

## ***IL DIFETTO CAPITALE DI MILANO***

### ***Intervento di Empio Malara al convegno sul piano del Beruto***

---

Vorrei ringraziare Italia Nostra - e la Triennale che ci ospita - che mi consente di parlare con voi questa sera. La prima cosa che vorrei dire riguarda il mio amico Marco Romano. Sono d'accordo con Marco Romano che effettivamente è raro che in questa città si pensi alla grande, come dici tu spesso. Allora io mi auguro che l'Assessore De Cesaris accolga le aspettative dei milanesi che hanno votato i referendum e accolga i nostri suggerimenti che abbiamo dato insieme con Battisti e con gli altri gruppi. Anzi sono certo che lo farà e indicherà questa riapertura dei Navigli in generale come una cosa importante per la città. Perché si devono riaprire i Navigli? Perché questa è la questione, anche se viene fatto con gradualità come dice Vallara, prima li mostriamo, poi cominciamo a fare i primi pezzetti poi andiamo avanti a completare. Ma la domanda che ci dobbiamo fare è: perché riaprire i Navigli? Allora io vorrei dire la mia su questo "perché" e comincerei da lontano.

Quando Bonvesin de la Riva scrive le Meraviglie di Milano alla fine del Duecento, il più antico canale d'Europa, il Naviglio Grande, non era ancora navigabile, se non per tratti. Nel contempo però i rapporti mercantili tra Milano e Venezia erano già iniziati e Milano era diventata, già dai primi del Trecento, acquirente delle derrate alimentari dalla Serenissima che le importava dalle coste dell'Adriatico.

Nel descrivere le Meraviglie di Milano Bonvesin de la Riva (1240-1315) sottolinea l'unico difetto di natura fisica di Milano. Voi sapete quale è l'unico difetto di natura fisica che ha Milano? Secondo Bonvesin è " la mancanza di un porto che possa raccogliere navi provenienti dal mare."

Un handicap grave allora per una città operosa e commerciale come Milano, un handicap ancora più grave oggi se la città vuole effettivamente diventare una meta turistica.

Volendo dotare Milano di un porto, Bonvesin interpretava un bisogno reale, una esigenza comune a tutte le città del bacino del Po; allacciare Milano al Po significava poter rimediare all'unico difetto di natura fisica di Milano da lui rilevato e consistente appunto nella " mancanza di un porto che possa accogliere navi provenienti dal mare".

Alla fine del trecento il Naviglio Grande diventa navigabile e il laghetto di s. Eustorgio è il primo porticciolo di Milano per l'arrivo delle imbarcazioni dal lago Maggiore. A metà del Quattrocento , il grande Berthola da Novate, deriva dal Naviglio Grande il prolungamento di Bereguardo e raggiunge il terzo porto di Pavia sul Ticino allacciando così Milano al Po e all'Adriatico.

Dopo due secoli il grave difetto di natura fisica di Milano era stato artificialmente eliminato e in modo così straordinario da essere considerato dagli storici un esempio per gli altri paesi europei. Fernand Braudel il grande storico francese , in " Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II", porta la Lombardia come esempio di canalizzazione da imitare e della nostra città scrive: " *E Milano diventava un importante porto fluviale, che le consentiva di ricevere con minor spesa il grano, il ferro e soprattutto il legname, e di spedire verso il Po e Ferrara, i grossi pezzi di artiglieria delle sue fonderie: insomma di rimediare al difetto capitale di essere una città in mezzo a terre.*"

La struttura portuale di Milano era stata esaltata innanzitutto da Antonio Averulino detto il Filarete nella sua città sintesi: in Sforzinda alle vie d'acqua veniva attribuito un ruolo paritetico alle strade. Un concetto che il Filarete applicherà nella Cà Granda “ *eletto il sito il quale era bello e comodo e considerato che per la lunghezza delle quattrocento braccia v'era il fosso della città*” l'architetto modulava l'edificio parallelamente al canale “ *per potere andare per acqua a navigare*” come lui stesso sottolinea.

Un esempio osservato e amplificato da Leonardo da Vinci nella sua città ideale adiacente ad un corso d'acqua “ *che ti dia i canali che non possono né per inondazione o secchezza delle acque fare mutazione all'altezza d'esse acque* .“

Ma anche nel più modesto, si fa per dire, piano urbano di Milano consegnato a Ludovico il Moro nel 1493, Leonardo propone l'ammodernamento e l'espansione di Milano, per attrarre nuovi abitanti, dove? In quale territorio? “ *in un territorio circunte quello antico, separato ed al tempo medesimo , servito dal mirabile Naviglio*”. Anche per Leonardo, è palese la precedenza delle vie d'acqua rispetto alle vie di terra in quel lungimirante piano di espansione dalla Cerchia dei Navigli fino al Re de' Fossi.

Entrambi gli architetti più famosi del Rinascimento confermano il ruolo portuale e auspicano il ricorso ai canali per rimediare alla mancanza di un fiume navigabile. Esaltano nei loro appunti i Navigli, il sistema a rete che ha per baricentro il fiume artificiale -porto circolare di Milano.

Con le dominazioni francese e spagnola si tenta di ampliare e perfezionare i Navigli per dare continuità alla navigazione da Milano al lago di Como e per realizzare, in alternativa al Naviglio di Bereguardo, il più volte tentato Naviglio di Pavia. Un disegno quello del perfezionamento del sistema idroviario che il grande ingegnere Giuseppe Meda avrebbe voluto realizzare alla fine del Cinquecento con il naviglio corto di Paderno e l'invenzione del Castello d'acqua, una conca dell'altezza vertiginosa di 18 metri, quasi completata, prima della sua morte.

Austriaci e poi di nuovo francesi e austriaci durante le loro dominazioni riuscirono a migliorare il patrimonio dei canali migliorando anche in città l'estetica della prosperità , la cerchia dei navigli diventa per Carlo Cattaneo un “ *modello d'industria*”, il principale porto circolare di navigazione interna tra l'Europa continentale e il Mediterraneo.

Il disegno che noi dell'Associazione Amici dei Navigli, e non solo noi, vorremmo realizzare oggi, come avrete capito , è molto coerente con quello del passato ed è quello di rimediare, per la seconda volta, al difetto capitale di essere Milano una città in mezzo a terre. Come si può di nuovo rimediare è facile da dimostrare: vorremmo riprendere il progetto proposto a metà dell'Ottocento dalla compagnia di navigazione a vapore del Lloyd austriaco, espressione principale dell'efficienza Triestina, derivata da una attività di navigazione a vapore sul Po contrastata dagli austriaci spaventati dall'unità delle regioni del bacino del Po.

Si tratta di riattivare la navigazione dalla Svizzera al mare Adriatico, non più per uso commerciale ma per uso turistico e per passeggeri.

Un itinerario che non ha confronti al mondo, un itinerario bellissimo che inizia da Locarno attraversa tutto il lago Maggiore, continua tra i parchi regionali del Ticino, fino al Panperduto, prosegue nel canale industriale fino a Vizzola Ticino dove si può intercambiare con l'aeroporto della Malpensa. Lungo il canale industriale vi è un teatro di

acque, ricco di centrali idroelettriche, fino a Turbigo da dove inizia il corso dell'asta monumentale del Naviglio Grande che termina ad Abbiategrasso. Da Abbiategrasso il Naviglio svolta verso Milano, raggiunge il centro storico di Gaggiano, e penetra nell'area metropolitana di Milano fino in darsena, l'antico laghetto di S.Eustorgio.

La darsena, bisogna dirlo a gran voce ai responsabili dell'EXPO, deve tornare ad essere uno dei principali porti di Milano esteso fino a comprendere la isolata Conca di Viarenna con un porticciolo, l'antico laghetto di via Olocati, a servizio del centro storico. Milano deve riacquistare il suo porto per l'arrivo delle navi turistiche dal lago Maggiore dirette a Venezia.

L'opera iniziata di restauro delle conche del Naviglio di Pavia, deve continuare per restaurare tutte le altre conche fino a Pavia e riattivare la straordinaria scala d'acqua, una delle più pregevoli e spettacolari opere di architettura d'Europa realizzata nei primi decenni dell'Ottocento, per riportare l'acqua prelevata dal Ticino al Ticino e quindi al Po. Raggiungere poi Piacenza, Cremona, e le corti rinascimentali di Mantova e Ferrara, il porto di Chioggia e la laguna di Venezia la città d'acqua per eccellenza, e, tramite la litoranea veneta raggiungere Trieste. Così facendo si rimedierebbe per la seconda volta al difetto capitale di Milano, alla mancanza di un porto per l'arrivo dei navigli dal mare. Insieme a questa riconquista la città dovrebbe affrontare il recupero di quel capolavoro che è il Naviglio di Paderno, parallelo alle rapide dell'Adda in un panorama mozzafiato di fiume naturale e corso d'acqua artificiale. Recuperato il naviglio di Paderno affrontare il recupero del Naviglio della Martesana per riattivare con continuità la navigazione da Milano al lago di Como e quindi riaprire il Naviglio di Milano sperando che nel frattempo si riduca, sensibilmente, il traffico veicolare privato all'interno della cerchia dei bastioni avviato con l'area "C".

Un programma, quello di riallacciare Milano al mare. in corso di realizzazione dal 2000, con un investimento di più di cento cinquanta milioni di Euro, ma i signori dell'EXPO non se ne sono accorti, programma avviato nel 1998/2000 per iniziativa non solo dell'Associazione Amici dei Navigli coadiuvata dalla Fondazione Cariplo ma da molte altre enti, aziende, consorzi e associazioni territorialmente interessate, come ad esempio il Comune di Locarno e l'associazione motonautica di Venezia con la quale dal 2003, con cadenza biennale abbiamo animato l'idrovia con discese dimostrative fino al 2011. Un programma finanziato e condiviso dall'unione europea, dalla confederazione Elvetica, e soprattutto dalle regioni interessate e in particolare dalla regione Lombardia che ha inserito il progetto nel piano territoriale dei Navigli. UN programma accettato da tutte le Province e da quasi tutti i Comuni attraversati dall'idrovia. Un progetto "alla grande" per ridare a Milano il ruolo, conquistato in più secoli, di città porto di navigazione interna tra l'Europa continentale e il mare Adriatico. Un ruolo che ha trovato finalmente riscontro nella pianificazione urbanistica della città grazie al risultato del referendum recepito dall'assessore all'urbanistica Ada Lucia De Cesaris, per la prima volta dopo due secoli di cancellazioni avvenute nei piani regolatori di Milano a partire dal piano Beruto del 1884, Milano avvia studi di fattibilità per la riapertura. È già un buon inizio.