

Io credo che sia molto difficile esprimere opinioni sul tema della riapertura dei Navigli senza fare distinzioni e senza spaccare il problema secondo i suoi molti aspetti. Innanzi tutto un primo gruppo di problemi concerne quello relativo a ciò che possiamo –dobbiamo – ed è urgente fare sugli specchi d’acqua ancora tali, quindi la Darsena e i due navigli che vi arrivano, lasciando per il momento da parte i canali minori. Perché lo dico? Perché obbiettivamente l’intervento in queste aree non ha bisogno di essere giustificato più di tanto in un processo di valutazione costi benefici. Intanto perché i costi, che sono senz’altro importanti, sono dei costi inevitabili, cioè avere abbandonato la Darsena e avere abbandonato il corso dei Navigli e soprattutto un’accurata manutenzione delle sponde è un problema non rinviabile. Non possiamo pensare di vivere con il meccanismo delle transenne. Dove è pericoloso passare si mette la transenna, la gente non passa più ed è risolto il problema. Così non va. Di conseguenza penso che se esaminiamo solo questo aspetto non abbiamo grandi difficoltà ad esprimere giudizi di opportunità: è opportuno e necessario. Veniamo al secondo aspetto sempre relativo a queste aree, ancora attualmente occupate dal corso dei Navigli e della Darsena. Purtroppo dobbiamo scontare il fatto che nei piani urbanistici precedenti, anche recenti, il problema delle sponde dei Navigli e del loro utilizzo dal punto di vista urbanistico poco si è fatto anzi si è consolidato un processo di riutilizzo di volumi e di fabbricati lungo il loro corso che sembrava fatto apposta per dequalificarli. C’è stato il classico problema del riuso delle aree industriali, uno degli episodi più drammatici della nostra città, perché il pianificatore, nell’ansia strumentalmente sbagliata di contrastare la speculazione edilizia, ha posto dei limiti all’utilizzo di queste aree quanto a loro destinazione d’uso che in realtà ha dequalificato ulteriormente le sponde dei Navigli. Il problema, ad esempio, delle aree Richard Ginori ce le abbiamo ancora davanti agli occhi tutti, se è stato fatto un errore è stato quello volere mantenere lì fittiziamente attività produttive che non avevano più ragione di essere, con tutti gli escamotage che gli operatori hanno utilizzato per poi camuffare gli interventi che non erano assolutamente attività industriali; il famoso 10% ad uso terziario che non ha nessun interesse che non gode di alcun vantaggio dall’essere in un punto paesaggisticamente pregevole come potevano essere le rive dei Navigli. Quindi purtroppo arriviamo tardi, il che non vuol dire che non si possa, come diceva giustamente Emilio Battisti, tenere conto nella formulazione dei nuovi strumenti urbanistici di una tendenza, di una indicazione che quelle parti della città che si affacciano sui Navigli debbano avere un trattamento particolare anche dal punto di vista squisitamente ambientale/paesaggistico e quindi non proseguire nell’errore di non considerare questo aspetto nelle destinazioni d’uso. Anzi, direi di più, che se l’attuale normativa sull’assoluta indifferenza nelle destinazioni d’uso, proprio lì dovrebbe avere una limitazione molto forte e una indicazione forte, perché quelle aree hanno delle vocazioni precise, se vogliamo fare contemporaneamente un lavoro di recupero ambientale dei Navigli come elementi di un paesaggio urbano vivibile, vissuto, interessante.

Veniamo adesso all’altro aspetto: il problema più generale della riapertura dei Navigli e della ricostruzione di un sistema idraulico fine ottocentesco che riguarda Milano. Io ho qui molte perplessità. Non tanto delle perplessità culturali perché si può essere favorevoli o meno a cancellare i segni urbani successivi perché la chiusura dei Navigli è una decisione che è stata presa non solo per ragioni sanitarie ma anche perché in quel momento si voleva dare alla città un connotato che era tipico dell’era fascista, di città industriosa dove allignava questa cultura un po’ marinettiana per cui il traffico era una cosa bellissima. Quindi questa furibonda rotatoria attorno a Milano avrebbe avuto anche un significato di progresso. È giusto distruggere quei segni? Possiamo parlarne.

L’altro aspetto invece è che di questi progetti si è sempre parlato poco sia nei referendum sia anche nelle ipotesi di intervento della Regione dell’aspetto della fattibilità tecnica/economica. Il guaio delle modificazioni territoriali dal punto di vista della fattibilità è che praticamente tutto si può fare. Non esiste un limite alla fattibilità. Si sono scavate gallerie idrauliche nelle montagne, si sono realizzati dei manufatti assolutamente eccezionali, si sono scavati mari. Fortunatamente non si farà il ponte sullo Stretto, ma questo era uno dei tipici esempi. Però questo è da un certo punto di

vista un aspetto negativo, perché induce a cullarsi nell'illusione che tutto quello che è fattibile poi vada fatto.

Allora il secondo aspetto è quello di essere in grado di fare un bilancio costi/ricavi di questa operazione: un'impresa molto, molto delicata. Ne ha accennato prima Emilio Battisti quando ha detto: dobbiamo poi valutare quale sia la praticabilità politica di ogni intervento. Questo cosa vuole dire? Questo vuole dire, secondo me, e continuo a ripeterlo, continuare a proporre progetti senza fare un'analisi dei costi realistica e concreta. Il che non vuole dire considerare solo i costi del manufatto, ma considerare anche tutti costi accessori a quell'attività che vanno dalla deviazione del traffico a tutto quello che vediamo oggi con la realizzazione delle nuove linee della metropolitana. Questi costi sono molto molto alti. Comunque vanno fatte queste valutazioni che, come dicevo, sono difficili, vanno fatte accuratamente e probabilmente in questo momento è difficile fare in un frangente nel quale le tecnologie per eseguire questi lavori sono in forte cambiamento. C'è poi un problema che riguarda il consolidamento delle fondazioni di moltissimi edifici lungo il percorso dei Navigli interrati, il fatto che si altera il regime delle acque nel sottosuolo, quindi con problemi di assestamento delle fondazioni. C'è una serie di problemi a ricaduta che vanno valutati con grande attenzione.

L'altro aspetto è proprio la valutazione dell'opportunità complessiva di fare operazioni così costose come quelle che inevitabilmente si farebbero in questo caso. Questo perché? Perché nel fare una valutazione costi/ricavi l'unico criterio vero, intelligente è quello della valutazione costi/ricavi per confronto. Avendo cioè un lungo e ahimè infinito elenco di opere pubbliche delle quali il Comune di Milano ha molto bisogno, dobbiamo capire quale è il punto nel quale arriviamo a dire: bene, è arrivato il momento di investire questi soldi nella riapertura dei Navigli. L'altro aspetto è un aspetto, se volete, più decisamente critico perché quando si danno queste indicazioni di priorità della spesa si danno dei messaggi politici molto precisi. È chiaro a tutti. Milano è una città alla quale abbiamo sempre mosso il rimprovero di guardare al suo ombelico più che alla parte che la circondava. Ho detto che la sfortuna di Milano è stata quella di avere avuto sempre, purtroppo, giunte che si sono molto occupate di quello che succedeva dentro alla cinta delle mura spagnole, pochissimo di quello che succedeva fuori. Il fatto di impegnare in un'opera pubblica che concerne il centro cittadino delle grossissime risorse, io credo che sia un problema molto spinoso e che mette in discussione una riqualificazione diffusa della nostra città, che è la cosa di cui Milano ha più bisogno. Una riqualificazione diffusa degli spazi pubblici urbani della città, che va dal disegno urbano a fatti più drammatici come i Contratti di quartiere, che sono stati fatti senza nessuna logica di reale riqualificazione dell'attività complessiva che si svolge nei singoli quartieri. Questi problemi non sono semplici perché vanno affrontati utilizzando un insieme di discipline (quindi con una multidisciplinarietà altissima) perché ognuna di queste operazioni e anche questa dei Navigli è un'operazione da guardare alla luce di questa complessità. Ha aspetti per esempio legati ad attività commerciale e di dotazione di spazi adatti ben diffusi in tutta la città. Questo è un vecchio rimprovero che faccio a tutti gli amici architetti che peccano di un eccesso di monodisciplinarietà soprattutto gli urbanisti. Noi dobbiamo considerare tutti questi problemi con uno spettro analitico vastissimo. Allora, proprio per questo ben vengano questi progetti, sono interessanti, ma sono ancora in una fase, a mio avviso, molto preliminare che non garantisce in nessun modo la loro sostenibilità da tutti i punti di vista e che non siano quello strettamente architettonico urbanistico culturale, ma in un ambito di interessi molto più ampio.