



Comune di
Milano

PROGETTO NAVIGLI

DIBATTITO PUBBLICO

giugno - settembre 2018

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da

Michele Corti

06-07-2018

progettonavigli.comune.milano.it

Contributo Michele Corti

Se, come pare emergere, si ritiene che la riapertura integrale rappresenti un obiettivo ambizioso ma possibile, e con un bilancio costi benefici positivo, l'operazione in due step (con il "tubo"), appare un compromesso poco convincente e un po' deludente.

Da una parte può scaglionare i disagi derivanti dai lavori e dalla trasformazione degli assetti viabilistici dall'altra non riduce certo i costi e, soprattutto, comporta il grave e concreto rischio di rimandare *sine die* e di compromettere la realizzazione di quello che la città si aspetta: un colpo d'ala in grado di offrire una nuova-antica identità cittadina; uno stimolo al turismo cittadino e lombardo, una straordinaria occasione di qualificazione idraulica, paesaggistica della fascia tra Adda e Ticino. Ci ricordiamo bene gli "annunci" in vista di Expo: la conca dell'Incoronata è ancora desolatamente asciutta e il timore è che, se non si avvia un progetto di scopertura integrale, la cerchia non sarà più il naviglio che era. Piccoli tratti scoperti collegati da un "tubo" (magari più che delle "piscine") ma sempre elementi artificiali fuori da un contesto di funzionalità piena (navigabilità) non hanno le valenze che hanno spinto i cittadini a rispondere massicciamente sì alla prima consultazione e appaiono operazione zoppa. Deludono i tanti che da anni aspettano che l'acqua torni a scorrere nella cerchia. Dopotutto stiamo parlando di un costo che è un decimo di quello della nuova metropolitana. Pare che la città di debba svenare per i Navigli che hanno così grande consenso e danno slancio a tante idee innovative in termini di mobilità, di vivibilità degli spazi urbani, di reti ecologiche e turistiche a breve e lungo raggio. A fronte di questi valori messi in moto dal progetto Navigli (capace comunque lo si consideri di grande mobilitazione simbolica) sembra quasi che rappresentino un problema meno grave i costi della metro che hanno spinto il comune a tagliare spese culturali e ad adottare la politica della lesina.

Al dibattito si intende offrire in ogni caso un'ulteriore prospettiva in positivo, legata alle possibilità di coniugare la storia dei Navigli, la loro riapertura e il turismo cultural-enogastronomico. Forse non sono ancora ben valutate tutte le valenze del far rivivere i navigli.

In un mio breve saggio* ho messo in evidenza come i Navigli rappresentassero "vie di latte e formaggi". E che Milano, la paneropoli foscoliana, era città di acque e di latte perché i due elementi erano in relazione.

La storia del commercio caseario milanese e dello stesso sviluppo del mercato e dei gusti caseari è stata largamente condizionata dai navigli. Non solo i magazzini di Corso San Gottardo e di Corsico, ricolmi di grana e gorgonzole, sono "figli dei navigli" (grande e pavese) ma anche i bacini di produzione casearia delle aree a forte produzione foraggera e casearia sul Ticino e sull'Adda erano condizionati e stimolati dallo sbocco di mercato rappresentato dalla facile via di approvvigionamento urbano dei navigli tutti: Martesana, Pavese, Grande.

I navigli, però, erano anche parte di un sistema di navigazione anche i formaggi della Valsassina, dell'Ossola, della Valtellina e persino della Svizzera interna e del Voralberg giungevano sulle tavole milanesi attraverso i passi alpini (attraversati dalle carovane dei muli) e quindi solcando le acque del Verbano, Lario e... dei navigli.

C'è tutta una geografia casearia quindi legata ai navigli che rappresenta un elemento che arricchisce i Navigli, le sue ville, le sue cascine, le sue opere di ingegneria idraulica, i borghi con un elemento che definisce un paesaggio gastronomico non meno intrinseco al naviglio. Spunto per attività turistiche a breve, medio e lungo raggio (sino ai laghi), in

collegamento con un sistema di navigazione sin dentro il cuore di Milano e dei suoi porti (Darsena, *Tumbun*, Laghetto) il binomio navigli e latticini può diventare stimolo al recupero di fabbricati e ambienti storici un tempo legati al commercio caseario (le cantine di stagionatura sin dentro la città, non solo quelle di Corso San Gottardo ma anche a Porta Venezia e a Porta Volta). Un recupero storico di quella che era anche una funzione di produzione agroalimentare della città stessa finalizzata a qualificare l'offerta gastronomica lungo tutta la via d'acqua (specie nella cerchia interna). Da attuare attraverso la realizzazione di musei-cheese bar e altre formule innovative di abbinamento dei formaggi con vini e altri cibi.

Il collegamento tra acqua dei navigli e latte, oltre che storicamente fondato sulla base delle vie di trasporto e delle modalità di approvvigionamento del mercato cittadino, si basa anche sul fatto che l'abbondanza del latte prodotto nelle campagne intorno capitale lombarda era strettamente dipendente dallo sviluppo della rete irrigua, in larga parte derivata dai navigli, ma anche dall'abbondanza del concime organico che sosteneva la produzione foraggera. Al concime parte prodotto dalle "bergamine" (le mandrie di vacche lattifere) si aggiungeva quello prodotto dai milanesi e convogliato dagli scolmatori (Vettabbia in primis) verso le "pingui marcite". In un con testo di bioeconomia circolare.

* Michele Corti, "I navigli milanesi: vie d'acqua e di latte (o per meglio dire, di caci e stracchini)", in *Latte&Linguggio*, 3, Ravenna, Danilo Montanari editore, 2016, pp.149-168 ISBN: 978-88-85449-02-2) (<http://www.ruralpini.it/file/Ruralismo/Viedacqua2.pdf>)