

LA CITTÀ DI DOMANI

NAVIGLI APERTI UN'OPPORTUNITÀ

di ANTONELLO BOATTI

La recentissima pubblicazione degli atti del nuovo Piano di governo del territorio conferma una gradita sorpresa per tutti coloro che si sono dichiarati favorevoli alla riapertura dei Navigli (95 per cento dei votanti) in uno dei referendum ambientali del 2011. Accogliendo le numerose osservazioni formulate da cittadini e associazioni, la giunta ha proposto e il consiglio ha approvato l'inserimento del tracciato degli storici Navigli come ipotesi di possibile riapertura.

Dopo 130 anni e cioè da quando Cesare Beruto cancellò dal Piano di Milano (1884) così larga parte dei Navigli, riappare in una pianimetria urbanistica della città quel segno d'acqua storico. Così è possibile oggi pensare ad un progetto di fattibilità della riapertura dei Navigli come elemento nuovo e qualificante di una stagione urbanistica diversa che emblematicamente cambia il suo orizzonte: dalla spinta incontrollata all'edificazione e alla densificazione, alla cura per la qualità urbana e del vivere quotidiano. L'idea è quella di stendere sulla città lo storico sistema di canali, lungo i tracciati della Martesana in via Melchiorre Gioia e sulla Cerchia dei Navigli dal Ponte delle Gabelle sino alla Darsena, passando per i luoghi più belli di Milano. Una via d'acqua navigabile per battelli di ridotte dimensioni di trasporto pubblico, collegata al tema più generale della navigabilità dal lago di Como al Ticino, come da anni sostengono l'architetto Empio Malara e l'Associazione Amici dei Navigli. Un progetto fattibile, disegnato via per via, in grado di salvaguardare i diritti dei residenti affiancando sem-

pre al naviglio una strada di servizio e soprattutto una pista ciclabile che magicamente potrebbe congiungere Ticino e Adda con il centro di Milano.

Niente a che vedere con la nostalgia del passato, ma anzi progetto per il futuro, capace di collegare storia e innovazione (basti pensare alle risorse energetiche derivanti dai salti d'acqua e dalla possibilità ad esempio di usare gli scavi per realizzare un possibile anello del teleriscaldamento per il centro della città). Le obiezioni principali riguardano essenzialmente l'impatto che la riapertura dei Navigli avrà nei confronti del traffico e della viabilità e i costi della realizzazione. Ma, sulla questione del traffico, Area C e prima ancora Ecopass, non avevano e hanno per obiettivo la riduzione del traffico veicolare privato nel centro storico e un invito per tutti a usare i mezzi pubblici per giungere nel suo centro? La riapertura dei Navigli potrebbe costituire un elemento fondamentale per centrare l'obiettivo garantendo al contempo la fluidità degli spostamenti essenziali (residenti, carico e scarico merci e emergenze, mezzi pubblici). Sulla sostenibilità finanziaria di un intervento di questo tipo, considerando la questione da un punto di vista più ampio, bisogna saper collegare i costi ai benefici economici che deriveranno dal rilancio turistico di Milano e dalla sua maggiore attrattività e competitività nell'ambito europeo.

Un progetto di questo tipo può radicarsi solo attraverso una progettazione partecipata che è d'obbligo quando la città chiede a chi la abita di modificare le consuetudini di vita. La posta in gioco è molto alta ed è in grado di rendere la Milano

di domani ancora più bella e vivibile.

*Politecnico di Milano

