

L'INCHIESTA

Milano e i Navigli, il futuro disegnato sull'acqua

NICCOLÒ ZANGAN
 MILANO

Quando l'ultima chiatta per il trasporto di sabbia attraccò al naviglio grande, nessuno ci fece caso. Era l'autunno del 1975. Era già stata coperta tutta la cerchia. Intombata l'acqua sotto i grandi corsi della città. La fine dei navigli andava in scena quasi anonimamente, pezzo dopo pezzo. Non si vedeva



più nulla, ma era facile raffigurarsi la scena: l'acqua sotto al cemento. L'acqua schiacciata dai marciapiedi, sotto le soles dei passanti. L'acqua sacrificata sull'altare dei palazzi e della viabilità ad alto scorrimento. Lungo quei piccoli canali stretti che attraversavano la città, irrorando il cuore di Milano, aveva già viaggiato il genio di Leonardo Da Vinci.

CONTINUA ALLE PAGINE 12 E 13

Il Comune comincia a rendere navigabili sette chilometri dei canali che erano stati "tombati" dal centro alle campagne. Subito 150 milioni per la connessione idraulica e la riapertura dei primi 5 tratti, e poi in nave fino alla Borsa e al Duomo

La sfida di Milano città d'acqua Il futuro disegnato sui Navigli

NICCOLÒ ZANGAN
 MILANO
 SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

E poi i marmi per costruire il Duomo, la carta per le rotative del Corriere della Sera. E commerci, frumento, profumi dalla Bassa Padana, villeggianti. Sembrava una storia finita per sempre: una vecchia cartolina in bianco e nero della città. «Saluti da qui». Invece, quella storia sta per rinascere. Milano sta sull'acqua. Galleggia. E anche se adesso è difficile da credere, tornerà ad essere quello che era. Ma diversa, nel futuro. È tutto scritto nel «Progetto Navigli», discusso da anni e spiegato quest'estate ai cittadini, quartiere per quartiere, strada per strada, in una lunga serie di dibattiti pubblici. «Sono già pronti 150 milioni di euro per la connessione idraulica e la riapertura di cinque tratti dei navigli. Ora siamo al progetto preliminare: ci sarà lo studio di fattibilità, seguiranno le modifiche al piano regolatore e la valutazione di impatto ambientale. Tutto questo entro il 2019. Mentre l'anno successivo, il 2020, sarà quello dell'inizio dei lavori». Chi parla è l'architetto

Antonello Boatti. È lui ad aver disegnato il progetto per il Comune di Milano, con altri 10 professori universitari uniti gratuitamente dalla stessa passione. Otto dal Politecnico, tre dall'Università Statale: ognuno con le sue competenze.

Si tratta di riaprire i Navigli in due fasi. La prima prevede cinque tratti con tutto quello che serve: acqua, ponti, alberi, piste ciclabili, nuovi spazi urbani. Ecco i luoghi: Melchiorre Gioia, Conca dell'Incoronata, via Francesco Sforza, piazza Vetra, Conca di Viarenna. La seconda fase servirà per collegare quei cinque tratti fra loro, fino ad ottenere un totale di 7 km navigabili. Il Comune di Milano impiegherà in tutto dodici anni per rendere concreto questo sogno. Due fasi distinte di lavoro. Poi, altre piccole chiatte potranno attraversare la città. Sfruttando il dislivello da Nord a Sud, con l'acqua che scorrerà verso la Darsena e verrà usata anche per le condotte dei riscaldamenti delle case. Per poi lasciarla correre fino ad irrigare le campagne del Lodigiano, chiudendo il ciclo.

La navigazione sotto i ponti
 Sembra facile. Ma sarà un sistema di dieci chiuse a permettere alle barche di salire

e scendere, navigando sotto i ponti a raso.

Tutti i nuovi canali saranno larghi da 9 a 6 metri, la profondità minima di un metro e cinquanta, sufficiente per il trasporto di cose e persone. «Alla navigabilità dei nuovi navigli tenevamo tantissimo», dice ancora l'architetto Boatti. «Siamo convinti che quello che nascerà non debba essere solo un canale di abbellimento, ma qualcosa di utile. Verrà attraversato da barche con poco pescaggio, in modo che non sollevino on-

re al difetto di non avere un fiume navigabile: mancava una via per gli scambi commerciali e bisognava inventarla. I nuovi navigli rinasceranno, invece, come simbolo di un'altra idea di città. C'era già stato un referendum consultivo nel giugno del 2011. La domanda era stata posta in modo molto diretto: «Volete voi che il Comune di Milano provveda alla risistemazione della Darsena e proceda gradualmente alla riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli?».

L'iter avviato nel 2011 con un referendum popolare

de. Avranno tutte il motore elettrico. Immaginiamo anche attività canoistiche, perché non dovrà essere un canale ingessato. Ma vivo. Per i cittadini. Per i turisti. Per collegarci ad altri pezzi d'Italia. Sarà un pezzo importante di una città più verde, con meno automobili nel centro storico e più piste ciclabili, con meno traffico e maggiore qualità della vita». Essere o non essere una città d'acqua, per Milano è sempre stata una specie di scommessa. I vecchi navigli erano nati per rimedia-

Modifiche in corso d'opera
 Avevano votato 489.727 persone, il 94,32% aveva risposto sì. Ma per spiegare bene il progetto, il Comune ha voluto organizzare una serie di incontri e dibattiti pubblici. Durante tutta l'estate, sono fiorite idee, proposte, aggiustamenti. E sono arrivate anche, inevitabilmente, le critiche. Tutte voci sono state raccolte nei Quaderni dei Navigli, un libro che adesso si può leggere come un perfetto spaccato italiano. Ecco la signora M.L.P.: «Sono totalmente contraria all'iniziativa. Ritengo che ci siano grandi svantaggi, a cominciare dalla congestione del traffico nelle vie limitrofe e all'aumento quasi certo del problema zanzare». Il signor G.A.: «Ora ho 75 anni. Quando venne lanciata questa idea, vi

aderii con entusiasmo. Mi piaceva. I navigli hanno sempre fatto parte dei miei ricordi, la Martesana in via Melchiorre Gioia e la Cassina di Pomm, il ponte di Greco alla Centrale: quanti tuffi d'estate! Ora sono passati alcuni anni dalla proposta e io non sono più d'accordo. Anzi, sono contrarissimo! Abito nella zona di Brera. Vedo giornalmente il degrado morale e materiale della città a causa della movida notturna e delle scelte di queste ultime tre amministrazioni di "abbellire" il panorama con grattacieli, inutili e costosi pagati dai cittadini. Siamo clienti delle banche che prestano i soldi agli immobilizzatori quindi i soldi sono i nostri, ma le archistar di chi sono?».

In guerra con le zanzare
 Il signor E.S.: «Riapriamo i Navigli, i corsi d'acqua, piantiamo alberi ovunque, in ogni strada, per i parcheggi c'è tanto posto in moltissime aree ex industriali anche in città. Dai, sbrighiamoci. Grazie». Il signor M.S.B.: «Il rischio è l'aumento della popolazione di insetti nocivi e di animali potenzialmente portatori di malattie. Si tratta a mio parere di una spesa grande, inutile e dannosa, che non recherà neanche beneficio estetico e non sarà di nessuna utilità ai cittadini. Reputo che gli unici beneficiari saranno le imprese

a cui verrà commissionato il lavoro. Con rispetto». Si chiama progettazione partecipata. È stato un esperimento di successo: 3 mila persone agli incontri, 70 mila sui social, 100 articoli pubblicati, una newsletter seguita da 300 mila persone. «È un'opera che incide sul tessuto urbano ed è giusto investire tempo e risorse per un'attività di ascolto capillare», spiega l'assessore Lorenzo Lipparini. «Sperimentiamo un modello cittadino utile per fare le grandi opere». Perché si farà. Ormai è deciso. Di tutto quello che verrà, adesso si vede poco.

La visione acquatica del futuro

L'inizio è in via Melchiorre Gioia all'altezza di uno scolmatore, una grande grata che filtra l'acqua del canale della Martesana prima di essere inghiottita sotto lo stradone. La fermata del pullman è all'altezza del civico 296. «Gioia, Cassina de Pomm».

La via dell'acqua verrà riaperta lì: dalla periferia al centro. La fine di tutti i canali, invece, è la Darsena. Dove già oggi si raduna la vita intorno al naviglio grande, coi carretti che vendono Spritz a 3 euro, il mercato sempre aperto, Milano di notte.

Il patriarca di questa visione acquatica della città è l'architetto Empio Malara. È il primo ad aver sognato Milano com'era, pensando a come avrebbe potuto diventare. Non a caso è il presidente dell'associazione Amici dei Navigli. Quando ne parla la voce si increspa come le onde basse di città: «Abbiamo il più antico patrimonio di canali d'Europa, ma siamo i più indietro nella valorizzazione. La riscoperta dei navigli favorirà una rigenerazione culturale. Oggi c'è carenza d'acqua e la città ne è ricca. A Milano i navigli sono il futuro, non il passato». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



