

"Progetto partecipato e condiviso per la riattivazione della Darsena e dei Navigli milanesi"

Prof. Emilio Battisti:

Revisione 2013

Io sono stato invitato a partecipare a questo incontro perché, prendendo spunto dal referendum il cui contenuto è stato illustrato da Vallara, nel giugno dell'anno scorso ho organizzato nel mio studio un incontro chiamando a riferire alcuni colleghi che si erano interessati a vario titolo dei Navigli. In quell'occasione sono state presentate differenti proposte riferite a questo sistema territoriale con specifica considerazione alla navigazione di tutta le rete (Malara) o con particolare riferimento alla Cerchia dei Navigli e a specifici componenti del sistema come la Darsena, le conche di Viarenna o dell'Incoronata, o altre proposte mirate al recupero di un ambito che non fa parte organicamente del sistema storico dei navigli ma che lo integrava con la previsione di una darsena aggiuntiva. Questi progettisti sono, oltre a Umberto Vallara, Antonello Boatti, Empio Malara, Marco Prusicky, Giovanni Cislighi e Monica Boldrin un architetto che aveva fatto con me una tesi di laurea sulla Darsena, inoltre Marco Giachetti, Ivo Cassetta ed Enzo Marrucci che hanno elaborato una proposta riferita alla Darsena tenendo conto di alcune indicazioni desunte da incontri con associazioni ambientaliste.

Alla fine di questo incontro era emersa la proposta di costituire un gruppo di lavoro che mettesse a confronto le idee progettuali di tutti questi colleghi in modo da formulare un programma condiviso. Ci siamo incontrati diverse volte mettendo a disposizione queste proposte, confrontandole e vedendo come potevano essere collegate organicamente e articolate nello spazio e nel tempo; abbiamo così prodotto un "*progetto partecipato e condiviso*" scandito in tre fasi temporali: una prima fase che assume come scadenza il 2015, la data di inaugurazione di EXPO, una seconda fase al 2025 e una terza fase dal 2025 in avanti. L'idea di articolare in tre fasi piuttosto dilatate temporalmente il programma di attuazione di una politica di recupero dei Navigli, è dovuta alla consapevolezza della rilevante complessità di questo tema e, dal mio punto di vista, anche di una problematica accettazione sociale; benché ci sia stato questo grande successo del referendum, io credo che nel momento in cui si dovesse mettere mano effettivamente al recupero dei Navigli in alcune zone di Milano ci sarebbero dei grossi problemi. È per questo che io ho pensato che una prima fase di questo programma potesse riguardare in particolare la proposta di Vallara che prospetta una rievocazione del sistema dei navigli all'interno dell'ambiente in cui originariamente si sviluppava, mediante la riproduzione sulla pavimentazione stradale del tracciato dell'antica Fossa interna in scala uno a uno (citando Borges) e accompagnando questa rappresentazione con l'allestimento di Info Point posti lungo il percorso nelle pensiline di attesa dei mezzi pubblici per documentare con immagini d'epoca, associabili ad una informazione più dettagliata fruibile localmente mediante telefono cellulare o Smartphone, lo scenario entro il quale scorrevano le acque della Fossa interna. Si viene così a creare un sistema informativo rivolto non solo ai visitatori dell'EXPO ma anche ai cittadini che nel tempo dovrebbe essere portatore di un consenso attorno al progetto complessivo, perché, a mio parere, la prima condizione per potere condividere un'idea è quello di conoscerla mediante un'esperienza praticata personalmente nello spazio urbano e non solo come stiamo facendo noi ora attraverso una conferenza, ma avendo dei riscontri diretti, specifici e concreti del modo in cui la situazione attuale si presenta rispetto a come era originariamente. Questa sarebbe un'ottima modalità per valutare il consenso dei cittadini.

Questo tracciato può costituire il percorso di collegamento di interventi di restauro urgenti per evitare ulteriore degrado e prioritari in quanto di notevole rappresentatività, che possono essere facilmente realizzati in questa prima fase non presentando particolari problemi esecutivi o di interruzione della viabilità, quali le conche di *Viarenna* e dell'*Incoronata*, episodi del sistema che conservano ancora caratteri originali evocativi della storia dei navigli nella città di Milano.

L'altro tema molto importante è il recupero della Darsena, l'unico su cui l'EXPO si è responsabilizzata investendo una parte del finanziamento della cosiddetta Via d'Acqua, sulla quale non so se stendere un velo pietoso o se fare una denuncia molto vibrante. La Via d'Acqua è

chiamata così, ma non è affatto una via d'acqua, perché prima di tutto non è una via, è soltanto il modo di portare due metri cubi d'acqua al secondo dal Villoresi a quella cintura d'acqua che è prevista intorno al sito Expo; soluzione che mi è stato detto avrebbe potuto essere affrontata anche in altro modo, ad esempio attraverso l'emungimento della falda che sta crescendo enormemente e quindi contribuendo anche al suo controllo. Quei trenta milioni di Euro, che forse sono anche di più, che si spendono per realizzare questi 20 o più chilometri avrebbero potuto esser utilizzati per interventi di manutenzione e recupero dei Navigli storici attualmente gravemente compromessi in varie parti. Ma almeno si sta attuando il progetto della Darsena sulla scorta del concorso fatto nel 2004 vinto da Bodin, Rizzato, Rossi ecc., che ci è stato presentato recentemente in un incontro realizzato nel mio studio, naturalmente adeguato alla nuova situazione conseguente alla revoca di quel paradosso che era il parcheggio sotto l'acqua. Il progetto può piacere o non piacere, ma quanto meno contribuirà a restituire alla Darsena una situazione dignitosa.

Questa prima fase, che si potrebbe ragionevolmente realizzare per il 2015, non dispone però al momento di risorse. So che la Regione ha disposto fondi per intervenire sul sistema dei Navigli, ma a prescindere da Milano; quindi non c'è una quota di queste risorse che possa essere messa a disposizione per intervenire nemmeno sulle due conche di cui parlavo prima.

La seconda fase, quindi dopo il 2015, ipotizza invece di intervenire su alcune porzioni della Fossa interna, sull'emiciclo orientale della Fossa, andando a intervenire su quelle situazioni che hanno un pregio intrinseco, in quanto sono o collegate o in presenza di monumenti di particolare significato: in corrispondenza, ad esempio, della conca di via Senato, o del laghetto di Santo Stefano in rapporto con la Ca' Granda. Altro bacino che potrebbe essere recuperato è quello di San Marco oppure io pensavo ad una situazione che pure presenta particolare interesse come il Parco delle Basiliche, che attualmente è spezzato in due e che se fosse paesaggisticamente raccordato in quel tratto dalla presenza del Naviglio si restituirebbe un significato e un valore al parco nel suo complesso. E poi, naturalmente, si può provvedere al raccordo della Conca di Viarenna che nel frattempo avrebbe dovuto essere recuperata ed anche l'approdo alla Darsena. Questi episodi potrebbero costituire una rilevante valorizzazione del sistema in quanto capisaldi particolarmente significativi del tracciato.

Dopo questa seconda fase, che pensavamo potesse avere come orizzonte di riferimento il 2025, di lì in avanti si dovrà cercare di portare avanti il recupero integrale del tracciato e quindi la restituzione non solo della efficienza idrografica, ma anche della navigabilità. Su questo tema credo che interverrà molto puntualmente Malara. Questa fase conclusiva permetterebbe di mettere a registro il sistema complessivo dei Navigli alla sua scala territoriale, dove la mancanza di questo anello ne interrompe la continuità in termini tali per cui diventa parzializzato e quindi anche scarsamente funzionale.

È chiaro che il primo colpo alla discontinuità del sistema dei Navigli l'ha dato proprio Beruto quando ne ipotizza la copertura. Gli argomenti che adduce e che si deducono dalla sua relazione sono fondamentalmente di carattere igienico, all'epoca evidentemente questa tematica in assenza di un sistema fognario strutturato era indubbiamente cruciale, tuttavia, come faceva notare Malara prima, anzi che coprire i Navigli si sarebbe potuto intervenire sul sistema fognario per migliorarne adeguatamente la funzionalità. C'è anche da dire che in passato questo apporto di liquami nell'acqua dei Navigli poteva essere considerato un elemento importante per la fertilizzazione dei territori straordinariamente produttivi a sud di Milano. La prima accumulazione capitalistica a Milano si è fatta proprio attraverso un'agricoltura e una zootecnia estremamente produttive, quindi questo aspetto aveva anche un ritorno di tipo economico a fronte di disagi di tipo igienico sanitario.

La nostra proposta al di là del contenuto progettuale specificamente inteso ha anche un significato e un valore politico. Noi abbiamo consegnato questo progetto all'Assessore De Cesaris per sollecitare, in questa fase di revisione delle osservazioni al PGT, l'introduzione nel Piano di un'indicazione un po' meno generica rispetto di quella che si profila. Che parrebbe sostanzialmente essere un'aggiunta di dieci righe a quel tipo di letteratura tipica del Documento di Piano annunciata

nel progetto di Masseroli, che a nostro parere risultano troppo generiche rispetto alla necessità di avere nel piano un dispositivo con effetto conformativo che dia indicazioni di ciò che si deve fare e possibilmente come farlo, e preveda anche una strumentazione di tipo urbanistico adeguata a perseguire un obiettivo, per quanto a lunga scadenza, e per quanto non definito in termini quantitativi, ma che almeno in termini qualitativi ci sia e dia indicazione possibilmente chiara e univoca. Noi pensavamo che fosse quindi necessario individuare innanzi tutto il tracciato, una fascia di riferimento che sia l'oggetto di uno studio che inquadri rispetto a questa prospettiva tutte le problematiche emergenti, il traffico, gli aspetti ambientali, il modo in cui gli edifici prospettano e la disciplina organizzava degli edifici, degli spazi pubblici e quant'altro. Che questa sia un'indicazione di metodo, per assegnare all'interno del PGT dei contenuti specifici relativamente a questo tema. Nel frattempo altri soggetti hanno cominciato a muoversi su questa tematica, la Regione ha organizzato un convegno nel dicembre del 2011, anche AIM ha fatto un incontro nei mesi scorsi. Lo stesso Assessore de Cesaris ha riconosciuto che questa tematica è meritoria e può entrare nell'ordine del giorno dei temi da affrontare. Dal punto di vista procedurale, viste le scadenze molto cogenti di una necessaria approvazione del PGT, si tende a rinviare la trattazione di questi argomenti successivamente all'approvazione del PGT stesso. Io personalmente sarei perché queste decisioni venissero assunte prima, però ci sono ragioni politiche che vanno prese in considerazione. Questa è la prima finalità e noi speriamo che ci sia un recepimento dei contenuti, al di là del progetto specifico che è a disposizione di tutti per essere valutato, discusso e per farne anche oggetto di confronto, perché la partecipazione è molto importante per una tematica di questo tipo.

Segnalo che sul mio sito c'è la registrazione di tutti gli interventi che sono stati fatti, tutta la documentazione presentata dai colleghi nella prima occasione e in una successiva occasione in cui abbiamo anche avuto la possibilità di vedere il progetto in fieri della Darsena di Rizzatto, quindi chi voglia approfondire il tema basta che vada su www.emiliobattisti.com/ e cliccando su interventi vedrà apparire l'elenco di tutti gli incontri che sono stati organizzati, avendo in tal modo la possibilità di ascoltare tutto ciò che è stato detto nelle presentazioni e vedere la documentazione associata. Grazie.

Segue il dossier ***“Progetto partecipato e condiviso per la riattivazione della Darsena e dei Navigli milanesi”***