



La metropoli che cambia/1

Vittoriano Vigariò, che ha firmato il piano per la definitiva sistemazione del Parco Sempione, è convinto che i milanesi debbano riprendere a pensare alla grande

“E tanto per cominciare scoperciamo i Navigli”

di SILVIA GIACOMINI

Può cambiare, Milano? Ce lo chiediamo quotidianamente, mentre dai marciapiedi ridotti a parcheggio scendiamo sulla sede stradale dove non ricicliamo la mota solo grazie alla lentezza del traffico. Ce lo chiediamo mentre respiriamo l'aria più inquinata d'Europa, attraversando gli speditissimi spazi verdi che vengono riscossi nel nostro tempo libero. E poi la sera, quando i botteghi abbassano le serrande e il centro diventa un deserto.

Come potrebbe diventare, Milano? Ce lo domandiamo mentre paghiamo i tassisti più cari del mondo, aspettiamo i rari tram, ci strizziamo in metropolitana. Ce lo chiediamo mentre guardiamo le ridicole panchine in via Sant'Andrea, attraversiamo i quartieri appena fuori dalle mura spagnole che inesorabilmente soffrono il degrado di lontane periferie, o passiamo per le periferie vere, che sono brutte in modo punitivo, evidentemente destinate a cittadini cattivi. E la domanda torna, insistente, quando sui giornali leggiamo di convegni, e tavole rotonde, sulla necessità di ricostruire la periferia, o sulla possibilità di pavimentare le vie del centro a vivaci colori.

Da chi, da cosa dipende, la possibilità di cambiare la città? I progetti messi a punto con tanta fatica dalla passata amministrazione, hanno ancora un senso? Saranno realizzati? La città che a noi pare immobile, e soffocata, brutta — ma per caso inavvertenti?

Abbiamo girato la domanda a architetti, imprenditori edili, studiosi, amministratori, cominciando dall'architetto Vittoriano Vigariò, autore di un progetto per la sistemazione del Parco Sempione già entrato in fase esecutiva. Troviamo Vigariò nel suo studio di Corso di Porta Vigentina, dove abita fin dal '33. «Venivamo da via Francesco Sforza, dalla casa col timpano che mio padre aveva sistemato. Era pittore e architetto, mio padre, responsabile del progetto per il campanile del Duomo che non passò: vinse la linea speculativa di Piazza Diaz, con la torre Martini come simbolo speculativo più concreto, in asse con la ballerina, per giunta».

Lei è d'accordo con Roberto Guiducci, secondo il quale bisognerebbe costruire e demolire Milano, partendo dall'Arengario?

«Assolutamente sì». Cosa distruggerebbe, oltre all'Arengario? «La copertura dei Navigli, prima di tutto, che ho visto fare sotto i miei occhi: c'era l'ala, la strada carraia, il parapesto così bello, in granito, a difesa del cavallo; che non cadde in acqua».

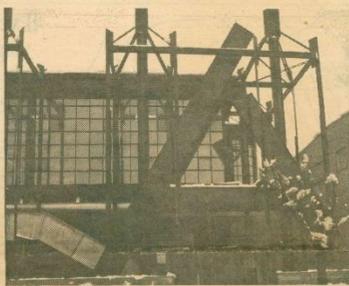
Per lei Milano coincide con l'area compresa nella cerchia dei Navigli?

«Ma no! Milano è potenzialmente una grande città, ma attualmente non riesce a respirare. Guarda solo nel centro, dentro la cerchia dei Navigli, e non riesce a guardare nel territorio urbano ed extra urbano. La vitalità dei milanesi non trova adeguata capacità di sviluppo nella città. È per questo che oggi Milano è brutta, non è luogo dove si possa vivere con piacere, senza bisogno di lasciarla almeno una volta alla settimana».

Non basta difendere il centro storico

Cosa si può fare, per cambiarla?

«Prendere atto della crisi strutturale che c'è nel rapporto tra le forze produttive e il contenitore-città, che è assolutamente inadeguato sul piano funzionale e della rappresentatività. Milano ha un grande potenziale produttivo, ha un carattere ospitale: ma queste doti non divengono potenzialità. La città deve scoprire di essere grande: se chiude il centro, non basta che difenda la cerchia dei Navigli per poche ore mettendo in crisi la fascia tra i Navigli e i bastioni. Se vuole che lo scorrimento, sui bastioni, sia veloce, non può permettere un mercato settimanale, sotto le carceri... Sono esempi stupidi, ma dimostrano la difficoltà, che ha Milano, nel prendere provvedimenti che invertano una certa tendenza, che contraddicono un certo modo di pensare. In fondo, è una questione di mentalità, di cultura: c'è questa componente borghese della cultura milanese, e, compresa quella degli architetti, per cui la natura dell'identità ossa tra cento famiglie che



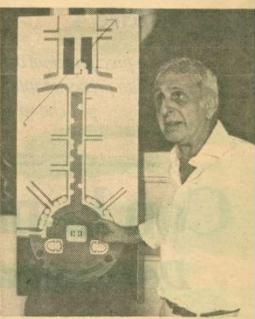
Un particolare della nuova ala della scuola di Architettura, progettata da Vittoriano Vigariò: in alto è visibile l'architetto e recente milanese

«Nessuna occasione vale se non si ristrutturano, prima di tutto, la mobilità. La terza linea della metropolitana, il passante ferroviario, il potenziamento della rete tramviaria: questi sono i fatti più solidi tra quelli che ci possono fare riappropriare dei territori esclusi. All'Università faccio lavorare gli studenti sui potenziali architettonici dei nodi infrastrutturali della mobilità: le stazioni della Bovisio, di Rogorodo, di Lambrate... dei quartieri

dove la vita cittadina può interrelarsi con quella dell'interland. Detto questo, si può affermare che buone occasioni al ridisegno della città sono offerte dalle aree che si rendono disponibili nel passaggio dal secondario al terziario, come quelle dell'Alta, della Pirelli. C'è poi la individuazione di grossi temi, come la Fiera, il Policlinico: decidono la destinazione, modificano gli assetti. Sono occasioni, queste, che possono contendere anche



CONCESSIONARI FIAT



Quando piazza Castello sarà solo dei pedoni

Lei è un romantico, lo sostengono in molti. Ma mi dica del suo progetto per il Parco.

«L'idea è nata negli anni '50, come proposta di valorizzazione del Parco Sempione e dei suoi monumenti — il Castello, la piazza dell'Arco della Pace, l'Arena, il Palazzo dell'Arte — contro il destino al degrado che già si presentava. La crescita dell'idea ha avuto bisogno di cure, tenaci e promozive. Ho trovato comprensione nell'amministrazione di centro sinistra, e invero esecutivo con l'amministrazione di sinistra. Il progetto esecutivo mi è stato commissionato nel '78. Attualmente è in esecuzione la prima unità operativa, nell'area dell'Arco della Pace. Poi passerà al sistema dell'Arena, alla parte centrale del Parco e infine alla Piazza Castello, che piano prevede pedonalizzata. È superfluo sottolineare l'importanza del Parco da un punto di vista urbanistico, situato, com'è, tra l'anello dei bastioni e quello dei Navigli, nel settore Nord-Ovest della città: è un polmone per la fascia storica della città; riequilibra una parte della città ricca e funzional; collega Piazza Castello a via Meli d'Eril. Vedo nel Parco, e nei suoi monumenti, un sistema esteso e unitario in senso monumentale culturale, ambientale. Lo vedo come una cornice piuttosto che una barriera, tra il centro storico e i quartieri occidentali. Col mio piano si recuperano o omogeneizza tutte le aree del Parco; si spinge il verde fino a via Legnano, a piazza Cairoli, Corso Sempione. Si sarebbe dovuto spingere fino a via XX Settembre al quartiere nato al margine del Parco, come quartiere giardino, alla fine dell'800».

Ma il progetto di Gregotti, che fa crescere degli edifici sopra la sede delle ferrovie Nord, tra Cadorna e Pagano, impedisce che questo avvenga.

Le Nord costituiscono un'anomalia, appaiono come un vallo, una ferita nel rapporto tra il Parco e il quartiere di via XX Settembre. Cosa si può fare, di questa presenza? La si può annullare, rispettare o esaltare. La ferrovia potrebbe venir infossata a livello della Metropolitana, quindi ricoperta e ricoperta con un disegno accorto. Oppure potrebbe essere lasciata com'è ma, in pendola, in quota, con dei servizi che qualificano il territorio urbano. Ma ha vinto la terza ipotesi per cui, coprendo la ferrovia con un griglia bastione, le si costruiscono sopra le attrezzature più varie. La cosa strana è che sia la stessa amministrazione che dà a me l'incarico per certo progetto del Parco a scivolare d'ala e creare un piano d'area che giustifica un progetto difforme. Così il lato Ovest del Parco sarà diverso da quello che a mio parere sarebbe stato bene e la città avesse. Su questo fianco, anziché progettista, il Parco diventa area di progetto e l'immobiliare.

Ma le Nord non sono della Regione? L'area interessata non è in parte del Comune?

«Il Comune non dovrebbe speculare». Se le Nord lo avessero offerto a lei, l'incarico lo avrebbe rifiutato?

«Se fossero rivolti a me, li avrei condotti a riflettere su alcuni punti: sulla rilevanza ambientale del luogo, cioè sul significato storico del luogo e essere "non costruito". E poi sul fatto che Cadorna è un nodo infrastrutturale; è un puro scudo

degli spazi aperti: si sente un grande bisogno di intervalli nel costruito quando è congestionato nel tessuto urbano che è tutto occupato dalle auto in sosta: ecci in macchina, e per tutto il tempo che quelli percorsi un parcheggio».

Se questa è la sua visione, lei dovrebbe approvare i "piani d'area" che individuano alcune zone della città — il Portello, il Centro direzionale, piazza Cadorna — e si concentrano da notevoli sforzi. E invece si sa che lei è molto polemico col progetto Cadorna che ha fatto Vittorio Gregotti. E perché si sovrappone al suo del Parco Sempione?

«Gregotti cavalca i miei cubi, i boss e gli imprenditori, lo ho in mano un'idea critica, di metri quadri, dei vuoti anziché dei pieni: sono un idealista».

11

FAVOREVOLI E CONTRARI

11.1 Dal 1985 al 2011
11.2 Dal 2011 a oggi

11.1 IL DIBATTITO SULLA QUESTIONE NAVIGLI

Marco Prusicki, Carlo Magnani

Il lungo dibattito che si è sviluppato sul tema della riapertura dei Navigli anche tra i non addetti ai lavori ha costituito un'importante risorsa per lo sviluppo dello Studio di fattibilità. Le molte questioni affrontate e i vari punti di vista, frutto di sensibilità ed esperienze diverse da parte di chi si è espresso spesso senza essere stato interpellato e in contesti inconsueti, possono essere considerati come una forma molto particolare di analisi SWOT, efficace proprio per la commistione di fattori oggettivi e soggettivi di cui si compone; non solo in funzione progettuale, ma anche per accompagnare il processo decisionale che seguirà. Ve li presentiamo senza la pretesa di ricostruirne una cronistoria sistematica, omettendo, per evidenti ragioni, le numerose testimonianze di chi, tra i protagonisti del dibattito, fa oggi parte del gruppo di lavoro, o ne è stato promotore o sostenitore esterno.

PARERI FAVOREVOLI (in ordine cronologico): Vittoriano Viganò, Giovanni Raboni, Carlo Bertelli, Giampiero Borghini, Adriano Celentano, Dario Fo, Milly Moratti, Gillo Dorfles, Hans Tuzzi, Jacopo Gardella, Umberto Veronesi, Gianni Zenoni, Luca Doninelli, Franco Morganti, Franco Iseppi, Isabella Bossi Fedrigotti, Ivan Berni, Marina Terragni, Alessandro Belloni, Giuseppe Sala, Inge Feltrinelli, Antonio Albanese, Enrico Bertolino Giovanni Gastel, Roberto Maroni, Laura Comi, Stefano Monetti e Claudio Rocca.

PARERI CONTRARI (in ordine cronologico): Maurizio Cucchi, Raffaele Pugliese, Gianni Beltrame, Claudio Schirinzi, Giacomo Properzj,

Francesco Borella, Luca Beltrami Gadola, Gianni Biondillo, Marco Romano.

11.1.2 | Dal 1985 al 2011

"Lei cosa distruggerebbe, oltre all'Arengario?", chiede la giornalista Silvia Giacomoni. E lui, senza alcuna esitazione: "La copertura dei Navigli, prima di tutto, che ho visto fare sotto i miei occhi: c'era l'alzaia, la strada carraia, il parapetto così bello, in granito...".

È da questa risposta di **Vittoriano Viganò**, contenuta in una intervista¹ di trent'anni fa, che possiamo far partire questo resoconto sul vivace dibattito che ha punteggiato i media, tradizionali e on line, e che ha avuto per tema il destino dei Navigli milanesi. E in particolare la fattibilità tecnica, la possibilità economica e l'opportunità politico-sociale dell'ipotesi di riaprire la Cerchia interna.

Data la caratura di colui che espresse quella prima opinione – professore e architetto di fama internazionale, tutt'altro che conservatore - si potrebbe pensare che il dibattito, sia stato, negli anni, materia solo per specialisti, architetti, urbanisti e docenti universitari. E invece no.

C'è stata tutta una prima fase, fino al referendum del giugno 2011, nella quale sono intervenuti soprattutto intellettuali, scrittori, uomini di cultura, personaggi dello spettacolo. E anche poeti.

¹ *La Repubblica*, 2 novembre 1985, p. 36, "E tanto per cominciare scoperchiamo i Navigli".

Per esempio **Giovanni Raboni**, che in un articolo sul *Corriere* del gennaio 2003², intitolato “Il cielo e il sogno” invita a lasciarsi trasportare dal “tramonto redentore che ci restituisce per un attimo l’incanto perduto dei Navigli” aggiungendo, con lucida sottigliezza “e se proprio non possiamo fare niente perché ce ne siano di più di questi tramonti (ma siamo proprio sicuri di non poter far niente ?) cerchiamo almeno di farci trovare pronti [...]”

È proprio la nostalgia che traspare dalle parole di Raboni la motivazione che anima molti interventi a favore della riapertura dei Navigli. Ma la medesima nostalgia diventa motivazione negativa nell’opinione di altri, come **Maurizio Cucchi**, poeta anche lui: “La modernità - sostiene³ con riferimento a un celebre saggio di Marco Comolli sulla vicenda della cancellazione dei Navigli⁴ - aveva imposto una diversa prospettiva [...] e quelle povere, deliziose acque lentissime e considerate malsane sembravano ancorate a un preistorico passato da liquidare. I Navigli, tornando ancora a Comolli, divennero dunque «incomprensibili». Proprio per questo, oggi, proporre di scoprirli non ha senso [...] e sarebbe dunque un’operazione di nostalgia sostanzialmente insensata”.

Sulla stessa lunghezza d'onda anche il nostro collega del Politecnico, **Raffaele Pugliese**, all'epoca presidente del Comitato scientifico della società Navigli Lombardi: “La nostalgia per i segni che appartengono al passato, e spesso alla nostra infanzia, costituiscono i riferimenti su cui si fonda la nostra identità. Ma è

immaginabile il recupero di un paesaggio e dei suoi significati senza i modi d’essere con cui lo avevamo vissuto e percepito e senza i modelli di vita e i rapporti tra gli uomini che lo avevano prodotto? [...] All’interno di questa prospettiva di rinascita dei Navigli l’ipotesi della riapertura della Cerchia comporterebbe un utopico ritorno al passato⁵”.

Tuttavia, facendo un sommario bilancio, in questa prima fase prevalgono nettamente le opinioni favorevoli alla riapertura della Cerchia interna. Lo storico dell’arte ed ex sovrintendente a Milano **Carlo Bertelli** conclude un suo articolo sul *Corriere*⁶ mettendo in evidenza come siano ormai venute meno le condizioni che ne avevano determinato la copertura: “Nati con funzioni industriali e commerciali precise, in città i Navigli sono stati abbandonati e interrati quando la loro esistenza è apparsa inconciliabile con un modello urbanistico di cui oggi sentiamo tutti il carattere disumano”.

E se la presa di posizione di Bertelli è chiara ma indiretta, altri invece lo affermano senza giri di parole. **Dario Fo**, premio Nobel per la letteratura nel 1997, intervistato da Curzio Maltese per *Repubblica*⁷ - dichiara: “Questo si dovrebbe fare, scoperciare i Navigli, tornare ai tempi di Stendhal. Invece stanno vuotando la Darsena per farci i garage. Milano è così, si pugnala da sola”.

Adriano Celentano nel 2005 declama la bellezza dei Navigli milanesi nel suo fortunato spettacolo televisivo “Rockpolitik”,

² *Corriere della Sera*, 6 gennaio 2003, Cronaca di Milano p. 41, “Il cielo e il sogno”.

³ Maurizio Cucchi, *La traversata di Milano*, Arnoldo Mondadori Editore, settembre 2007, pp. 137-140.

⁴ Marco Comolli, *La Cancellazione dei Navigli: declino di un’affabilità urbana*, Theoria, Napoli, 1994.

⁵ Raffaele Pugliese, Marco Lucchini, *Milano città d’acqua. Nuovi paesaggi urbani per la tutela dei Navigli*, Alinea Editrice, dicembre 2009, p. 15.

⁶ *Corriere della Sera*, 5 luglio 2003, Cronaca di Milano p. 45, “Quei canali vene per Milano”.

⁷ *La Repubblica*, 28 gennaio 2007, “I nuovi oligarchi padroni di Milano”.

record di ascolti, durante il quale proietta anche un video che li mostra riaperti nel contesto attuale. E i Navigli, almeno metaforicamente, escono dalla Cerchia, vanno oltre Milano e raggiungono ogni angolo d'Italia in prima serata. Tanto che l'ex sindaco di Milano **Giampiero Borghini**, all'epoca assessore regionale alle opere pubbliche, si rivolge pubblicamente⁸ allo *showman* invitandolo a diventare il testimonial dei Navigli, "la bandiera della battaglia per il recupero delle vie d'acqua". Un paio d'anni dopo Celentano torna sul tema e in un articolo sul *Corriere*⁹ cita un altro primo cittadino meneghino: ma non Borghini, bensì il suo successore **Marco Formentini**, "l'unico sindaco - secondo il cantante - che capì il grande valore conservato nelle radici di Milano [...] e che appena insediato a Palazzo Marino disse che si sarebbe battuto per riaprire i Navigli". Circostanza confermata dallo stesso Formentini, che però precisa: "Vi fu una resistenza trasversale assoluta e ci fu di fatto impedito di realizzare il progetto"¹⁰. Celentano ritorna sul tema anche un anno dopo, a Venezia, dove consegna a Ermanno Olmi il Leone d'Oro alla carriera. Alla richiesta di spiegare la "strana coppia", risponde: "strana sì, ma non così tanto. Olmi difende gli orti, io i Navigli... e gli orti stanno vicino ai Navigli"¹¹. Questi, infatti, sono tempi in cui ancora si può sognare.

⁸ *Corriere della Sera*, 23 ottobre 2005, Cronaca di Milano p. 5, "Celentano? Diventi il testimonial dei Navigli".

⁹ *Corriere della Sera*, 13 dicembre 2007, p. 31, "Formigoni, i tuoi architetti non sono come Leonardo. Celentano: cambiare Milano ma senza distruggerla".

¹⁰ *Affari Italiani* (canale di *Libero*), 13 dicembre 2007, "Celentano e Milano".

¹¹ *Corriere della Sera*, 4 settembre 2008, "Cinema: Celentano a Venezia".

Armando Torno, giornalista e scrittore, ricorda sul *Corriere*¹² che "i Navigli sono un bene insostituibile. Il loro fascino, del resto, nasce da una lenta sedimentazione del gusto. Il giorno in cui Milano si dimenticherà di essi, anche il mondo dimenticherà Milano". E **Francesco Bartolini**, docente di storia contemporanea all'Università di Macerata, sempre sul *Corriere*¹³ sostiene che "l'acqua ha permesso di costruire le città [...] un'attenzione e un maggior rispetto possono rappresentare un punto di partenza per un loro nuovo rinascimento". Anche **Milly Moratti**, allora consigliera comunale a Milano, sposa la causa della riapertura dei Navigli¹⁴, e il noto critico d'arte **Gillo Dorfles** dichiara, siamo nel 2008¹⁵: "Tecnicamente è una riconnessione. [...] Bisognerebbe far rivivere tutta la Cerchia interna, magari creando una strada sotterranea per le auto".

E se l'*affaire* dei Navigli di sicuro non è un giallo, tuttavia le sue tracce si ritrovano curiosamente anche nei testi di almeno due romanzi gialli. Una vera sorpresa, almeno per noi appassionati (di Navigli e di gialli, naturalmente).

In *La morte segue i magi*¹⁶ l'autore, **Hans Tuzzi**, (pseudonimo dello scrittore saggista Adriano Bon) scrive: "Milano ogni mattina doveva ripetersi: 'Sono Milano!'. Ah, Milano! [...] occasioni urbanistiche sprecate di secolo in secolo, copertura dei Navigli compresa". E

¹² *Corriere della Sera*, 23 ottobre 2005, Cronaca di Milano p. 1, "Milano non dimentichi il suo cuore d'acqua".

¹³ *Corriere della Sera*, 25 aprile 2007, Cronaca di Milano p. 1, "Città d'acqua. Tempo di scelte".

¹⁴ *Corriere della Sera*, 14 luglio 2008, Cronaca di Milano p. 4, "Dalla Darsena alla Martesana".

¹⁵ *Corriere della Sera*, 20 luglio 2008, Cronaca di Milano p. 59, "Dalla Darsena alla chiusa di Leonardo".

¹⁶ Hans Tuzzi, *La morte segue i magi*, Bollati Boringhieri, 2009, p. 64.

Alessandro Belloni, giovane autore di *Annegando Milano*¹⁷, descrive la bellezza del Naviglio che un tempo percorreva via Melchiorre Gioia attraverso la memoria del suo protagonista, che afferma: "Pensavo che non sarebbe male nemmeno adesso. Riaprirlo dico. No, non sarebbe niente male".

Anche un altro scrittore, **Luca Doninelli**, in un articolo dedicato al futuro di Milano¹⁸, si dichiara apertamente favorevole alla riapertura della Cerchia interna: "I Navigli non sono soltanto, infatti, l'emblema – insieme alla Madonnina – di Milano: sono anche una delle sue ferite più aperte. Uno dei suoi problemi strutturali, su cui gioca ogni progetto sul suo futuro. [...] Personalmente sono per la riscoperchiatura della Cerchia dei Navigli. L'interramento non ha più senso". Ma che poi, nell'introduzione a un bel libro da lui curato, *Vacanze milane*¹⁹, appare meno convinto, anche se non esplicitamente contrario: "Sognare una Milano con i Navigli a cielo aperto e riempirla di grattacieli senza nesso con la storia della città sono due aspetti, uguali e contrari, di un unico nodo irrisolto, che noi abbiamo identificato con il problema della cura".

11.1.2 | Dal 2011 a oggi

Ed eccoci al punto di svolta, il 2011, l'anno dei referendum.

Il risultato positivo del voto ebbe un effetto immediato e diretto sul dibattito in corso. L'altissima percentuale di sì fa capire agli amministratori e agli specialisti (soprattutto architetti, urbanisti, docenti universitari) che è arrivato il momento di scendere in

campo, mettendo sul piatto del dibattito pubblico argomentazioni più approfondite, anche tecniche, nel tentativo di far capire a tutti cos'è possibile fare, cosa no e con quali costi. Il dibattito compie dunque un notevole salto di qualità.

Il lungo confronto pubblicato a puntate su *Aripelago Milano*²⁰ tra il 15 novembre 2011 e il 1° maggio 2012. "Dialogo su Darsena e Navigli fra un urbanista e un architetto", può essere considerato il contributo fondamentale di questa nuova fase del dibattito. L'urbanista è **Gianni Beltrame**, anch'egli nostro collega docente del Politecnico che è stato anche direttore del Centro studi Pim²¹, l'architetto è **Jacopo Gardella**, noto professionista milanese. Insieme si rivolgono ad un pubblico ampio ed eterogeneo.

Il primo, pur favorevole alla valorizzazione dei Navigli esterni, è contrario alla riapertura della Cerchia interna; il secondo, invece, è favorevole. E dato che entrambi portano numerose argomentazioni a sostegno delle proprie tesi, converrà partire dal loro contributo. Ecco una sintesi del loro faccia a faccia.

All'inizio Beltrame e Gardella concordano nel giudicare "rovinosa" la scelta fatta a suo tempo di coprire di asfalto la Cerchia dei Navigli. "Si è sacrificata in nome della viabilità carraia - dice Beltrame - una rete idrica di eccezionale estensione e di incalcolabile valore storico. Tuttavia [...] occorre rendersi conto che il traffico su strada imponeva le sue esigenze". "Una richiesta - ribatte Gardella - diventata oggi del tutto anacronistica. Allora si credeva necessario facilitare il traffico automobilistico nel centro

¹⁷ Alessandro Belloni, *Annegando Milano*, Eclissi, 2014, pp. 210-211.

¹⁸ Luca Doninelli, *Un progetto per Milano*, Editoriale Viedelgusto

¹⁹ Luca Doninelli, *Vacanze milane*, Guerini associati, 2012, p. 17.

²⁰ Settimanale on-line fondato nel 2009 da Luca Beltrami Gadola, che ne è il direttore.

²¹ Centro Studi per la Programmazione Intercomunale area Metropolitana

della città; oggi si sa che è necessario allontanarlo e, dove possibile, impedirlo".

E qui i due esperti scoprono subito le loro carte. Beltrame: "Da queste premesse partono coloro che desiderano riaprire la vecchia Cerchia dei Navigli. E' un desiderio avventato e utopistico, frutto di un sogno ingenuo, non di una obiettiva valutazione delle reali difficoltà". Gardella: "Io lo considero un sogno coraggioso, non ingenuo; appassionato, non avventato; realizzabile, non utopistico". E rilancia: "Si può fare ancora di più: si può riportare la navigazione non solo lungo i Navigli esterni, ma 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".

Ma Beltrame controbatte: ci sono troppi ostacoli tecnici insormontabili. "Te ne elenco alcuni - dice - 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 e la antica Pusterla di Sant'Ambrogio, è stato interamente occupato dalla linea verde della metropolitana? Come puoi pensare di poter riaprire, lungo quel tratto, l'alveo originale del Naviglio?"

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? 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 loro davanti? E ti pare che offrano una vista entusiasmante le cortine di case moderne, ai due lati della circonvallazione interna che oggi copre i Navigli interrati? 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. [...] Sono ineliminabili perché il fondo dell'alveo nella Cerchia dei Navigli, lungo il giro intorno al centro storico della città, non si mantiene sempre allo stesso livello: esso è più alto a nord, dove arriva il Naviglio della Martesana; più basso a sud, dove l'acqua esce attraverso la Vettabbia e la Conca di Viarenna; è come se la Cerchia stia adagiata su un piano inclinato.

Questa è la ragione per cui, nel compiere il periplo della Cerchia dei Navigli, si è obbligati ad avere delle conche; e tu sai che le conche rallentano la navigazione e non facilitano il trasporto di passeggeri". "Eppure la riapertura dei Navigli - rilancia Gardella - avrebbe lo scopo di ridare a questa nostra città il fascino di un tempo passato che tutti rimpiangono". "Un fascino perduto e per sempre irrecuperabile", interrompe Beltrame. "È irrecuperabile la bellezza del passato - riprende Gardella - tuttavia è recuperabile una nuova bellezza, del tutto diversa dalla precedente, ma, come la precedente, resa più viva dalla presenza dell'acqua. Per urbanisti, architetti, paesaggisti, sarebbe una sfida entusiasmante: rifare una parte della città facendo ricorso all'acqua; configurare una nuova Cerchia dei

Navigli utilizzando questo magnifico elemento (mobile, cangiante, riflettente, luminoso) che alla città una volta portava vita e splendore".

E poi, aggiunge Gardella, "i Navigli interni potrebbero offrire una comunicazione su acqua più veloce del trasporto su ruote". Ma "la velocità di un battello non è paragonabile a quella di un filobus - obietta Beltrame - tutti sanno che è sensibilmente minore". "Tieni presente - ribatte Gardella - che il battello può navigare senza mai doversi arrestare, mentre il filobus è costretto a fermarsi a ogni semaforo, a rallentare quando si trova imbottigliato negli ingorghi di traffico, a rispettare code a volte molto lunghe, ad affrontare tutti gli imprevisti del percorso.

Tirate le somme, la velocità di crociera di un battello può fare concorrenza a quella dei mezzi di trasporto su ruote". Ma proprio per l'intensità del traffico sulla circonvallazione interna, come si può pensare di poter eliminare una arteria così indispensabile, chiede Beltrame? "Penso alla auspicata e necessaria diminuzione del traffico privato", risponde Gardella. "Essa sarà resa possibile il giorno in cui Milano adotterà un servizio di trasporto pubblico che sia all'altezza di una metropoli europea. Quando quel giorno arriverà, e quando si potrà rinunciare all'uso dell'automobile personale, la viabilità lungo la circonvallazione interna sarà riservata ai soli mezzi pubblici: e questi oggi sono i filobus, ma domani potranno essere i battelli".

A questo punto Beltrame affronta il capitolo economico. "Il costo richiesto dalla fornitura dei battelli, dalla loro attrezzatura, dal personale conducente, dagli operai per la manutenzione e la gestione, dai capannoni di ricovero, dalle officine di riparazione, e di tutti gli accessori necessari al servizio: ti sei mai chiesto chi lo

possa sostenere? Non certo il Comune...". "Il costo - risponde Gardella - deve accollarselo una Compagnia privata di Navigazione; una società per azioni che ricaverà i suoi utili dalla vendita dei biglietti".

Beltrame riprende il discorso sugli impedimenti tecnici. "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". "La verifica non è complicata...", risponde Gardella. "Poi ci sono le difficoltà dovute alle presenze di canalizzazioni e tubature", riprende Beltrame.

E Gardella: "Sappiamo che gli impianti sotterranei non sono fissi e inamovibili: essi possono essere spostati e ricollocati in una nuova posizione". "Vi sono inoltre - continua Beltrame - le difficoltà di ingresso nelle case che si affacciano sull'anello dei Navigli interni: come si potrà accedere a quelle case, se la strada verrà sostituita dal Naviglio?". "La riapertura dei Navigli - risponde Gardella - è una operazione di grande difficoltà. Tutti sanno che essa comporta un delicato studio urbanistico, una attenta riconsiderazione della intera viabilità. 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".

A questo punto Beltrame porta il discorso sugli aspetti estetici, e Gardella si infervora: "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 necessari 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 l'invenzione di situazioni nuove, rispondenti a esigenze attuali e adeguate a una città moderna. Nessuno può essere così ingenuo da credere nel ritorno della Milano ottocentesca. A tutti dovrebbe invece essere chiaro che la presenza dell'acqua trasforma ed eleva la qualità estetica della città. E ciò avviene anche se la città non è più la stessa del passato, anche se è diventata una città contemporanea".

Ma, obietta Beltrame, "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".

E Gardella: "Oggi vi sono i mezzi per tenere le acque pulite e disinfettate. E per tornare ad averle limpide e trasparenti. Ma 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". "E quali sono allora i veri nemici?", chiede Beltrame. "Sono le persone senza fantasia, senza coraggio, senza attaccamento per la loro città. Perché - conclude Gardella - l'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?".

Beltrame in ogni caso insiste. E sempre dalle colonne di *Arcipelago Milano*²² indirizza una lettera aperta a coloro che lui definisce, polemicamente, il partito degli "scoperchiatori facili". Nella quale gli impedimenti tecnici, pur richiamati, sono collocati in una prospettiva storica. "I milanesi di oggi - scrive Beltrame alludendo ai risultati del referendum - 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. 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. 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. [...] Oppure come un errore urbanistico novecentesco o una colpa culturale addebitabile all'amministrazione fascista. In realtà la storia della copertura del Naviglio ha ben altri e più remoti inizi e ben più complesse ragioni e significati.

Da un lato è da connettersi alla parallela progressiva e lenta decadenza di questo sistema di trasporto, dall'altro alla specificità dei problemi che si ponevano in Milano, che, enfatizzata e resa preminente nelle discussioni d'epoca come una "questione igienica"

²²*Arcipelago Milano*, 29 maggio 2012-05 giugno 2012, "Lettera aperta agli 'scoperchiatori facili' dei Navigli".

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. In realtà era l'orrenda tangibile e costante “puzza” emanata dai Navigli a esasperare i milanesi, più che il timore per la salute”.

Sulle pagine dello stesso periodico ²³, l'architetto **Gianni Zenoni** giudica "ingeneroso il termine (scoperchiatori facili, ndr) 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. [...]

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”.

D'accordo invece con Beltrame, l'ex presidente della Provincia di Milano, **Giacomo Properzj**, in un articolo sul *Corriere della Sera* ²⁴ ne riprende puntualmente le argomentazioni e conclude: "L'enorme sforzo finanziario che sarebbe richiesto al Comune andrebbe

dunque a ricostruire qualcosa di falso e forse non mai esistito, più simile a Las Vegas (dove è ricostruita quasi perfettamente Venezia) che non alla città di Stendhal”.

Anche il direttore di *Arcipelago Milano*, **Luca Beltrami Gadola**, prende direttamente posizione sul tema in tre distinti articoli pubblicati sul suo giornale. Nel primo ²⁵ pone "il problema della priorità di queste opere rispetto ad altre delle quali Milano e la sua collettività hanno grande bisogno e urgenza [...] Io ritengo che si debba in primo luogo procedere al riequilibrio tra centro e periferia usando tutte le strategie possibili. [...] Dunque, se anche solo per ragioni strettamente di “bilancio” dobbiamo mettere per qualche anno nel cassetto la riapertura dei Navigli che tanta cultura e sapere hanno mobilitato; credo che questa cultura e questo sapere non potranno tirarsi indietro rispetto al riequilibrio tra centro e periferia”.

Nel secondo articolo²⁶ Beltrami Gadola scrive "dell'incapacità del nostro Paese di realizzare opere pubbliche di importo rilevante accompagnate da una grande complessità tecnica". Poi torna a parlare di costi e della "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”. [...] Allora dobbiamo lasciar perdere? No, - conclude il direttore di *Arcipelago Milano* - 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”.

²³ *Arcipelago Milano*, 12 giugno.2012, "Navigli: affossatori incalliti”.

²⁴ *Corriere della Sera*, 26 febbraio 2012, Cronaca di Milano p. 9, "Navigli scoperti. Il sogno e la realtà”.

²⁵ *Arcipelago Milano*, 17 aprile 2012, "Navigli: la ricreazione è finita?”.

²⁶ *Arcipelago Milano*, 28 novembre 2012, "Anche sui Navigli ci sono i telebani”.

Nel terzo, recentissimo ²⁷, il direttore di *Arcipelago Milano* parla della progettazione architettonico/urbanistica. "Mettere mano alla Fossa interna - sostiene - vuol dire riprogettare e rimaneggiare una fascia di città larga almeno 100 metri, 50 a destra e 50 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".

Sempre sulle stesse pagine²⁸ prende posizione **Francesco Borella**, architetto, primo direttore del Parco Nord Milano, che si dichiara favorevole al "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 – continua però - 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

²⁷ *Arcipelago Milano*, 10 marzo 2015, "La riapertura dei Navigli e il calendario di Frate Indovino", cit.

²⁸ *Arcipelago Milano*, 27 marzo 2012, "Navigli e altre acque milanesi: da dove partire?".

evitare il problema delle conche: che non è tanto un problema di costi e di fattibilità, quanto di impraticabilità reale in assoluto".

E i sostenitori della riapertura dei Navigli ?

Non si sono dileguati, anzi. Succede spesso, però, che le loro opinioni vengano immediatamente rintuzzate e contestate da chi non è d'accordo. Scrive **Claudio Schirinzi**, giornalista del *Corriere*²⁹: "Al teatro dal Verme, allo spettacolo per la presentazione del progetto Expo sul recupero della Darsena, il professor **Umberto Veronesi** [...] sull'onda della nostalgia si è spinto a chiedere la riapertura dei Navigli. Quella di Veronesi, evidentemente, era un provocazione intellettuale e non una proposta urbanistica. Se a governare le trasformazioni della città fosse la nostalgia, torneremmo alla Milano della pellagra...".

Ben altra opinione quella di **Franco Iseppi**, autorevole presidente del Touring Club Italiano, che sostiene sulle pagine dello stesso quotidiano³⁰ : "un progetto di riapertura dei Navigli 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. Il nuovo «paesaggio milanese» sarebbe un forte elemento di attrattività turistica non solo per gli stranieri (oggi il 63 per cento

²⁹ *Corriere della Sera*, 07 febbraio 2012, Cronaca di Milano p. 1, "Ricordi nebbiosi di quei Navigli".

³⁰ *Corriere della Sera*, 15 giugno 2013, Cronaca di Milano pp. 1-3, "Una città d'acqua con i Navigli chiusi".

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?».

Una risorsa, questa del turismo visto come “prodotto di sistema”, cui Milano sta cominciando finalmente a credere.

A Iseppi risponde a strettissimo giro, sempre sul *Corriere*³¹, l'architetto **Marco Romano**, docente di Estetica della Città all'università di Venezia: “Franco Iseppi ha scritto su questo giornale, per difendere il discutibile progetto di riaprire i Navigli, un articolo aperto con la perentoria affermazione che Milano è l'unica metropoli europea che ha rinunciato a essere una città d'acqua: affermazione che ci angustierebbe se fosse vera: ma lo è davvero?”

[...] Quanto propriamente ai canali, salvo Venezia - che pure ne ha interrati parecchi - e Amsterdam, con i suoi eleganti gracht, o qualche angolo di Bruges, non esistono in Europa città fondate su una rete di canali, e anzi le città europee hanno sistematicamente coperto i canali antichi, con qualche modesta eccezione come San Pietroburgo. [...] Non saranno metropoli, ma le città padane lungo la via Emilia erano percorse da canali che convogliavano le acque

dell'Appennino verso il Po: [...] non sembra che abbiano intenzione di riaprirli. Il motivo è semplice: l'impronta estetica delle città europee sono i loro temi collettivi, i medesimi in ogni città, e il visitatore ama soprattutto gli stessi nei quali riconosce quelli della propria città - il Duomo come omologo di Notre Dame”.

Ora sappiamo però che vi sono iniziative in controtendenza. A Gand, terza città belga, capoluogo delle Fiandre orientali, ad esempio, l'amministrazione comunale sta attuando importanti progetti per la riapertura di vecchi canali nel centro storico.³²

Gianni Biondillo, scrittore e architetto, ammette³³ "di subire il fascino di chi propone la riapertura della rete d'acqua, per quanto sappia, razionalmente, che sarebbe una impresa spaventosa e assolutamente antieconomica. [...] Ma so che sarebbe, nei fatti, un desiderio antistorico. Il ripristino dei canali navigabili mi sembra una operazione di restauro urbano che nega l'evidenza: la freccia del tempo è irreversibile. [...] Scoperchiare i Navigli, al di là dell'impresa titanica, mi pare persino blasfemo e irrispettoso nei confronti della altrettanto titanica operazione di ridefinizione territoriale che segnò il secolo che ci ha preceduti. Un modo di annichilire la Storia proprio nel nome della Storia. Ma non è nostalgia, mi si ribatte. È, a partire da un talento del territorio, il modo di dare una nuova bellezza alla città. [...] Il sospetto è che in fondo si cerchi di abbellire ciò che non ne ha bisogno, il centro storico, lasciando il resto della città per quello che è, quasi non

³² L'informazione deriva dal : 50th ISOCARP International Planning Congress Urban Transformations - “Cities and Water” - promosso da ISOCARP (Gdynia, Polonia, 23-26 settembre 2014)

³³ *Nazione Indiana*, 18 aprile 2012, "Nostalgia canaglia. Due parole sul futuro della memoria e sui Navigli meneghini".

³¹ *Corriere della Sera*, 20 giugno 2013, Cronaca di Milano p. 1, "Navigli aperti? Antistorico".

esistesse. Una visione centripeta e perfettamente inadeguata a quello che Milano è diventata: una città centrifuga e policentrica".

E a **Marina Terragni**, che su *Io donna*³⁴ aveva sostenuto "con convinzione e commozione l'idea di una riapertura di grande parte dei Navigli interrati, come simbolo e driver di un cambiamento di rotta che la maggior parte dei milanesi ha già mostrato di approvare, cuore pulsante di una visione che fa un po' di fatica a delinearci", replica immediatamente³⁵ lo stesso Biondillo: "Marina, anche a me piacerebbe. Ma semplicemente non si può. Non si può perché costerebbe uno sproposito (altro che 200 milioni!). Perché ci sono problemi strutturali (hai idea di cosa s'è costruito attorno e sotto?) che potrebbero causare danni enormi agli edifici e ai servizi. Perché blinderesti per almeno 20 anni il centro storico in un cantiere eterno (all'italiana, per capirci: sai quando inizia, non sai quando finisce). Perché non si potrebbe più utilizzarli per la funzione originaria (trasporto merci,) sarebbe antieconomico e antigenico. Perché non si potrebbero utilizzare per il trasporto persone, né come mezzo pubblico, né come attrazione turistica (ci sono problemi di salti di quote, da chiusa a chiusa, irrisolvibili). Anche ad aprirli ci vorrebbe una giornata a fare un semplice anello, con pause d'attesa infinite. Sarebbe esasperante!"

Ma anche sugli ostacoli tecnici le opinioni in realtà divergono. Mentre **Isabella Bossi Fedrigotti** afferma che "i pareri sulla questione restano, comunque, molto contrastanti. Personalmente penso che l'idea dei Navigli aperti sia suggestiva, ma che, perché si

³⁴ *Corriere della Sera*, *Io donna*, 24 dicembre 2013 e blog.iodonna.it/marina-terragni/2013/12/24/milano-sogna-sempre-lacqua

³⁵ *Corriere della Sera*, *Io donna*, 30 dicembre 2013 e blog.iodonna.it/marina-terragni/2013/12/24/milano-sogna-sempre-lacqua

avveri, ci vorrebbe la bacchetta magica³⁶". **Franco Morganti**, imprenditore, giornalista e scrittore, rivela³⁷: "mi si è allargato il cuore quando ho letto l'opinione dell'ad Giuseppe Sala", secondo il quale "tecnicamente la riapertura di una parte dei Navigli non è impossibile".

E un paio di anni dopo lo stesso **Giuseppe Sala**, allora *city manager* del Comune di Milano e ora commissario unico di Expo 2015, pubblica un saggio dedicato a *Milano sull'acqua*³⁸ nel quale dice che "se si considera questo progetto (la riapertura dei Navigli, ndr) all'interno del quadro sin qui descritto, il tutto si integra in una visione di grande capacità seduttiva, che pertanto non può lasciarci indifferenti. [...] Credo che ci sia la necessità di sviluppare questo processo e non vorrei dare l'impressione di far parte della schiera dei cosiddetti 'scoperchiatori facili' ma neanche di chi si rassegna all'impossibilità di una riscoperta dell'identità profonda della città. [...] Vorrei comunque che questo libro contribuisse a portare ancora più l'attenzione (e aiutasse nella comprensione delle variabili tecniche ed economiche in gioco) sulla questione Navigli. E, in definitiva inducesse alla consapevolezza che l'acqua, al pari delle cosiddette eccellenze milanesi e degli sviluppi immobiliari e mobilità, fosse da considerarsi centrale nel dibattito sul futuro di Milano". Nel corso della presentazione del suo libro presso il *Corriere*, in Sala Buzzati, dichiara apertamente: "Credo che Milano debba recuperare la propria memoria e i Navigli sarebbero un

³⁶ *Corriere della Sera*, 27 giugno 2013, Cronaca di Milano p.10, "La riapertura dei Navigli. Non facciamoci illusioni".

³⁷ *Corriere della Sera*, 23 giugno 2012, Cronaca di Milano p.1, "A proposito di vie d'acqua. Expo e l'idea dei Navigli scoperti".

³⁸ Giuseppe Sala, *Milano sull'acqua. Ieri, oggi, domani*, Skira-Corriere della Sera, settembre 2014, pp. 179-188.

ottimo punto di partenza. Se qualcuno vorrà occuparsene, sarò attivo al suo fianco"³⁹.

E in sala, tra i "tanti milanesi che aspettano da anni la riapertura dei Navigli", insieme agli attori **Antonio Albanese** e **Enrico Bertolino**, si dichiara favorevolissima **Inge Feltrinelli**.

Anche **Giovanni Gastel**, fotografo di fama internazionale, nipote di Luchino Visconti, intervistato nel febbraio di quest'anno da Alessandra Coppola per il *Corriere*⁴⁰ che gli dedica una intera pagina, sembra dividerlo. Parlando della bellezza di Milano dichiara inaspettatamente: "Certo la chiusura dei Navigli le ha nuociuto. Con i corsi d'acque, la foschia, le luci, Stendhal la considerava la più bella d'Italia".

Pochi giorni dopo, in occasione della presentazione del volume "Riaprire i Navigli ! Per una nuova Milano. Visione, strategie, criteri"⁴¹, **Roberto Maroni**, presidente della Regione Lombardia si associa definendola ⁴² : "Un'idea affascinante e un'opportunità straordinaria per Milano che ritornerebbe così alla sua vera natura, che è l'acqua". Comune e Regione si dicono pronti a sottoscrivere un accordo di programma. Interviene anche **Laura Comi**, europarlamentare di FI, affermando che "la valorizzazione del

territorio attraverso interventi come la riapertura dei Navigli rientra nella casistica dell'impegno finanziario europeo"⁴³.

E siccome nello stesso articolo si suggerisce che "Expo potrebbe essere anche l'occasione di lanciare un *crowdfunding* su larga scala, per finanziare il progetto di recupero di 8 chilometri di canali da Melchiorre Gioia alla Darsena", torna alla mente l'idea dei "bond Navigli" lanciata poco più di un anno prima dal giornalista e saggista **Ivan Berni** dalle colonne di *Repubblica*⁴⁴: "Se si crede, davvero, che la parziale riapertura dei Navigli interni possa essere la chiave di volta del futuro della città, questo è il momento migliore per farne una priorità politica e per offrirla ai milanesi, coinvolgendoli direttamente.

Ad esempio proponendo una forma di finanziamento popolare, con l'emissione di 'bond Navigli', che permetta di raccogliere insieme fondo e fiducia da parte di cittadini. Non c'è ragione di considerare l'idea temeraria o impraticabile. [...] A Milano [...] si respira aria di tornare a pensare in grande. Assolombarda sostiene che 'se non vola Milano non vola l'Italia'. Si può anche tradurre 'Se Milano torna a navigare, prende il largo il paese'".

³⁹ *Corriere della Sera*, 17 settembre 2014, Cronaca di Milano p.2, "Navigli da riaprire. E nasce l'Agenzia del rischio idrico".

⁴⁰ *Corriere della Sera*, 08 febbraio.2015, Cronaca di Milano pp. 1 e 7, "Milano ha la forza di cambiare, ma che errore coprire i Navigli".

⁴¹ Associazione Riaprire i Navigli (a cura di), *Riaprire i Navigli ! Per una nuova Milano. Visione, strategia, criteri*, Biblion edizioni, Milano, gennaio 2015

⁴² *Corriere della Sera*, 24 febbraio 2015, Cronaca di Milano p.5, "Un piano per riaprire i Navigli. Primi interventi dal 2016",

⁴³ *Corriere della Sera*, 24.02.2015, Cronaca di Milano p.5, "Un piano per riaprire i Navigli. Primi interventi dal 2016". cit.

⁴⁴ *La Repubblica*, 1 dicembre 2013, Milano p. I e IV, "Un bond Navigli per lasciare il segno".

Ma nel coro dei favorevoli, ed è proprio il caso di dirlo, non si può non includere anche un gruppo pop dialettale, i Passo Duomo, guidato da **Stefano Monetti**, autore nel 2015, insieme a **Claudio Rocca**, di una canzone intitolata “I Nàvìlii” che si apre in inglese con la famosa frase di Martin Luther King “*I have a dream*”, e prosegue, naturalmente in milanese, con il ritornello :

*Han desquàtà i Nàvìlii
che meraviglia che l'è
han desquàtà i Nàvìlii
la gent la va tüta a pè*

*Han desquàtà i Nàvìlii
de màchin gh'è né in gir pü
han desquàtà i Nàvìlii
dai, vieni e sogna anche tu!!!*

concludendo così :

*Vœuri squàtà ànmò i Nàvìlii
el tràfich vada via el cü
perché Milan cont i Nàvìlii
è bella ancora di più. .⁴⁵*

⁴⁵ “ Hanno riscoperchiato i Navigli/ che meraviglia che sono/ hanno riscoperchiato i Navigli/ tutta la gente va a piedi” – “Hanno riscoperchiato i Navigli – non ci sono più macchine in giro – hanno riscoperchiato i Navigli – dai vieni e sogna anche tu”; “Voglio scoperchiare i Navigli/ il traffico vada a quel paese/ perché Milano con i Navigli/ è bella ancora di più.”