la disponibilità di tanti, residenti, imprese e ospiti, a svilupparla: non sprechiamola.

Giuseppe Ucciero

09/11/2009

PEDONI E NAVIGLI TRA SOGNO E INCUBO

Gabriella Valassina

L'inserimento d'isole pedonali, uno dei punti di forza della politica ambientale e della mobilità di quest'amministrazione, è giustificato, come citano molti quotidiani da "più qualità di vita". Che cosa significa? Minor inquinamento ambientale e atmosferico, possibilità di percorrere tranquillamente aree cittadine senza la presenza ingombrante di auto private, meno rumore, più pulizia e decoro dell'ambiente.

In realtà le nuove proposte per l'introduzione d'isole pedonali in diversi quartieri della città, mostrano aspetti e, a nostro parere, conseguenze diverse e risposte non sempre positive da parte dei residenti.

La nostra esperienza, vissuta quotidianamente, è quella che si riferisce triangolo compreso tra i due Navigli della zona sud di Milano, area destinata a far parte di uno dei tre macro-ambiti in cui sono state divise e catalogate le nuove isole pedonali e precisamente quella chiamata zona "a forte domanda pedonale".

Chi reclama a gran voce questa trasformazione? Non certamente i residenti, né è dettata da una forte presenza di turismo o di shopping, ma esclusivamente dai gestori dei locali serali/notturni che devono incrementare i profitti economici della *movida*.

In un censimento fatto in modo artigianale nello scorso autunno, abbiamo contato circa 200 locali distribuiti nell'area che comprende le strade più frequentate della movida dei Navigli. Son molti, sono troppi.

Attualmente alcune vie lungo le sponde (Alzaia naviglio Pavese, Alzaia naviglio Grande, Ripa Ticinese) sono interessate dalla ZTL che prevede l'uso di pass e l'apertura ai mezzi commerciali solo per poche ore nella giornata. Queste e altre vie saranno comprese completamente o parzialmente nella trasformazione determinata dall'Isola pedonale permanente. Nel progetto indicato dall'Assessore Croci ci sarà, quindi, una commistione tra ZTL e strade pedonalizzate.

I problemi causati da queste trasformazioni di ampie zone di quartieri residenziali sono legati alla possibilità di movimento dei residenti: non vi possono accedere taxi, non possono entrare auto di soccorso o di trasporto per disabili e anziani. "Siamo prigionieri nella nostra stessa casa", "E' limitata la nostra libertà di accedere alle nostre abitazioni". Queste alcune delle affermazioni che negli incontri con gli abitanti abbiamo più volte raccolto durante i periodi in cui è attuata l'Isola pedonale estiva. Aumenterà inoltre la difficoltà di parcheggio per chi vi abita, che nel progetto non è risolto, mancando la sosta in alcuni punti all'interno dell'area in questione e non essendo stati previsti parcheggi in superficie alternativi (come nel quartiere Sarpi), non ci sono inoltre possibilità di mobilità alternativa non essendo state ancora realizzate le piste ciclabili programmate.

Come cittadini avevamo presentato una proposta che dava delle indicazioni sulla possibile realizzazione di un'area protetta, naturalmente molto più limitata e regolata da norme precise. Anche il Consiglio di Zona 6 aveva prodotto lo scorso anno un documento che avrebbe dovuto essere la base per qualsiasi progetto futuro, a oggi non sappiamo se quanto deciso e votato dai Consiglieri di Zona di maggioranza e opposizione faccia parte della proposta del Settore comunale competente. Il progetto definitivo, cosa strana, non è ancora presente in Consiglio di Zona e quindi è difficile discutere e riflettere su ciò che non c'è.

L'esperienza vissuta intensamente dell'isola pedonale estiva è da anni motivo di forti perplessità e di giudizi negativi: sono mancati i controlli necessari affinché un luogo molto frequentato potesse garantire regole di vivibilità e sicurezza accettabili, sporcizia e degrado sono stati documentati, leggi e norme legate anche al contratto disciplinare tra Amministrazione e Associazioni dei gestori disattese.

Crediamo, inoltre, che questo luogo meriti ben altro che una serie continua di dehor che a breve diventerebbero stabili e definitivi modificando e snaturando il paesaggio, non dimentichiamo, tutelato da un vincolo ambientale (Deliberazione della Giunta Regionale del 30.12.94 n. 5/62221) e che la difesa del patrimonio ambientale richiede il recupero di attività e d'impresе che riportino vera vita e, da molti disprezzate, cultura e storia nel quartiere simbolo della vecchia Milano. O forse il profitto e l'interesse economico devono prevalere, come spesso accade, su tutto e tutti?

Gabriella Valassina

<http://www.arcipelagomilano.org/archives/4047>