

L'intervento

UNA CITTÀ  
D'ACQUA  
CON I NAVIGLI  
CHIUSI

di FRANCO ISEPPI

L'intervento

LA CITTÀ D'ACQUA  
E I NAVIGLI CHIUSI

Milano è l'unica metropoli europea che, pur essendo collocata in un'area strategica come la Pianura Padana e con una rete di vie d'acqua così importante, ha rinunciato a essere una città d'acqua con tutte le conseguenze strutturali e simboliche che ciò ha comportato.

I lavori di chiusura dei Navigli iniziarono nel 1929 a partire dalla Cerchia per concludersi negli anni 60 con l'interramento del canale Martesana lungo via Melchiorre Gioia. Le motivazioni furono molteplici.

L'igiene urbana — i Navigli venivano utilizzati come fognature a cielo aperto — e lo «slancio verso la modernità» — leggasi motorizzazione di massa — che vedeva nelle vie d'acqua un ostacolo alla circolazione in città. Tutte ragioni pratiche e superabili — come dimostra l'esperienza di tante città europee — che hanno, però, cancellato una traccia fondamentale e peculiare di Milano.

Un progetto di riapertura dei Navigli, dunque, ha il grande vantaggio di ristabilire una connessione — storica, urbanistica e identitaria — tra la metropoli di oggi e quella del passato. Tuttavia non può essere vissuto come un semplice restauro, ma deve rappresentare un «ritorno al futuro». Un modo per realizzare una nuova Milano a misura d'uomo e di bicicletta, in cui a fianco di quella delle auto possa affiancarsi, e via via sostituirsi, una mobilità dolce in una nuova città più «pulita» fatta di isole pedonali e piste ciclabili.

I Navigli sono uno strumento con cui Milano potrà acquisire una nuova immagine rafforzando la sua centralità nell'area metropolitana e padana e arricchendo le sue relazioni con tutti quei territori che vivono ancora le vie d'acqua come parte integrante del proprio paesaggio urbano o rurale.

La loro riapertura testimonierebbe la saldatura tra storia e sviluppo e si concilierebbe bene l'idea di una «città verticale» — a misura di ascensore e di cui constatiamo i limiti — con quella orizzontale, a misura d'uomo.

Il nuovo «paesaggio milanese» sarebbe un forte elemento di attrattività turistica non solo per gli stranieri (oggi il 63 per cento dei 9 milioni di presenze annue), ma anche per gli italiani. Tutti interessati a una città che fa della contaminazione — tecnologia e tradizione — un elemento di distintività, costituendo un esperimento eccezionale per una via italiana alle smart cities. Per i milanesi, la città d'acqua rappresenterebbe un elemento innovativo di riconoscimento, di incontro, di «pausa» urbanistica.

Questo progetto è espressione dell'essenza stessa del turismo che non è un bene, ma un prodotto di sistema. Esiste e acquisisce valore solo quando si afferma una relazione virtuosa tra tutte le componenti di un territorio: da chi governa le risorse culturali e paesaggistiche, agli attori economici e alla cittadinanza. L'operazione navigli, infine, può essere vissuta come legata a Expo 2015. Non lo è nella realtà, essendo indipendente, ma riflette il clima culturale nel quale l'Expo 2015 dovrebbe svilupparsi. Se c'è un elemento, infatti, che mette assieme il concetto di nutrizione e di energia, questo è proprio l'acqua, che gode già di tutte le attenzioni delle scienze umane e, in particolare, dell'antropologia culturale. I due progetti sono contemporanei e pertanto, nell'immaginario e nelle eredità che l'Expo 2015 può lasciare, quello di una «città dei navigli» sarebbe un segno duraturo di grande attrattività per il turista che viene a Milano, come lo è il Duomo che oggi è visitato da oltre 3 milioni di persone ogni anno.

Presidente Touring Club italiano

