

La giornata di oggi è dedicata alle acque e ai canali del piano Beruto.

Il sistema dei Navigli lombardi per datazione e per estensione territoriale può essere considerato un bene culturale tra i più grandi nel senso dimensionale, ma anche più significativi per l'identità lombarda. Lungo il suo corso nel territorio si è arricchito nei secoli di segni storici che hanno strutturato un paesaggio lineare percorrendo il quale si ha la narrazione del rapporto storico tra Milano e il suo territorio. **(DIA 2)** Si tratta quindi di un fenomeno culturale complesso e interessante al quale Italia Nostra ha dedicato molta attenzione promuovendone, attraverso l'azione dei suoi consiglieri che di volta in volta facevano parte delle commissioni regionali per il paesaggio, il riconoscimento di bene paesaggistico di interesse pubblico tutelato come tale dal Codice dei beni culturali e del paesaggio.

All'interno della Commissione all'inizio degli anni '90 si è provveduto alla tutela della parte milanese dei Navigli Grande e Pavese per iniziativa dell'arch. Ferruzzi. Alla fine degli stessi anni '90 io stesso in Regione mi sono attivato affinché anche il Naviglio Martesana avesse analoga tutela e soprattutto perché queste disposizioni fossero corredate da criteri di gestione che costituiscono veri e propri piani paesaggistici di dettaglio.

Nel piano Beruto la rilevazione dello stato di fatto, di cui vediamo nella diapositiva una rappresentazione, ci fornisce con estremo dettaglio lo stato del reticolo delle acque al 1884. **(DIA 3)** Possiamo distinguere nella cartografia tutti i corsi d'acqua che allora scorrevano a Milano e in particolare, per il tema dell'incontro odierno, il sistema dei Navigli nella sua integrità: il Naviglio Grande, il Naviglio Pavese, il Naviglio Martesana e soprattutto il Naviglio interno o Fossa interna che è andato perduto. Nella diapositiva di dettaglio **(DIA 4)** vediamo come la Cerchia fosse l'elemento del sistema che metteva in connessione Milano, che era il centro vero del sistema dei Navigli, con tutto il resto del territorio tramite la Darsena dove tuttora convergono il Naviglio Grande e il Naviglio Pavese e il Laghetto di San Marco che si connetteva con la Martesana.

Tra il 1854 e il 1855 scoppiò una epidemia di colera che si estese anche a Milano. In questa tavola ricordata da Ferruzzi nella relazione iniziale del 9 maggio, sono evidenziati in rosso e in giallo gli edifici dove si fossero riscontrati casi di colera. **(DIA 5)** Questo fatto mise in allerta Beruto cui spettava la cura della condizione igienico/sanitaria della città. L'apprensione suscitata da questa epidemia ha fatto sì che si cercasse di limitare le possibili cause di origine e diffusione di malattie come la presenza in città di canali a cielo libero percorsi d'acque da scolari fognari; da qui l'iniziativa di coprire i Navigli. Il seguente passo della relazione del Piano Beruto documenta efficacemente la sua preoccupazione:

Fra i principali canali di scarico a tombinarsi venne compreso il Naviglio interno. Dal momento che esso è causa di tanti inconvenienti, di provato danno alla salute e di quotidiani lamenti, dal momento che, ad onta dei suggeriti provvedimenti per renderlo meno molesto, si può presagire che non sarà mai per conferire all'igiene, né all'abbellimento della città, è lecito chiedersi come potevasi in un Piano regolatore, i cui intenti sono ben noti, consacrarne l'integrale conservazione? Nel dilemma quindi fra il mantenerlo quale in oggi si presenta o il coprirlo, il progetto si è attenuto a quest'ultimo partito dal quale deriva, necessariamente, la soppressione della navigazione interna.

Questa copertura non è stata realizzata subito, ma solo tra il 1929 e il 1930 si è provveduto a coprire la Fossa Interna. **(DIA 7)** In quel momento si è interrotta la continuità del sistema dei Navigli e Milano ha perso il ruolo di centro dominante di questo straordinario organismo idraulico, che aveva avuto per secoli. Conseguentemente i Navigli non sono stati più percepiti dai cittadini come organismo unitario. Con la copertura della Fossa interna viene meno questo anello la cui mancanza lascia quelli che Biondillo chiama i lacerti del sistema. **(DIA 8)**

Si è persa la Fossa, ma rimangono tuttavia all'interno della città alcuni preziosi manufatti idraulici che per lo stato di degrado in cui si trovano richiedono un'urgente azione di recupero: **(DIA 9)** rimane la Darsena che ha avuto una notevole quantità di problemi da quando nel 2004

sono cominciati i lavori per creare un sottostante parcheggio che hanno lasciato l'area in deplorabile stato di degrado nel pluriennale periodo di sospensione dell'attività di cantiere nel bacino della Darsena parzialmente prosciugato per rendere possibili le necessarie indagini archeologiche si è formata una vegetazione spontanea la cui conservazione non può prevalere sulla necessità di restituire alla Darsena la sua funzione storica di Porto; la Conca di Viarenna di cui parlerà l'arch. Malara e la Conca dell'Incoronata che presenta ancora l'interessante corredo costitutivo di un manufatto idraulico storico come questo, ma in uno stato di progressivo degrado, l'area non presidiata viene utilizzata per attività ludiche improprie che ne compromettono la rappresentatività monumentale. Il percorso coperto è quello rappresentato in questa diapositiva (DIA 10), che lungo circa sette chilometri va dall'acqua della Darsena (DIA 11) all'acqua del Martesana a Cassina de' Pomm (DIA 12).

A fronte della perdita di questo importante componente del sistema e soprattutto del degrado della Darsena, nel 2011 è stato indetto un referendum che ha avuto un notevolissimo successo. Dice il testo referendario

“Volete voi che il Comune di Milano provveda alla risistemazione della Darsena quale porto della città ed area ecologica e proceda gradualmente alla riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi sulla base di uno specifico percorso progettuale di fattibilità?”

Quindi nel referendum è già prospettata la verifica della proposta di riapertura dei Navigli, più problematica rispetto al recupero della Darsena; sono due temi che forse potrebbero non avere avuto lo stesso interesse per gli elettori, una sembra un po' al traino dell'altro. In ogni caso i due temi stanno insieme nel quesito referendario e quindi insieme vanno considerati come base di una proposta che recentemente è stata oggetto di una mozione presentata e approvata dal Consiglio Regionale (DCR 24 gennaio 2012) che chiedeva di *“destinare una parte consistente dei circa 175 milioni di euro previsti nel budget per Expo 2015 per la realizzazione della "via d'acqua", alla risistemazioni della darsena, alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei navigli e alla riapertura, ove possibile, dei navigli nel centro della città di Milano.”*

Se l'intervento di recupero della Darsena è ormai certo che si farà come è stato annunciato in conferenza stampa dal Sindaco Pisapia, la prospettiva che parte dell'ingente somma a disposizione per la realizzazione della Via d'acqua venga impiegata per la manutenzione dei Navigli pare molto opportuna e interessante per evitare che si raggiunga uno stato di degrado che ne comprometta la conservazione dei caratteri storici. Per quanto riguarda la riapertura delle parti coperte del sistema, si ribadisce anche qui la necessità di una verifica della fattibilità.

Anche nelle controdeduzioni predisposte dal Comune alle osservazioni al PGT in tema di Navigli, si conferma l'interesse a *“restituire riconoscibilità della Cerchia interna dei Navigli quale anello di congiunzione del sistema delle acque superficiali storiche”*, ma viene anche molto esplicitamente affermata la necessità di una verifica di *“fattibilità tecnica e finanziaria relativa alla riapertura, anche solo in parte”*.

Italia Nostra ha ritenuto che, a fronte di tutte le proposte di valorizzazione della Cerchia dei Navigli presentate nelle diverse occasioni di incontri pubblici, sia utile e opportuno fare oggi il punto della situazione con particolare riferimento alle verifiche di fattibilità proposte dal Referendum, dalla Regione Lombardia e infine dal Comune di Milano. Non abbiamo gli strumenti per valutare la fattibilità finanziaria, ma certamente sulla fattibilità tecnica credo saremo in grado di dare utili contributi.

In tema di riconoscibilità della Cerchia interna Italia Nostra ha condiviso un progetto di valorizzazione di cui poi parlerà l'arch. Battisti presentando il suo dossier che riporta le varie proposte attualmente aperte su questo tema. Segnalo soltanto la finalità di questo progetto è di evocare l'antico Naviglio interno al Centro storico nella sua reale dimensione e collocazione rappresentata sulla pavimentazione stradale lungo un itinerario che va dalle acque della Darsena alle acque del Naviglio Martesana a Cassina de' Pomm, senza proporre la scoperchiatura.

Completa il progetto informativo l'allestimento di **Info Point** dislocati lungo il percorso utilizzando le pensiline dei mezzi pubblici.

È quindi il momento di ascoltare i relatori che presento:

inizia il prof. **Emilio Battisti** che ha considerato le proposte progettuali in tema di recupero e valorizzazione della Darsena e della Cerchia dei Navigli proponendo la loro realizzazione secondo un crono programma descritto in un dossier dal titolo "Progetto partecipato e condiviso per la riattivazione della Darsena e dei Navigli milanesi". A questa antologia dei progetti segue un'antologia delle opinioni su questo tema.

A tal fine è stato invitato l'arch. **Luca Beltrami Gadola** a partecipare a questo incontro in Triennale, perché nel suo giornale online "Arcipelagomilano" ha raccolto il punto di vista di molti osservatori e lui stesso ha recentemente sviluppato in un articolo alcune originali considerazioni che, penso, vorrà esporci.

In tema di Navigli non poteva certo mancare l'associazione Amici dei Navigli rappresentata dal suo fondatore l'arch. **Empio Malara** che nel corso del tempo ha sviluppato un ardito progetto di connessione "via acqua" tra Locarno e Venezia, dove viene particolarmente valorizzato il ruolo di porto della Darsena e il recupero dei Navigli coperti.

Il prof **Gianni Beltrame** è uno storico del sistema dei Navigli lombardi che esporrà il suo pensiero in relazione alle proposte di recupero dei Navigli milanesi presentate successivamente al referendum del 2011, percorrendo la storia della progressiva chiusura della Fossa interna .

Chiuderà la serie degli interventi l'ing. **Maurizio Brown** che ci fornirà interessanti considerazioni tecniche circa le possibilità e i limiti dell'attuazione dei progetti di riattivazione idraulica del sistema dei Navigli milanesi.