

Le vie d'acqua ritrovate

Un progetto che prevede di ripristinare la navigabilità dei Navigli, partendo dalla Martesana

di **Leonardo Servadio**

La fenice risorgeva dalla proprie ceneri, secondo l'antico mito. Milano, anzi l'intera Lombardia possono risorgere oggi dalle proprie acque: ne è convinto Roberto Biscardini, Presidente della Commissione Urbanistica della Città di Milano, già senatore della Repubblica e docente di urbanistica al Politecnico del capoluogo lombardo. Per passare dalle parole ai fatti ha fondato l'Associazione "Riaprire i Navigli". Non è un progetto tra i tanti che si aggiungono alla lista dei "wishful thinking" messi in circolazione da chi ambisce migliorare le condizioni di vita in città: «Milano – questo il punto di partenza sostenuto da Biscardini nell'ambito di un colloquio a più voci intrattenuto presso la sede dell'associazione con Edoardo Milesi, Alfredo Padovano, Sergio Sesinni, Aurelio Candido – è stata per decenni l'unica città italiana ad avere una rilevanza mondiale grazie al suo peso economico, alla sua vitalità culturale, alla creatività espressa nel design e nell'architettura, all'importanza delle sue università. Come può oggi tornare a quel ruolo che le

è proprio? Bisogna recuperare un modello di crescita "qualitativa" in luogo della crescita a prevalenza "quantitativa" che ha portato all'ipertrofia della periferia metropolitana, a discapito del policentrismo regionale. Oggi si sente la carenza di qualità urbana e grandi progetti come Citylife, i nuovi grattacieli del Progetto Garibaldi o il nuovo insediamento di Santa Giulia a Rogoredo non sono sufficienti a dare un volto nuovo alla città, che sia coerente con la richiesta di sostenibilità. Infatti tutti questi progetti, per quanto siano spettacolari e abbiano coinvolto archistar di rilevanza internazionale come Cesar Pelli, Zaha Hadid, Daniel Libeskind, Arata Isozaki, Norman Foster e tanti altri, sono stati impostati secondo la vecchia logica dell'accentramento: la città verticale, il richiamo di un numero crescente di persone nelle nuove periferie. È la continuazione di quanto è già stato fatto in tutto il secondo dopoguerra: si è favorito il trasferimento delle persone dai piccoli centri e dalle campagne nella metropoli. Poi ci si è accorti che, essendo qui bassa la qualità della vita, scarsa la qualità dell'aria, alti i valori immobiliari, era meglio sviluppare aree ancora più periferiche, ma ben collegate da trasporti urbani. E così i tanti paesotti

Waterways rediscovered

An interview with Roberto Biscardini by Leonardo Servadio

As the President of the "Riaprire i Navigli" Association – in addition to Chairman of the Milan Urban Planning Commission and former senator and professor of urban planning at the Milan Polytechnic – Roberto Biscardini supports a model of quality expansion as opposed to the predominantly "quantitative" trend that led to the current hypertrophy of the metropolitan suburbs of the city to the detriment of regional polycentrism. Cities such as Bergamo, Monza, Pavia and Brescia are close to each other, but each has its own traditions and singularity. Precisely for this reason, Lombardy cannot become a single city. It has always been a polycentric system in a rural setting of great value, until this balance was broken. The goal of the proposal to reopen the Navigli canals is not only to re-qualify the urban fabric, but above all to regenerate a regional infrastructure provided by Nature that has supported, articulated, innervated and joined the various areas of Lombardy since the Middle Ages. The Navigli draw water from the Ticino and the Adda river and lead it back to the Po river as in a wide network of waterways covering 162 km, which allowed the transportation of goods from the city of Milan to the sea and back, as well as, of course, the distribution of water for irrigation purposes throughout the area. The proposal to build eight kilometers of waterways to reconnect the northern and southern areas of the city, crossing and re-activating all the connections with the other towns affected by the network of the Navigli is a "historical and cultural investment that is essential to future development and far from being past-oriented". A touristic and recreational infrastructure that can enhance the relationship between city and countryside, where bicycle and pedestrian lanes along the waterways will allow residents and tourists to get to know the region in a new way, as well, of course, the city of Milan and all the other cities located along the waterways.

80

La Lombardia non è né può diventare una singola città, è sempre stata un assieme policentrico in un contesto rurale di grande pregio

Otto chilometri e il gioco è fatto

Secondo l'associazione «Riaprire i Navigli» il progetto «è già condiviso dalla maggioranza dei milanesi». In effetti quando nel marzo 2012 presentò lo studio da lui realizzato insieme con Andrea Cassone, il sindaco Giuliano Pisapia lo sostenne affermando che si tratta di un «investimento storico culturale non per guardare al passato ma rivolto al futuro». La cifra prevista non eccessiva: si aggirerebbe sui 120 - 150 milioni di euro ("meno del costo di 3 chilometri di metropolitana"). Oggi il canale Martesana entra in Milano e ne percorre a cielo aperto una porzione di periferia nord est, confluisce nella via M. Gioia all'altezza della Cassina de' Pomm dove continua a scorrere coperto dalla strada realizzata negli anni '50, fino ad

arrivare a quella che si chiama «cerchia dei Navigli» ovvero l'anello un tempo navigabile, coperto nel 1929. Il progetto prevede di riaprire la porzione est di questo anello così che dalla Martesana si possa navigare a cielo aperto sino alla Darsena, dove tutt'ora si collegano il Naviglio Pavese che va verso Pavia per confluire nel Po e il Naviglio Grande che riconduce le acque dal Ticino. Passando dal Ticino e i due navigli già ora si può andare in barca da Milano a Locarno passando per il Lago Maggiore, o all'Adriatico. Riaprendo il collegamento con la Martesana si potrà arrivare al Lago di Como. Si farà davvero? Lo stesso sindaco Pisapia prevede che non appena sarà passata la Expo ci si metterà al lavoro. (LS)

A sinistra una vecchia foto dei Navigli. Secondo Biscardini «l'obiettivo non è solo di riqualificare il tessuto urbano, ma di rigenerare l'infrastruttura di natura regionale che ha articolato, innervato e raccordato il territorio lombardo fin dal basso medioevo»

81

Le chiatte che li navigavano portavano materiali da costruzione, pietre, sabbia, alimenti, manufatti



Chi è | Roberto Biscardini

Roberto Biscardini, architetto e politico socialista. Consigliere regionale della Lombardia dal 1983 al 2004, dall'89 al '92 Assessore ai Trasporti e dal '94 al '95 Assessore ai Lavori Pubblici. Senatore dal 2004 al 2006. Membro della Segreteria Nazionale dell'attuale PSI. Consigliere comunale di Milano dal 2011. Nel 2012 ha fondato l'associazione Riaprire i Navigli di cui è Presidente. Nel 2014 è stato eletto nel Consiglio Metropolitan della Città metropolitana di Milano.

vicini alla grande città sono diventati le nuove più lontane periferie: da Cernusco sul Naviglio ad Assago, da Rho a Vimodrone, con la Brianza dove dilaga la villettopoli. Ma questo processo ha portato a cancellare le aree rurali e ridurre gli spazi verdi tra un insediamento e l'altro». Il problema è quindi il rapporto tra la metropoli e la regione: Milano e la Lombardia. Perché il capoluogo non può fagocitare tutto nella sua area metropolitana, smantellando l'antico rapporto con gli altri centri storici della regione. Né si può paragonare Milano a Parigi, poiché la capitale francese si trova in una condizione di monocentrismo: al suo intorno c'è solo campagna e da sempre il suo status è di assoluta prevalenza rispetto a tutto il territorio francese. Questa la porta a crescere in periferie sempre più ampie collegate da sistemi di trasporto urbano. Mentre in Lombardia città come Bergamo, Monza, Pavia, Brescia sono tutti centri vicini tra loro, ognuno dotato di tradizioni e singolarità proprie. Per conseguenza la Lombardia non è né può diventare una singola città. È sempre stata un assieme policentrico in un contesto rurale di grande pregio, finché questo equilibrio non si è rotto.

E oggi come si può recuperare il rapporto storico tra i diversi centri? Come si può recuperare una campagna sfigurata dalle espansioni delle periferie? «Qui - spiega Biscardini - entra in gioco la proposta di riaprire i Navigli. L'obiettivo non è solo di riqualificare il tessuto urbano, ma soprattutto di rigenerare l'infrastruttura di natura regionale che ha articolato, innervato e raccordato il territorio lombardo fin dal basso medioevo. I Navigli infatti attingono acqua dal Ticino e dall'Adda e la riconducono al Po: costituiscono una vasta serie di corsi d'acqua, estesi per 162 chilometri, che ha consentito i trasporti di merci verso la città di Milano e dalla città fino al mare, oltre che, ovviamente, la distribuzione di acque per l'irrigazione in tutta la zona interessata. Le chiatte che li navigavano portavano materiali da costruzione, pietre, sabbia, alimenti, manufatti. Com'è noto, attraversavano tutta



A sinistra vecchie immagini dei navigli prima della copertura del 1929

Oggi il canale Martesana entra in Milano e ne percorre a cielo aperto una porzione di periferia nord est

la città. Furono coperti nel 1929, per decisione del governo centrale: Mussolini fu convinto dalla dominante cultura futurista che, iniziata l'era dei trasporti su strada, quelli su barche, più lenti, erano definitivamente tramontati. Bisognava far spazio alle rombanti automobili e così sopra i canali furono aperte le strade carrabili. Rimase solo la Martesana che fu coperta negli anni '50 e ora sopra di essa scorre la via Melchiorre Gioia. Ma oggi la situazione è decisamente cambiata: universale è la richiesta di una città più vivibile, per gli abitanti e non per le automobili. «La nostra proposta prevede di realizzare 8 chilometri di canali navigabili che rimettano in collegamento il nord e il sud della città, attraversandola tutta e, per questo stesso fatto, riattivando i collegamenti con gli altri centri urbani toccati dal sistema dei navigli. Non per il trasporto merci, ma per la fruizione a scopo turistico e ricreativo. Il traffico automobilistico non verrà soppresso là dove si apriranno i corsi d'acqua, ma limitato, mentre sarà incrementata la fruizione ciclo-pedonale. Sui canali si attiverà la navigazione con piccoli battelli per il trasporto passeggeri. Si consideri l'esempio del Canal Saint-Martin a Parigi, le cui dimensioni sono peraltro minori rispetto ai canali milanesi: è una frequentata arteria per il turismo e lungo le sue sponde si è attivata un'ampia serie di attività commerciali. Come avviene per esempio lungo le rive del Danubio: dai centri di assistenza per le biciclette, ai ristoranti e gli hotel... I 162 chilometri di canali navigabili, fiancheggiati da percorsi ciclo pedonali consentiranno ai cittadini e ai turisti di conoscere in modo nuovo la regione, e naturalmente la città di Milano, ma anche tutte le altre città che si trovano lungo i corsi d'acqua. «Non solo, il progetto non prevede semplicemente di riaprire i canali esistenti, bensì di elaborare nuovi canali sul tracciato di quelli esistenti: saranno canali-parco. Inoltre il sistema di controllo delle acque sarà definitivamente migliorato, collegato a bacini di laminazione che eviteranno i ricorrenti problemi di allagamento che si verificano in diverse zone quando le piogge sono particolarmente forti».



1929. Lavori di copertura dei navigli. Mussolini fu convinto dalla dominante cultura futurista che, iniziata l'era dei trasporti su strada, quelli su barche, più lenti, erano definitivamente tramontati.

Sotto: ricostruzione, da una mappa del sec. XIII, del sistema di chiuse dei Navigli. La vocazione alle vie d'acqua di Milano ha origini molto antiche. La Roggia Vettabbia nasce in epoca romana, durante le opere di convogliamento delle acque provenienti da nord Milano

Chi è | **Leonardo Servadio**

Giornalista, si occupa di architettura, cultura e tecnologia; redige CHIESA OGGI architettura e comunicazione, collabora col quotidiano Avvenire. Già direttore del settimanale "Nuovo Solidarietà".



Un piccolo canale per Yangzhou

Yangzhou è una città cinese che sorge alla confluenza tra il Canal Grande (cinese, con i suoi 1794 chilometri il canale più lungo del mondo) e il fiume Yangtze. A sua volta è attraversata da un piccolo corso d'acqua, lo Qinhuai, lungo circa 2 chilometri e oggi in stato di abbandono. I quartieri che vi si affacciano sono i più derelitti della città pur essendo prossimi al centro storico. Secondo quanto riporta il China Daily del 31 ottobre 2014, il sindaco Zhu Mingyang l'anno scorso visitando la città di San Antonio in Texas è stato sorpreso dal modo in cui il locale fiume (dal quale la città prende il nome) è stato reso un'attrazione turistica grazie alla pedonalizzazione delle sue sponde (neppure le biciclette vi possono transitare, solo i pedoni). A conseguenza di questa condizione, tutto il corso del fiume è divenuto un'attrazione turistica: vi passano battelli e lungo i suoi argini sono fiorite le attività alberghiere e variamente

ricreative e culturali. Per conseguenza un importante studio di progettazione di San Antonio, Overland Partners, è stato incaricato da Zhu di studiare la risistemazione per scopi turistici del piccolo e depresso corso d'acqua di Yangzhou. L'analisi dell'antica città cinese ha portato i progettisti statunitensi a scoprire una serie di "nodi" che erano collegati a specifiche attività disposti lungo il breve corso del canale: una zona dove stavano diversi templi buddisti, un mercato rionale, una fabbrica dismessa... Il progetto è stato elaborato in modo da riconnettere quelle attività oggi cessate a una nuova identità: per esempio dove stava la fabbrica sorgerà un centro per le arti. Il canale, che si sviluppa a semicerchio tra il Canal Grande e il fiume, è destinato a divenire una nuova zona a parco, dotata di laghetti. Così Yangzhou affida alla riscoperta del canale abbandonato il rilancio della propria identità.

