

## La riscoperta dei Navigli: un mezzo, non un fine.

*Guido Rosti Cesàri*

*Gennaio 2019*

Si è acceso recentemente soprattutto per merito del Comune, ma anche per spinta di soggetti di vario genere (università, associazioni, comitati, residenti, partiti politici, testate giornalistiche, etc.), un grande dibattito cittadino sul tema della possibile riscoperta del Naviglio interno, fatto comunque positivo questo, indicatore della vivacità ritrovata della città, che coinvolge proficuamente tutti coloro che amano Milano e che ne hanno visioni differenti e sovente discordanti e che, se correttamente condotto, può portare a scelte meditate ed il più possibile condivise. E' ancora più recente un momentaneo stop a tale processo decisionale, in quanto difficoltà finanziarie dovute al venir meno di possibili significativi finanziamenti Regionali e Statali sembra abbiano costretto l'Amministrazione Comunale a dare indispensabili priorità a scelte più impellenti ed urgenti. Tutto ciò tuttavia non deve interrompere il ragionamento generale sull'opportunità o meno di tale possibilità che ovviamente come spero, sia solo sospesa e non definitivamente accantonata.

Proseguendo pertanto il filo del discorso vorrei sottolineare che spesso, a mio parere, l'argomento sia stato posto, sotto una luce scorretta e non chiara, in quanto si parla solo di un pezzo di visione (la riapertura) senza evidenziarne il disegno globale in cui esso verrebbe inserito e ciò può alterare e distorcere un giudizio che dovrebbe essere al contrario compiutamente ponderato per consentire una scelta correttamente ragionata per tutti, sia per i favorevoli che per i contrari, ma anche e soprattutto per stimolare gli indifferenti.

La riapertura rivisitata e corretta di un vecchio canale, posta solo nella lettura limitata di abbellimento della città, del paesaggio urbano e magari di sviluppo turistico è certamente di per sé troppo debole e parziale per sostenerne la validità, i costi e le pesanti implicazioni connesse (traffico, parcheggi, etc.). Se invece tale operazione viene considerata ed inserita quale parte integrante di un disegno progettuale più ampio ed ambientalmente avanzato di un pacchetto globale di strategie di sviluppo sostenibile, l'immagine può finalmente diventare chiara ed i suoi contorni prendere giustamente quelle vere proporzioni e dimensioni macroscopiche insite nella reale proposta complessiva.

Ora qual è il disegno che si vorrebbe consolidare e sviluppare nella Nuova Milano, quella partorita da Expo, più Europea, più avanzata ed ormai internazionalmente desiderata e sempre più frequentata (aspettando le Olimpiadi...)? Sicuramente una città ancora più vivibile e gradevole con aria pulita e meno morti per polveri sottili, con servizi di trasporto efficienti integrati da mezzi di vario tipo in condivisione, con meno mezzi privati in circolazione, con acque che scorrono pulite e senza complicare la vita dei cittadini, rispettosa degli impegni assunti per il controllo di emissione dei gas serra e quindi con l'accesso ad energie rinnovabili, con tanto più verde e con spazi da vivere attrezzati per giovani e non, con un'economia circolare sempre più virtuosa, insomma una città sempre più "Smart" piacevole, pratica, sana, bella ed a misura d'uomo.

Ecco allora che nasce l'idea di mutare profondamente l'attuale struttura cittadina creando in primo luogo un'area centrale protetta e riservata ai mezzi pubblici ed ai soli residenti, diminuendo drasticamente le emissioni inquinanti a beneficio di tutta la città, anche con politiche analoghe allargate di freno ai mezzi inquinanti; riattivando il flusso delle acque che un tempo scorrevano da Nord a Sud senza ostacoli riutilizzando acque pulite che oggi vengono buttate; attivando sistemi di pompe di calore che sfruttano la ricchezza della temperatura costante della falda, sostituendo così un bel po' di caldaie tradizionali, moltiplicando il verde, etc.

E così la rinascita dei Navigli<sup>1</sup>, come vedremo, una volta portato a termine il progetto complessivo<sup>2</sup>, non sarebbe che uno degli strumenti che potrebbero realisticamente garantire tale svolta, quindi un mezzo e non un fine.

Infatti la cerchia disegnerebbe in modo perfetto l'area off-limit al traffico privato non residente, permettendo una fruizione nuova più sana e piacevole del centro città (soprattutto con la nuova M4), ma anche con modalità ciclopedonali diffuse. Le acque della Martesana pulite, anziché venire letteralmente buttate insieme al Seveso (sporco) nel Redefossi, troverebbero una nuova strada attraverso la città e potrebbero contribuire all'agricoltura del Sud Milano povera d'acque. Le pompe di calore ora impossibili da utilizzare troverebbero un degno recapito per le acque scaricate che potrebbero, comunque pulite, trovare anch'esse utilizzo ed infine Via Melchiorre Gioia, ora francamente molto poco attrattiva, vedrebbe un vero e proprio rinascimento, popolandosi di punti di aggregazione collegati dall'acqua e da banchine ciclopedonali dedicate.

Oltre allo strumento "Navigli" altre azioni si devono inserire così in questo nuovo vasto disegno della Nuova Milano e sono per citare i più importanti: il disincentivamento progressivo dell'uso generalizzato di auto inquinanti a favore di automezzi a basse emissioni (l'area B per intenderci), la creazione di adeguati parcheggi esterni di interconnessione per evitare l'ingresso giornaliero di veicoli nella città, la sostituzione di tutti gli impianti di riscaldamento a gasolio, la rivisitazione degli scali ferroviari in chiave green, un vera nuova città nella città con tanto verde e nuovi servizi, la realizzazione di tutti gli interventi pensati per risolvere del tutto le inondazioni del Seveso<sup>3</sup>, il prolungamento ed adeguamento delle linee metropolitane (una per tutte il collegamento con Monza), etc.

Credo che nel quadro di una simile visione di grande scala, articolata ed integrata fra tutti i suoi elementi, si possano superare di gran lunga le critiche che, in relazione alla riapertura di Navigli, si limitano al disagio per la diminuzione di parcheggi o all'utilizzo di fondi per interventi considerati prioritari (case popolari, ospedali, scuole, etc.) che peraltro devono essere comunque garantiti. E' un po' come quando qualcuno diceva che "la cultura non paga" e poi si è accorto che le mostre belle vengono affollate da milioni di interessati assetati di conoscenza. Qui l'investimento iniziale, certamente non da poco, ritornerebbe in un futuro non lontano con gli interessi in termini di traino benefico concreto per tutta la città.

Bisogna quindi a mio parere promuovere una visione di grande mutamento, di apertura al futuro, rispetto ad un modello di città vecchio e superato, dove le automobili personali avranno comunque, Navigli o non Navigli, lo si voglia o no, sempre meno spazio disponibile. Una città che i nostri figli si aspettano che gli consegniamo e che a mio parere gli dobbiamo lasciare quale risarcimento, dopo i giganteschi danni che la nostra generazione ha commesso in passato (cementificazione, inquinamento di acque, suoli e aria, assenza di verde, etc.).

E i vecchi canali rinati a nuova vita, non certo romantica cartolina, ma strumento di vera innovazione e mutamento, ne potrebbero essere fra i principali artefici, un po' come avvenne quando, dopo le rovine della guerra e dei bombardamenti, con la città in ginocchio e semidistrutta, la prima cosa che il coraggioso ed illuminato Sindaco Greppi volle ricostruire non fu un ospedale, una scuola o una fabbrica ma bensì La Scala, un simbolo enorme per i Milanesi, che sarebbe diventato il modello di rinascita, di traino e speranza nel futuro.

---

<sup>1</sup> Si intende qui la riattivazione completa del Sistema Navigli, non solo nella città ma in tutta l'area milanese.

<sup>2</sup> La fase ipotizzata di riapertura parziale di cinque tratti e del canale sotterraneo di raccordo Martesana-Darsena deve essere concepita solo come prima fase di un progetto complessivo organico e integrato già gradualmente conforme alla possibilità di navigazione finale, il cui avanzamento nel tempo deve essere unicamente dettato dai margini di bilancio via via disponibili nelle varie gestioni finanziarie.

<sup>3</sup> Le vasche di laminazione già progettate, finanziate ma la cui realizzazione va a rilento per problemi burocratico/legali