

INFORMA NAVIGLI

Milano, 27 marzo 2018, Università IULM
Primo incontro

Comunicare il territorio; il caso dei Navigli di Milano. La storia e la cronaca di un progetto di attualità

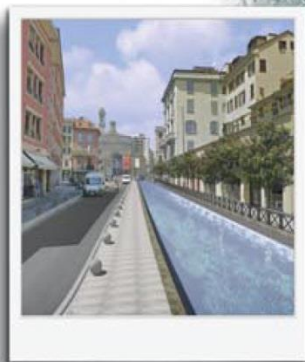
**Gli aspetti strategici del perché riaprirli dopo la loro chiusura iniziata nel 1929
Relazione di Roberto Biscardini**



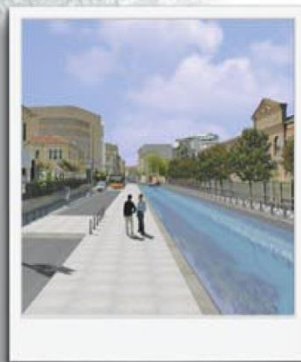
Ordine dei Giornalisti
Consiglio della Lombardia



- L'idea nasce al Politecnico di Milano nel **2007/2008** nel corso di Urbanistica e qualità urbana tenuto da me e dall'architetto Cassone.
- Questo riferimento al Politecnico non è da confondere con il gruppo di lavoro del Politecnico di Milano che verrà incaricato dalla giunta Pisapia nel giugno 2013 dello studio di fattibilità per la riapertura dei Navigli.



Una possibile visione di **Via Molino delle Armi**, tra piazza Vetra e l'incrocio con Corso Di Porta Ticinese. Sullo sfondo la chiesa di Santa Maria alla Vittoria.



Come potrebbe essere **Via Francesco Sforza** tra l'entrata del Policlinico e l'Università Statale. La zona potrebbe essere a "traffico limitato" (ZTL).



La chiusura del Naviglio Martesana in Via Melchiorre Gioia, negli anni '50, vista dal centro (angolo Via Monte Grappa), verso la periferia. Sullo sfondo a destra si vede chiaramente il "Pirellone".



L'immagine di **Via Melchiorre Gioia**, con il Naviglio Martesana che scorre al centro del grande viale, in prossimità dei palazzi della Regione e del Comune di Milano.

- Non abbiamo documenti certi che dimostrino che prima di noi qualcuno abbia mai proposto la riapertura integrale dei Navigli che erano stati chiusi dal 1929 agli anni '60 con l'obiettivo di ripristinare la navigabilità piena sull'intera rete regionale.
- **Cioè la riapertura da Cassina de Pomm alla Darsena passando per via Melchiorre Gioia, via San Marco, via Fatebenefratelli, Cerchia interna, via Conca del Naviglio.**

Prima del perché aprirli, qualche accenno del perché sono stati chiusi, con un costo molto elevato anche per allora pari a un equivalente ad oggi di 41 milioni di euro.

Possiamo dire che furono chiusi in nome di una certa modernità.

- La modernità invocata dal Fascismo.
- La città veloce invocata dal Futurismo di Marinetti.

E tanta falsa propaganda:

- *il naviglio è un pericolo sociale, i suicidi.*
- *il naviglio è un pericolo pubblico soprattutto nelle notti invernali, con la nebbia uomini e donne vi possono precipitare*
- *le ragioni di affermazione e miglioramento della razza debbono avere il sopravvento su ogni altra considerazione*

La questione dell'igiene pubblica era una questione vera, ma molto prima del 1929 quando furono chiusi.

- Prima del sostanziale completamento della rete fognaria milanese
- Nel 1876 una commissione di igienisti parla della opportunità di “**sopprimere**” i Navigli
- Ma la rete fognaria milanese sarà sostanzialmente completata intorno al 1890
- Nel 1884 il piano regolatore di Milano, Piano Beruto introduce l'argomento della chiusura dei Navigli ma soprattutto per ragioni di carattere urbanistico

Quando l'ing. Codara nel 1929, responsabile dell'ufficio tecnico del comune di Milano dice questa frase: *“Milano non poteva più tollerare il luridume scoperto di quelle acque malsane, per lasciare navigare il lento barcone: attendeva una grande strada dalla soppressione della Fossa Interna, grande strada, larga, ben tenuta, perfetta per suo traffico ingente e crescente”*,
l'acqua dei Navigli era già sostanzialmente pulita.





Lavandaie al lavoro sui brelin 1920











- La ragione vera della chiusura è stata ben ricostruita, in modo serio e scientifico, con dovizia di documentazione, da una ricercatrice francese **Alice Ingold**, in un volume straordinario, mai tradotto in italiano.
- Ricorda la Ingold: ***allora i milanesi non difesero i loro Navigli: anche i pochi che si opponevano pensavano che il mantenimento di tutti i canali fosse impossibile e premevano per conservarne solo alcuni tratti, il solo pittore che votò contro in Commissione Edilizia fu Carlo Carrà.***

- La Ingold, ricostruendo l'attività ***dei comitati pro-copertura costituiti da ingegneri e proprietari immobiliari***, spiega bene come nei loro documenti si insisteva sui vantaggi finanziari di un'operazione rispetto ad altri possibili sventramenti per la realizzazione di nuove arterie stradali.

- E ancora come ha detto l'architetto Goggi in un altro incontro: ***La possibilità offerta dal regime di costruire in fregio alla nuova strada, trasformando i giardini e i fabbricati commerciali esistenti, tacitò definitivamente ogni protesta.***

- Ingold lo definisce impietosamente come un ***"fallimento della comunità urbana di difendere l'immagine simbolica della città"***. Il fatto è che questa immagine simbolica non era percepita. Ed è questo il punto: il sistema dei Navigli non era visto allora come elemento costitutivo della città, ... ma sotto il mero aspetto patrimoniale.









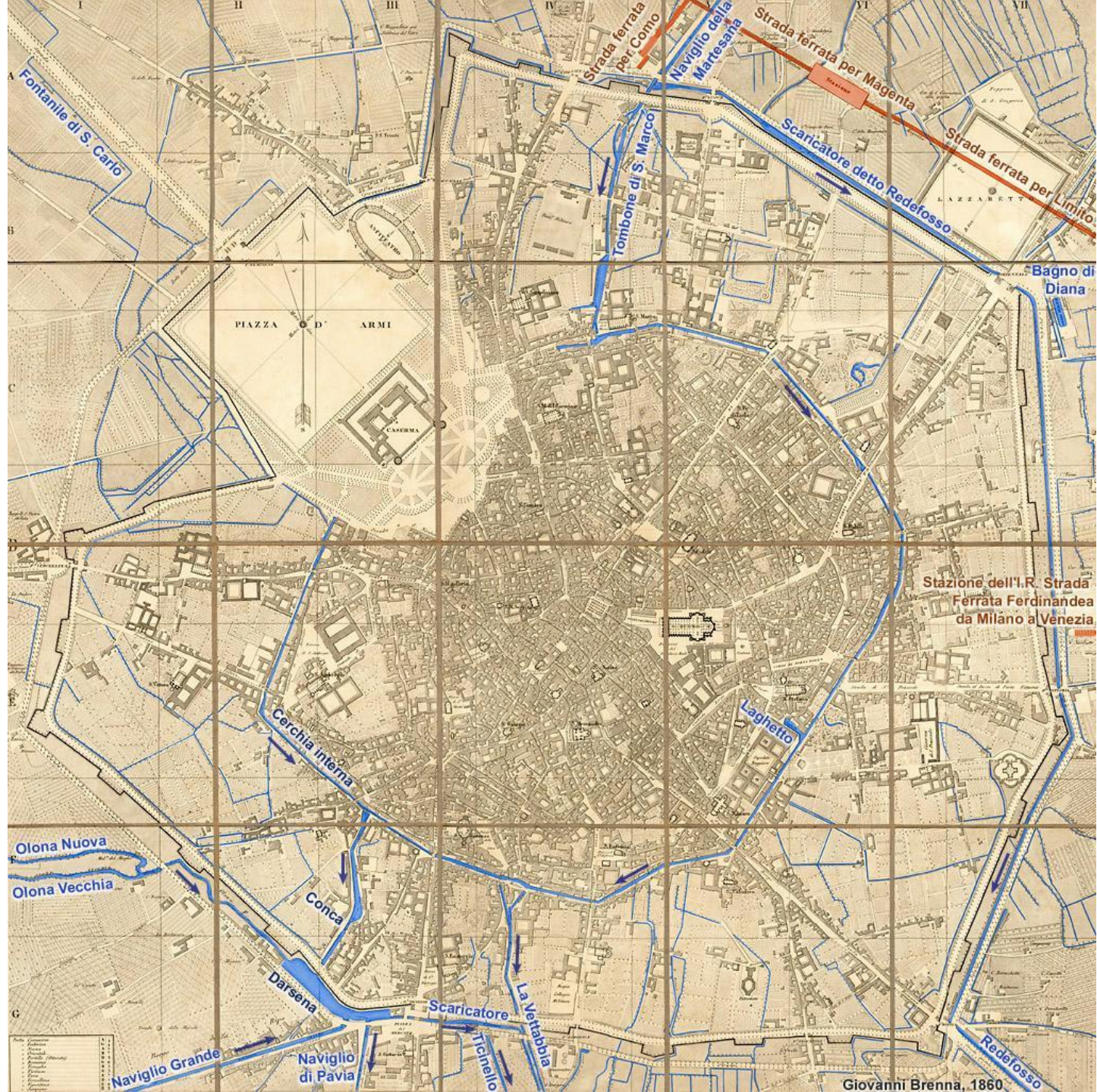
Allora perché riaprire I Navigli che hanno chiuso?

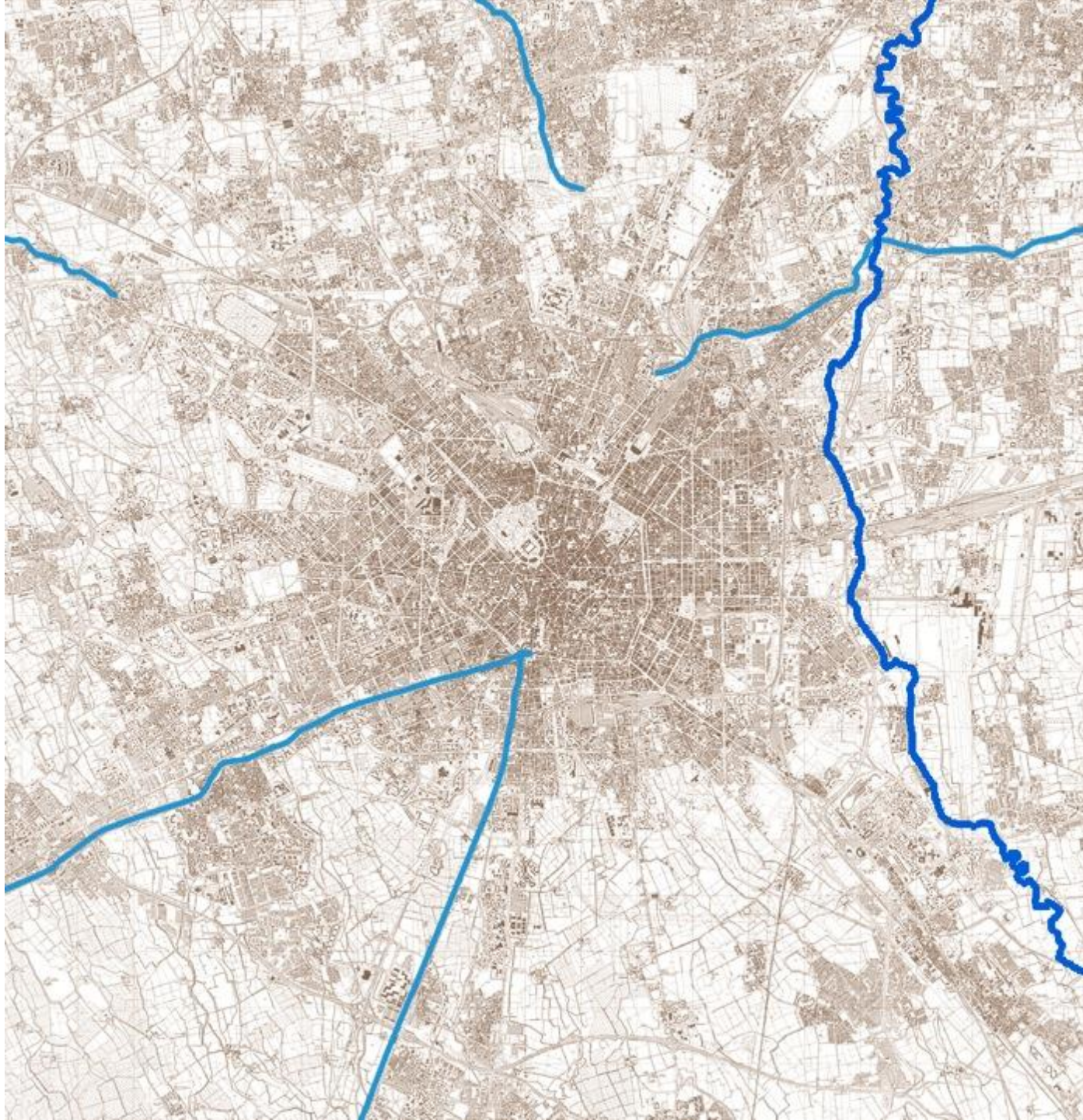
Per tante ragioni:

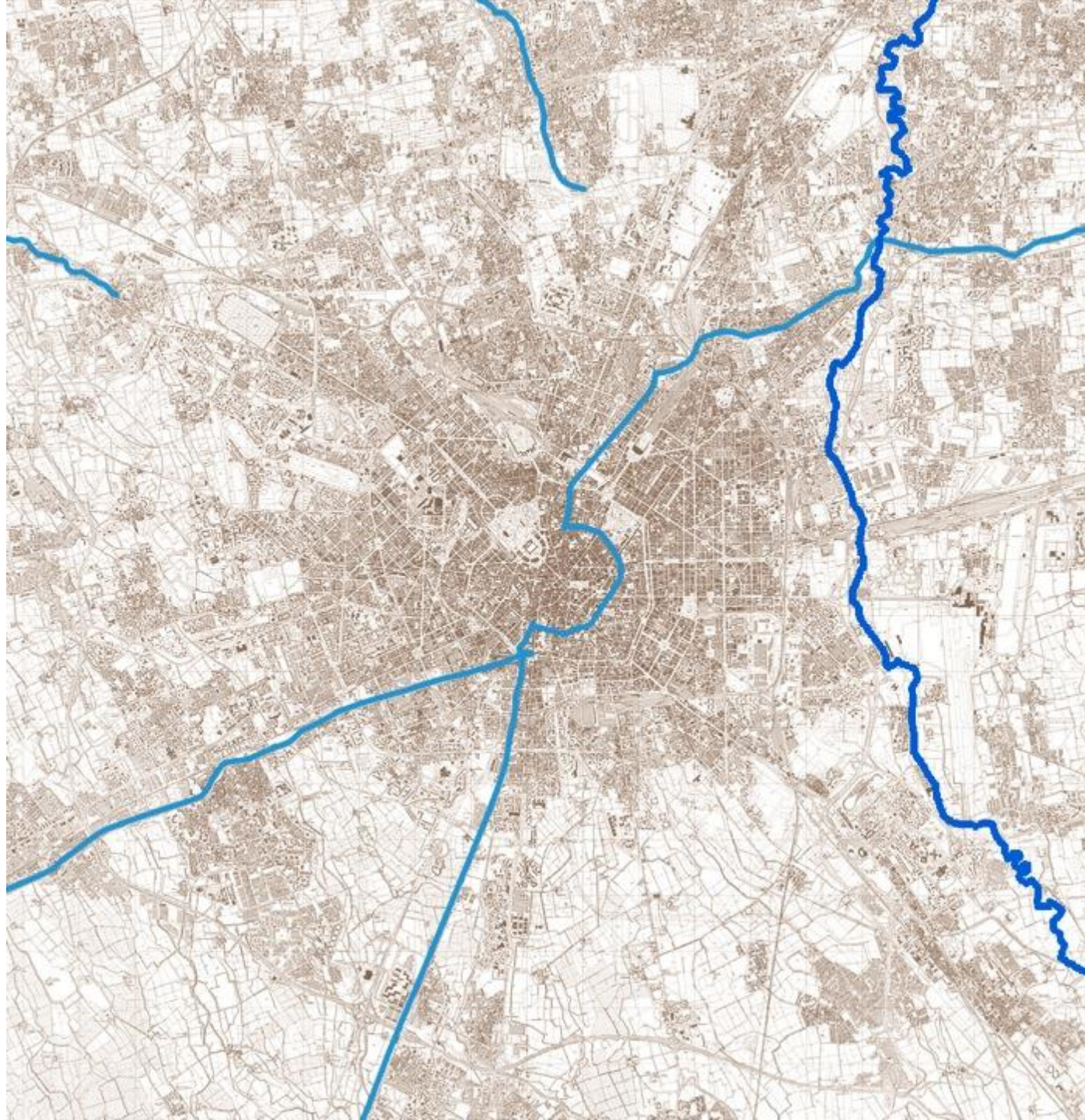
- Per ricostruire la rete regionale dei Navigli lombardi
- Per restituire ai Navigli lombardi la plurifunzionalità di un tempo, la navigazione oltre alla funzione irrigua

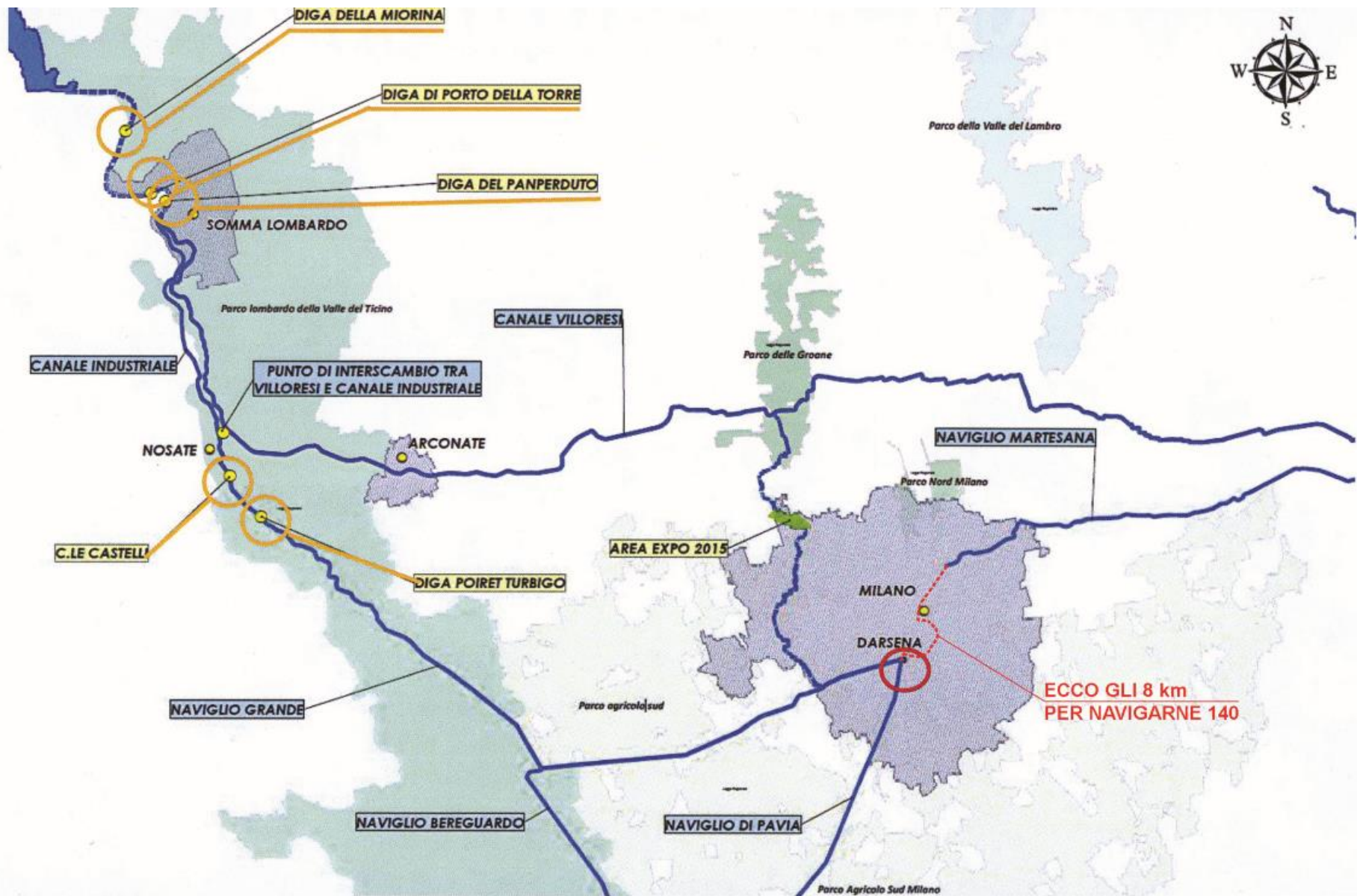
- Gli otto chilometri in Milano consentono la realizzazione in Milano del passante idraulico, dal lago di Lecco a Pavia. Da Chiavenna a Venezia lungo la Martesana, la Fossa Interna, il Naviglio Pavese, il Ticino e il Po.
- E' quindi una piccola-grande opera infrastrutturale. Come lo è stato il Passante Ferroviario
- **Otto chilometri per farne funzionare 140**

- Una grande occasione **per costruire una nuova Milano sulla memoria della Milano città d'acqua**, ma non è un'opera antiquaria, per realizzare punti pittoreschi nella città.
- Non è un'opera di imbellettamento e non è un progetto di arredo urbano.
- E' un'opera per la Milano del futuro, per una nuova modernità, per un nuovo ambiente, per **una città più naturale.**









Le date principali dell'attività dell'Associazione Riaprire i Navigli:

- Abbiamo iniziato con la pubblicazione di un quaderno universitario nel quale sono già ben chiare le prime verifiche di fattibilità urbanistica, finanziaria, trasportistica, ambientale e ingegneristica del progetto
- Dopo i primi anni di studi e di verifiche, si decide di costituire l'Associazione nel 2012, anche sulla scia del referendum consultivo del 2011.

- L'associazione promuove il progetto presso le istituzioni e nell'opinione pubblica in modi diversi.
- **Insistiamo sull'idea che quest'opera è insieme urbana e regionale, è certamente di interesse regionale oltre che milanese**
- Ecco perché come Associazione stiamo insistendo affinché l'opera sia realizzata mediante un Accordo di programma tra Regione e Comune

Nel frattempo l'idea si fa strada:

- Il Comune inserisce la riapertura dei Navigli tra le opere strategiche del PGT nel novembre 2012

L'associazione fa di tutto:

- produce materiale divulgativo che distribuisce in città con i propri volontari
- illustra il progetto in innumerevoli convegni a Milano e in tutta la Lombardia, incontra gruppi di interesse in diversi ambiti.

- Contiamo sulla forza del **nostro sito**
- Superiamo i **21.000 like** nella pagina Fb
- Tra i **Convegni** più importanti per sottolineare la molteplicità dei vantaggi economici, ambientali e culturali
- I primi incontri con le **scuole**
- La promozione di diverse iniziative anche di carattere culturale
- Numerosi sono gli scritti su giornali e riviste di settore
- Esce nel 2014 il libro base **Riaprire i Navigli per una nuova Milano**

- Particolarmente significativi sono ad esempio i primi incontri in città in luoghi di discussione mirata con i cittadini attraverso **CONCArte in collaborazione con l'ICS Milano Spiga e il Comune di Milano.**
- Utilizziamo la Conca dell'Incoronata in attesa dell'Acqua
- <http://www.icsmilanospiga.gov.it/?p=4720>
- <https://youtu.be/RpZjMvYmLPo>



- E ancora sul piano istituzionale:

Il **Consiglio Regionale della Lombardia**

approva nel 2017, sostanzialmente all'unanimità, una mozione nella quale fa propria l'idea generale del progetto e chiede la compartecipazione con il Comune per la realizzazione dell'opera.

Le nostre ragioni:

- Molti saranno i vantaggi ambientali ed economici che quest'opera potrà produrre a scala urbana e regionale.
- Sarà destinata a cambiare il volto della città, a migliorare e perfezionare in modo nuovo il paesaggio di tutti i Comuni rivieraschi lungo la rete dei Navigli della Lombardia
- Non è un costo, ma un investimento
- Costa relativamente poco e potrebbe essere finanziata con la partecipazione dei privati, per incidere poco sulla finanza pubblica comunale, regionale, nazionale o europea

- Trasformerà la città riprogettandola soprattutto **alla quota zero**
- Aumenteranno le **zone pedonali** e le aree a **verde**
- Produrrà la realizzazione di nuovi **spazi pubblici** e una salutare riduzione del **traffico urbano**
- Valorizzerà la città **dal centro alle periferie**
- Molti **settori economici** si avvantaggeranno
- Sarà per Milano un'occasione per diventare più **attraattiva**
- Favorirà il **turismo** nazionale e internazionale

- E con ciò non vi abbiamo ancora parlato delle **differenze tra la nostra impostazione** e la soluzione che è stata data finora dal Comune di Milano dopo l'avvio del progetto di fattibilità con il Politecnico.

In sintesi possiamo dire che:

- noi crediamo che sia possibile avviare subito **un programma di lavori per l'apertura integrale** degli otto chilometri mancanti, compresa la sistemazione del Seveso sotto via Melchiorre Gioia
- Il Comune sta prospettando per ora **l'apertura di singoli tratti.**
- (ma di questo ne parleremo magari sulla base delle vostre delle domande nel corso dei nostri due incontri)

- **Riaprire i Navigli è la più grande opera ambientale mai realizzata a Milano dal 1946 ad oggi.**
- **Un'opera di rilevanza internazionale per la “città naturale” del futuro**

**E adesso qualche immagine
più o meno suggestiva ...**





MILANO: STENO MURBERGAS NUN NANCAS, AL PONTE DELLA CARUSO, ITALIA DEL 1916































































