

Lettera aperta agli “scoperchiatori facili” dei Navigli

PRIMA PARTE

I milanesi di oggi, si sa, 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 o conservazione attiva.

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, una immagine o piuttosto se ne sogna, si immagina una immagine di città che torna ad essere dotata dei suoi Navigli. Concetto acquisito per via culturale e figurativa (complice in primo luogo la bella pittura dell'Ottocento), o ricostruito come prodotto dalla conoscenza della storia e dalla memoria urbana; 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 o come un dissennato atto urbanistico.

Accade così, che, a periodi alterni, si risvegli in città, ma anche fuori, un interesse e un dibattito sulla questione dei Navigli milanesi, sulle loro antiche origini, sulle potenzialità del sistema di trasporto, sulle ragioni della loro scomparsa, sul loro futuro, sulle possibilità di un loro, parziale o totale, riuso o recupero. Ciò avviene da molti anni almeno a partire almeno dagli anni '80 quando la Regione Lombardia presentò il suo fondamentale e basilare studio “*Il sistema dei Navigli milanesi e pavesi*” in sei volumi, condotto da un Gruppo di Studio coordinato dall'architetto Empio Malara.

Mentre al momento della loro copertura solo le voci dell'architetto e Senatore Luca Beltrami e di pochi altri si levarono in loro difesa.

Anche in questi ultimi anni il dibattito si è riaperto, causa anche il successo del Referendum cittadino del 2011 e l'aver voluto associare al progetto dell'Expo 2015 la “dissennata” proposta della costruzione di una “via d'acqua”, spacciata come costruzione di nuovo tratto di Naviglio. (Ma di questo se ne parlerà in altra sede).

Bisogna riconoscere che le discussioni degli ultimi anni appaiono molto più impegnate ed approfondite di quelle degli anni precedenti: oggi si presentano non solo idee e tesi ma si avanzano anche proposte operative e si propongono precisi e circostanziati progetti (come si è potuto apprendere dalla relazione del prof. Battisti).

Quello che colpisce del dibattito odierno è però il crescere del numero – a differenza degli anni passati - dei sostenitori della tesi della possibilità e necessità di riaprire, in tempi relativamente brevi e con una certa facilità, i Navigli interni, attraverso una semplice operazione di “*scoperchiamento*”, ridando loro contemporaneamente l'acqua ingiustamente tolta, riattivandone addirittura una certa navigabilità, nella speranza di restituire così alla città una bellezza e un valore estetico e urbanistico che

le era stato tolto.

Sono queste, in sintesi, le tesi sostenute da quelli che io definisco, polemicamente, il partito degli “scoperchiatori facili”.

Ed è proprio a costoro che intendo indirizzare questa mia “lettera aperta”.

Scritta nella speranza di farli riflettere su alcune questioni e nodi, non secondari, che riguardano la storia e le ragioni della decadenza del sistema dei Navigli, che riguardano lo “stato di fatto” del manufatto sepolto e le enormi difficoltà di un suo tutt’altro che facile “scoperchiamento, che riguardano le possibilità e le impossibilità di un ricupero o un riuso dei Navigli ancora esistenti e che riguardano, infine, il quasi nullo risultato ed esito estetico-urbanistico dell’operazione ipotizzata.

Ecco i quattro punti sui quali invito a riflettere.

1.

Molti ritengono, erroneamente, che la copertura dei Navigli interni sia un errore urbanistico novecentesco o una colpa culturale addebitabile all’Amministrazione fascista, data anche la nota avversione di Mussolini verso i Consorzi idrici.

In realtà la storia della copertura del Naviglio ha ben altri e più remoti inizi e ben più complesse ragioni e significati.

Che, detto in grande sintesi, da un lato è da connettersi alla parallela progressiva e lenta decadenza di questo sistema e mezzo di trasporto (a fronte del nascere e dell’affermarsi di altri, nuovi e concorrenti sistemi di trasporto, ben più efficienti flessibili e rapidi, quali le ferrovie, le tranvie e il trasporto automobilistico) e dall’altro alla specificità dei problemi che si ponevano in Milano, dove una grande città industriale stava sorgendo e sviluppandosi a ridosso e incorporando un sistema di canali interni di origine addirittura medievale-quattrocentesca, oltre tutto non ampliabile - perché stretta dentro la città - e non adeguabile ai moderni standard del trasporto.

La specificità posta dalla città di Milano, enfatizzata e resa preminente nelle discussioni d’epoca come una “questione igienica” 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, fonte di ogni tipo di malattie, si sosteneva, quali le “*reumatiche*” e le “*febbri intermittenti*”, così come si scriveva nella “*Relazione della Commissione Igienica per la deviazione del Naviglio interno*” nel 1876, presieduta dal prof.dott. Andrea Verga, paladino indefesso della questione igienica.

In realtà era l’orrenda tangibile e costante “puzza” emanata dai Navigli - a causa della scarsità di acqua, della loro stagnazione e impaludamento in vari punti della città, dell’uso ancora attivo di fognatura urbana a cielo aperto, inconvenienti che raggiungevano punte insopportabili specialmente nei due periodi dell’*asciutta* primaverile e autunnale, ma anche l’evidente e progressiva diminuzione dell’utilizzo per il movimento urbano delle merci (già rilevata anche dal Beruto nella sua relazione del Progetto di Piano Regolatore) ad esasperare i milanesi più che il timore per la salute.

Non a caso è sempre lo stesso prof. Verga, nella sua qualità di direttore dell'Ospedale Maggiore a convincere il suo illustre ospite, l'Imperatore Francesco Giuseppe d'Austria, a decretare nel 1857 l'immediata chiusura dell'adiacente maleodorante laghetto di Santo Stefano. Paradossalmente è proprio il mitico punto di approdo dei marmi di Condoglia destinati alla fabbrica del Duomo a scomparire per primo.

A questa chiusura segue quella dei due tratti meno utilizzati della rete interna - condizionati anche dalla scarsità dei traffici diretti o provenienti dal Castello - e che soffrivano più degli altri di scarsità d'acqua, di impaludamenti e di conseguenti accuse di alta insalubrità: il Naviglio morto che congiungeva la Martesana col Castello (attuali via Pontaccio e via Tivoli) e il Naviglio di San Gerolamo (attuale via Carducci) e il primo tratto della via De Amicis. (Si veda la veduta della città con la copertura dei Navigli al 1894).

La decisione è del 1882 ma i lavori vengono eseguiti nel 1894 -96.

Mentre la decisione della copertura totale da parte del Comune risale al 1928 ed i lavori iniziano - come tutti sanno - nel fatidico 1929.

Marcello Visconti di Modrone, Podestà di Milano dal 1929 al 1935, rispondeva, per giustificare la copertura del Naviglio - e non del tutto a torto se si pensa a tutti gli "annunci" di copertura totale, mai attuati dal Comune, a partire dalla metà dell'800 ed alla alta e ancor viva pressione di tutti coloro, tecnici e opinione pubblica, che esigevano una loro copertura o una loro trasformazione - che questa chiusura non rappresentava altro che "*un atto dovuto*".

Lettera aperta agli "scoperchiatori facili" dei Navigli

SECONDA PARTE

2.

Come si vede la questione della progressiva, prima frazionata, poi estesa a tutta la rete interna, copertura del Naviglio, non può essere capita se non la si pone in relazione con la comprensione e la conoscenza della contemporanea crisi e decadenza del complessivo sistema di trasporto dei Navigli storici che la accompagna e della nascente ricerca di nuove alternative di trasporto e di assetto urbano.

Si potrebbe discutere a lungo sulla opportunità o meno, sia sotto il profilo tecnico o culturale, di questa scelta podestarile ed anche sollevare il dubbio che questa decisione rappresentasse veramente la *necessità* e l'*urgenza* di *un atto dovuto*.

Molti tecnici e studiosi illuminati si erano già del resto resi conto, nella seconda metà dell'Ottocento, del fatto che la crescente volontà di arrivare a una chiusura del Naviglio per una sua trasformazione in strada o altro avrebbe dovuto essere stata fatta precedere dalla realizzazione di un ramo o raccordo di congiunzione della Darsena di Porta Ticinese col Naviglio della Martesana.

Tra questi vanno senza dubbio ricordati i due progetti presentati dell'ing. Carlo Mira. Un primo, del 1858, dal titolo "*Sulla possibilità di trasportare fuori dalle mura di Milano il canale detto Naviglio*" che prevedeva di trasportare il nuovo Naviglio necessario per congiungere i rami sud con i rami nord, lungo i Bastioni a est della

città sfruttando il Redefossi, mentre non mancava di prevedere, contemporaneamente, di trasformare la Fossa interna in un “boulevard”. Ed un secondo, ponderoso, del 1865, accompagnato da ben 111 tavole e una relazione di 4 volumi, che progettava la congiunzione tra la Martesana e i rami dei Navigli a sud, creando un nuovo tratto di Naviglio in *tunnel* sotto il Naviglio morto e sino al Castello, per congiungerlo, via Naviglio di San Gerolamo e Naviglio Vallone, con la Darsena.

Come pure non va dimenticato il progetto del colonnello Gandini e del pittore-architetto Giovanni Brocca che proponevano la trasformazione della cerchia in una *ippovia* a doppio binario (1864-73).

E pure va ricordato il progetto dell’ing. Francesco Ajraghi del 1874.

Ben più audace, dal punto di vista idraulico, del progetto del Mira, l’idea dell’Ajraghi consiste nella proposta di costruire un “*Canale intorno a Milano*” articolato in due rami a est e a ovest della città, una specie di ampia circonvallazione dei Navigli.

La nuova Darsena viene spostata nei pressi della Cassina di Pomm dove confluisce la Martesana ed un alimentatore d’acqua derivato dal Villoresi e dove si dipartono i due canali di levante e di ponente. La ricongiunzione dei due rami col Naviglio di Pavia viene prevista circa all’altezza di Conca Fallata. I vantaggi della soluzione sono molto evidenti: si eliminano del tutto i Navigli entro Milano, si costruiscono due rami del tutto “moderni” ed anche eventualmente ampliabili, si aumenterebbe la portata delle acque e gli introiti derivanti dalla loro vendita.

Ma è qui evidente l’obbligo di riferirsi a come viene affrontato il problema del destino della Fossa interna anche nella più importante scelta urbanistica di ordine generale di fine Ottocento, ovvero nel “*Progetto di Piano Regolatore della città di Milano*” di Cesare Beruto (1884-89).

Anche il Beruto sostiene la necessità di sopprimere la Fossa, sia per le note questioni igieniche che richiama ampiamente (*Salus publica suprema lex* scrive nella sua relazione) sia perché è sua intenzione trasformarla in un sistema fognario modello *tout-à-l’égout* come a Parigi, sia perché denuncia, come già detto, che *il barcheggio di transito è oggi ridotto a una cifra insignificante*.

Ma soprattutto il suo obiettivo è quello della “*trasformazione della zona della Fossa nella più bella, continua ed elegante via anulare della città*”, non dimenticandosi però della necessità di mantenere vivo e utilizzabile una congiunzione con la Martesana secondo il progetto del Mira del 1865, che riprende e ripropone negli stessi termini.

L’errore che compie il Comune di Milano con la sua precipitosa scelta del 1929 risulta dunque imperdonabile: procedere alla soppressione del Naviglio interno senza aver pensato e predisposto una congiunzione con la Martesana significa spezzare irrimediabilmente in due l’intero sistema con le conseguenze che si scontano ancora oggi.

Si può discutere se questa scelta di Milano sancisca definitivamente l’abbandono di questo mezzo di trasporto o se solo lo acceleri o sia solo un sintomo, pur importante, della consapevolezza di una ormai prossima fine del sistema o segno della affermazione progressiva degli altri sistemi di trasporto innovativi.

Non si può comunque non riconoscere che tutte le iniziative di rilancio della

navigazione interna degli anni successivi finiranno nel nulla: dai programmi rilanciati con ampio respiro da Bassetti nel 1963 con la mostra “*Vie d’acqua da Milano al mare*”, al progetto del canale Milano-Cremona-Po, al progetto del Porto di Mare e così via, sino ad oggi.

Penso che gli “scoperchiatori facili” non possano non fare i conti, prima di lanciarsi in azzardate ipotesi di rilancio della navigazione di trasporto, con il significato e la portata della decadenza di questo decaduto e perduto sistema.

Mentre rimangono tuttora ancora aperte, urgenti e ricche di potenzialità operative tutte le possibilità di recupero per i Navigli esterni sopravvissuti – e che ne hanno urgente bisogno – basata su una strategia rivolta al loro futuro recupero e riutilizzo indirizzato verso la sola navigazione “slow” per fini culturali e da diporto, per lo sport, lo svago e il tempo libero, per il potenziamento dell’irrigazione, per lo sfruttamento energetico dei salti delle conche, per l’allevamento ittico. Strategia più volte indicata e sollecitata, se pur con scarso impegno, dalla Regione Lombardia.

3.

Molti “scoperchiatori” ingenui o non bene informati credono di poter compiere una operazione relativamente semplice ed immediata: si toglie il “coperchio” ed ecco che sotto riappaiono intatti tutti i Navigli nel loro splendore di un tempo, con tanto di acqua pronta per una ripresa della navigazione.

Evidentemente non conoscono tutte le manipolazioni e le alterazioni che il manufatto sepolto ha subito negli anni compresi tra la sua sepoltura e oggi e non sono pertanto in grado di valutare le enormi difficoltà e gli immani costi che si dovrebbero sopportare nell’ipotesi di un loro scoperchiamento.

Vediamo di elencarle e descriverle brevemente.

Il sistema di copertura della Fossa interna era stato realizzato negli anni 1929-30 con strutture diverse, costituite per lo più mediante un sistema di travi e solette armate con travi di ferro a doppio T, poggianti su due o tre file di pilastri d’appoggio verticali, che venivano a modificare anche la sezione idraulica del Canale (dividendola in uno, due e anche a tre canali).

Questo sistema di copertura era durato sino agli anni '50 del dopoguerra, quando l'aumentato traffico automobilistico lungo la Cerchia, ma soprattutto l'azione aggressiva e corrosiva dovuta alle acque e agli scarichi industriali provenienti dal Seveso, incominciano a colpire ed ammalorare le strutture della Fossa, rendendole pericolose, instabili e cedevoli. Le sezioni resistenti del calcestruzzo e del ferro dell'armatura incominciarono a indebolirsi, rompersi e sgretolarsi, sotto l'azione delle acque inquinate e dei vapori da esse generate e a ragione anche dei complessi processi fisico-chimici, elettrochimici e batterici che si sprigionavano all'interno.

L'ammaloramento, a partire da questi anni, si estende rapidamente alla intera Fossa interna, così che il Comune di Milano si trova costretto, nel 1967, ad insediare una Commissione di esperti per studiare soluzioni adeguate ma anche a chiudere il traffico su tutte le strade sovrastanti.

Dopo aver ipotizzato diverse soluzioni tecniche, la Commissione opta per una

soluzione che prevede il riempimento della Fossa con materiale sciolto (limo, cemento ed acqua, presto sostituito, dopo una prima sperimentazione, con sabbia fine del Ticino, cemento e acqua) immesso tramite aria compressa. Questa soluzione (che sarà anche battezzata “la banca della sabbia”) viene preferita, oltre perché rapida e meno costosa, anche perché non pregiudicante l'eventuale riutilizzazione del vano sotterraneo per eventuale realizzazione di linee metropolitane, sottovie, parcheggi o altre opere.

Nel 1970 viene infine costruita una grande opera idraulica, detta anche “ponte del gomito”, necessaria per deviare in Redefossi le acque di Martesana e di Seveso che prima entravano unite in città ad alimentare la Cerchia interna. Opera che si trova sotto terra, ubicata tra Monte Grappa, Melchiorre Gioia e i Bastioni di Porta Nuova.

A questo punto i navigli rimangono completamente privati dell'acqua.

Ma il manufatto sepolto incomincia ad essere interessato anche dai lavori di costruzione della rete delle metropolitane.

Il caso più evidente è quello del Naviglio di San Gerolamo (via Carducci-Sant'Ambrogio) dove il manufatto del canale viene distrutto completamente ed occupato dalla linea Verde.

Ma altre alterazioni possibili (tutte da verificare puntualmente nel caso di un progetto concreto di scoperciamiento) potrebbero derivare da altri incroci quali quelli con la linea Rossa, che taglia la Cerchia all'incrocio tra Senato-Corso Venezia e quelli con la linea Gialla in corrispondenza con gli incroci di Fatebenefratelli-archi di Porta Nuova e in corrispondenza del congiungimento Santa Sofia-Francesco Sforza.

Non sappiamo dunque con certezza se l'alveo dei Navigli sepolti sia ancora esistente, pienamente o solo parzialmente riutilizzabile.

Ma ci sono anche altri aspetti da verificare: gli effetti che si ripercuoterebbero sulla viabilità e sul trasporto cittadino nella ipotesi di una sottrazione di spazio e dimensione alla circonvallazione interna (vera linea di forza per il trasporto urbano); tutte le varie tipologie di occupazioni materiali dell'alveo da parte dei *sottoservizi* delle abitazioni o edifici che si affacciavano direttamente sul Naviglio, costruiti dal dopoguerra ad oggi; il problema delle acque del Seveso che ancora esonda spesso e volentieri, la ricostruzione delle conche e dei ponti, e così via.

Si tenga conto che a tutt'oggi nessuno ha ancora prodotto un calcolo completo, preciso e analitico della fattibilità, dei costi e dei tempi di una simile ipotesi di intervento.

4.

Il quarto punto è molto breve anche perché esprime solamente una mia personale, e quindi opinabilissima, convinzione.

Penso che il risultato e l'esito estetico-urbanistico e paesistico dell'operazione ipotizzata non possa recuperare nulla dell'antica bellezza illusoriamente ricercata o pretesa.

La bellezza e il fascino dei Navigli ottocenteschi nasceva dallo stretto rapporto che si creava tra un Canale vivente e animato dall'uso e dal lavoro, gli edifici che vi si

affacciavano concepiti per essere in funzionale simbiosi con i servizi e le utilità prestate dal Naviglio, la forma e il tipo degli edifici ricchi (le ville e i palazzi), poveri (le lobbie) e di lavoro (le sciostre) nati in funzione del Canale, il loro riflesso nell'acqua (anche se poco limpida), il senso di una vita urbana e sociale autentica. Un contesto e un rapporto irriproducibile e definitivamente scomparso. E non ricreabile in una città che non li ha più voluti per troppo tempo e ne ha distrutto quasi ogni traccia.

Milano, 17 maggio 2012
prof. arch. Gianni Beltrame