



Comune di  
Milano

# PROGETTO NAVIGLI

**DIBATTITO PUBBLICO**

giugno - settembre 2018

**QUADERNO  
DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Jacopo Gardella**

26-07-2018

[progettonavigli.comune.milano.it](http://progettonavigli.comune.milano.it)

## Favorevoli e contrari al Progetto Comunale: l'illusione della navigabilità

Prima di analizzare i vari temi contenuti nel Progetto Comunale di riapertura dei Navigli credo sia necessario esporre alcune mie considerazioni fatte in passato.

In quelle considerazioni mi dichiaravo favorevole alla riapertura dei Navigli per due precise ragioni: una prima ragione implicava la concezione della città non solo come organismo efficiente e funzionale ma anche come spazio armonico e stimolante; ed una seconda ragione vedeva nei Navigli una straordinaria occasione di migliorare la viabilità urbana.

Per quanto riguarda la seconda delle due ragioni (e qui sorgono le difficoltà!) mi illudevo che la riapertura dei Navigli potesse sostituire la attuale linea circolare del filobus 94 e che si potesse istituire un servizio di battelli municipali (simili ai vaporetti comunali in funzione a Venezia) adibiti al servizio di trasporto dei cittadini come se fossero l'equivalente di tram o di autobus.

Sarebbe stato sufficiente rimettere in funzione e riempire d'acqua i due bracci morti del vecchio Naviglio, uno di Via Carducci e l'altro di Via Pontaccio; e porli in reciproca comunicazione passando con un nuovo canale attraverso Piazza Cadorna e Piazza Castello, così da chiudere l'anello che un tempo circondava le mura medioevali della città. Questo stesso anello è ben visibile in una planimetria di Milano risalente al XVI secolo e pubblicata da Empio Malara nel suo libro "I Navigli di Milano".

La velocità di crociera dei battelli per trasporto passeggeri non sarebbe stata molto inferiore a quella degli attuali mezzi su ruote dal momento che i numerosi semafori ed i continui ingorghi di traffico rallentano sensibilmente le corse del filobus 94. I battelli, al contrario, non subirebbero nessun ritardo né arresto durante la loro navigazione giacché il tragitto sull'acqua è interamente ed esclusivamente riservato a loro. Agli incroci del Naviglio con le direttrici radiali dirette verso il centro della città i nuovi ponti collocati nella stessa posizione di quelli un tempo esistenti avrebbero evitato gli inconvenienti imposti ai mezzi di superficie: ossia soste agli incroci, frequenti rallentamenti, arresti non prevedibili.

L'incasso ricavato alla vendita di biglietti e di abbonamenti sarebbe stato un valido contributo ad ammortizzare il debito bancario necessario al finanziamento della intera operazione di riapertura dei Navigli ed anche un aiuto a ridurre i costi di gestione del servizio di battelli.

### Rinuncia alla navigabilità

Ahime, mi illudevo. Non facevo i conti con i dislivelli del terreno su cui sorge la città di Milano; eppure la presenza delle numerose chiuse e conche presenti nel vecchio corso dei Navigli e collocate lungo il perimetro della cerchia interna avrebbero dovuto avvisarmi degli ostacoli da superare quindi fugare la mia illusione.

Le conche non creavano difficoltà nel trasporto delle merci, lungo i vecchi Navigli, perché le merci potevano aspettare il tempo necessario al riempimento o allo svuotamento dell'acqua all'interno della conca stessa; ma ai viaggiatori urbani, incalzati da impegni urgenti e dal bisogno di arrivare presto alla meta oppure ai passeggeri turisti impazienti di terminare rapidamente il loro giro di visite, come è pensabile imporre l'obbligo di stare parecchi minuti fermi a bordo del battello in attesa che la conca si riempia o si svuoti di acqua?

Per accorgersi che il servizio di trasporto dei passeggeri sarebbe stato una chimera, un sogno irrealizzabile, bastava verificare le quote del terreno nella zona settentrionale della cerchia dei Navigli (Piazza San Marco) e nella zona meridionale (via De Amicis) e ci si sarebbe accorti che il dislivello raggiunge la misura circa di tre metri, e quindi sarebbe impossibile mantenere il corso d'acqua costantemente allo stesso livello ed evitare la costruzione delle conche.

### Presenza dell'acqua come elemento del paesaggio urbano e non come via di comunicazione

La differenza di livello non significa tuttavia rinunciare alla presenza dell'acqua all'interno del centro storico di Milano (considerando centro storico l'anello dei bastioni ossia delle mura spagnole): significa tuttavia programmare quella presenza con migliore attenzione e con più profonda conoscenza di quanto non si notino nel Progetto di Riapertura dei Navigli proposto dal Comune.

Prima tuttavia di esporre dove e come l'acqua potrebbe tornare a fare la sua vivace e gratificante presenza all'interno della città mi sembra più urgente considerare gli argomenti contenuti nel Progetto Comunale ed esaminarli con occhio critico ed imparziale.

### Qualità e difetti del Progetto Comunale

Sembra giusto riconoscere al Progetto del Comune, o meglio alla idea basilare del Progetto, il merito di voler ridare alla città una testimonianza concreta della sua storia; e nello stesso tempo prospettare un intervento che non si basa sui criteri di esclusiva speculazione edilizia e di crescita dei valori immobiliari per effetto della presenza accattivante dell'acqua. L'idea positiva del progetto consiste in una concezione della città intesa come bene comune, da offrire al godimento di tutti i cittadini e da non lasciare a disposizione dei soli immobilizzatori. Del resto la garanzia di un intervento socialmente sano ed urbanisticamente corretto è assicurata dalla firma dei due autori responsabili del progetto, Antonello Boatti e Marco Prusicki, mai citati nel testo ufficiale del Comune ma a tutti noti come i veri padrini dell'impresa e da molti anni come i tenaci sostenitori della riapertura.

Se non vi sono dubbi sulle finalità del Progetto di riapertura presentato dal Comune ve ne sono molti sulla sua difficile realizzazione tecnico-costruttiva e sulle dannose e non secondarie conseguenze che esso comporterebbe. Non mi sembra che il Progetto abbia preso nella dovuta

considerazione le molte difficoltà da superare, apparentemente non eliminabili e temo in alcuni casi mai superabili.

#### Navigabilità inattuabile

Il progetto parla ripetutamente e con decisa convinzione della navigabilità lungo i nuovi Navigli; e prevede che siano navigabili sia i cinque tratti considerati separatamente uno per uno sia l'intero complesso dell'opera quando un giorno essa sarà terminata. Per il momento tuttavia il progetto della seconda fase di interventi che prevede il collegamento dei cinque tratti iniziali e della loro confluenza in un unico semicerchio tracciato da Piazza San Marco alla Darsena, è un progetto ancora tutto da fare e di cui non si conosce nulla.

Il tema della navigabilità è affascinante ma problematico se appena ci si sofferma ad esaminarlo nella sua pratica realizzazione. Che significa navigabilità? Significa che in ciascuno dei cinque tratti previsti si va avanti ed indietro vogando su di una barchetta? Significa che ci si diverte a percorrere quei tratti in su ed in giù su di un piccolo natante? E quando l'opera sarà completata ed i cinque tratti diventeranno un unico Naviglio come verranno superati i dislivelli tra l'uno e l'altro dei cinque tratti? Si dovranno prevedere delle conche e quindi si dovrà costringere i viaggiatori a lunghe attese imposte dal riempimento e dallo svuotamento dell'acqua nella conca.

Il Programma Comunale si presenta come un progetto inattuabile sia che si voglia mettere il servizio di navigazione a disposizione dei cittadini, necessariamente impazienti e frettolosi, sia che lo si voglia offrire ai turisti di passaggio desiderosi di vedere lo spettacolo di Milano vista dall'acqua.

Il panorama che si presenterà ai naviganti dei futuri Navigli, fatta eccezione per alcuni punti del tragitto ricchi di monumenti storici o di panorami naturalistici, non è uno spettacolo edificante. La Milano dei condomini sorta dopo la copertura dei Navigli non eccelle per qualità architettonica. Mentre le sponde del vecchio Naviglio erano povere ma pittoresche oggi gli edifici allineati lungo i lati della circoscrizione stradale che copre il sepolto Naviglio non offrono uno scenario di particolare bellezza. Ai turisti si potrà mostrare le cappelle della Chiesa di San Marco, la facciata del Palazzo del Senato ed ora Archivio di Stato; la balaustra barocca di Palazzo Visconti; il giardino della Guastalla; il retro della Ca' Grande ex ospedale ed ora Sede Universitaria; il giardino delle Basiliche con San Lorenzo in primo piano ed il campanile di San Eustorgio in lontananza; e poco altro ancora.

Ci si domanda se questa successione di alcuni monumenti indubbiamente notevoli ma non paragonabile ad una sfilata di capolavori come quelli che si ammirano lungo il Canal Grande di Venezia giustifichi l'apertura di un itinerario turistico trasferito sull'acqua il cui effetto è sicuramente gradevole ma dal costo sproporzionatamente alto.

#### Attraversamento "a raso" ossia ponti tenuti alla stessa quota della strada

I ponti che scavalcavano i Vecchi Navigli erano costruiti a dorso di mulo; la loro parte centrale era più alta della loro imposta alle due estremità; la forma ad arco consentiva il passaggio dei barconi carichi di merci senza pericolo che il carico trasportato urtasse contro l'intradosso del ponte. In corrispondenza del ponte si rendeva necessario creare una "gobba" nelle strade radiali che incrociavano il Naviglio e che erano dirette dalla periferia verso il centro città, ma la ondulazione della quota stradale non impediva il transito delle carrozze usate in passato.

Oggi se si ripristinassero in corrispondenza degli incroci con il nuovo Naviglio gli stessi ponti ad arco si dovrebbero eliminare le linee tramviarie radiali non essendo consentito né proponibile che le carrozze dei tram superino la gobba dei ponti. Potrebbero, ma con fatica, essere mantenute in funzione le sole linee di autobus; e forse, ma da verificare, anche le linee dei filobus. Tutto ciò richiederebbe una rivoluzione nel sistema del trasporto cittadino; e comporterebbe rampe di salita e di discesa in corrispondenza di ogni ponte con notevoli difficoltà per i mezzi pubblici su ruote e con l'inconveniente di impedire l'accesso ai negozi ed agli immobili affiancati alle rampe e costruiti negli anni seguenti alla copertura dei Navigli e dopo lo spianamento dei vecchi ponti.

Consapevole di questa complessità, nonché del costo delle opere e della loro difficile attuazione il Progetto del Comune propone correttamente di abbassare il livello dell'acqua ad una quota inferiore a quella originale e così facendo consente il passaggio dei futuri natanti sotto i nuovi ponti senza obbligare questi ultimi a sollevarsi al di sopra del livello stradale.

La soluzione illustrata sinteticamente nelle tavole che accompagnano il Progetto presenta tuttavia un inconveniente grave che consiste nel ridurre sensibilmente la visuale di chi sta navigando e di conseguenza nell'impedirgli la vista degli edifici, degli alberi, delle persone che costeggiano il nuovo canale. L'abbassamento del livello dell'acqua permette è vero la navigazione ed il passaggio delle imbarcazioni sotto i ponti; e permette anche che questi vengano tenuti a quota della strada, ma impedisce ai naviganti la vista della città e quindi annulla lo scopo stesso della navigazione.

Vi è poi un ulteriore inconveniente: se si tiene la superficie dell'acqua molto infossata dentro al canale e quindi notevolmente più bassa rispetto alla quota delle banchine laterali non solo i naviganti non vedono la città ma anche i cittadini non vedono l'acqua; a meno che non si affaccino sull'orlo del canale stesso. Sarebbe una vera contraddizione voler abbellire la città introducendo lo spettacolo dell'acqua e poi non riuscire a vedere proprio quell'acqua!

#### Uscite dalle attuali abitazioni verso il nuovo canale

Nei quasi cento anni trascorsi dalla copertura dei Navigli la città si è trasformata, ha cambiato volto, ha modificato il suo tracciato stradale. Le abitazioni costruite ai bordi della nuova strada costruita sopra il Naviglio oggi presentano tutte le loro porte sia pedonali che carraie rivolte ed aperte verso la nuova via. Se domani si tornasse a ripristinare il corso d'acqua originario che succedrebbe dei movimenti di entrata nelle abitazioni e di uscita dalle stesse? Le due banchine lasciate libere sull'uno e sull'altro lato del corso d'acqua sarebbero a stento sufficienti ad accogliere il transito dei

pedoni ma certamente non il passaggio dei veicoli. Uscendo di casa con l'auto si incorrerebbe nel pericolo di cadere nel canale. Dovendo ricorrere ad una autoambulanza si dovrebbe usare la barella nel tragitto che dalla abitazione porta alla più vicina sosta della Croce Rossa. In caso di incendio per i Vigili del Fuoco non sarebbe facile raggiungere lo stabile in fiamme. Sono perplessità legittime alle quali il testo di presentazione del Progetto Comunale non sa dare adeguata risposta, giacché non ha mai fatto un rilievo accurato e completo dei vari punti in cui si trovano gli ingressi di tutte le abitazioni e di tutti gli uffici affacciati sulla attuale circonvallazione interna.

#### Profonde modifiche da imporre alla viabilità urbana

La circonvallazione interna, coincidente con la vecchia cerchia dei Navigli, oggi è una arteria di traffico intenso, continuo, vitale per la rete viaria urbana. Sopprimere la circonvallazione e sostituirla con un corso d'acqua creerebbe una rivoluzione nel sistema dei trasporti milanesi sia pubblici che privati. Come affronta il Progetto Comunale questo tema impegnativo, difficile, problematico? La risposta è deludente: lo affronta in modo superficiale e non crede necessario mettere in discussione l'intero sistema dei trasporti milanesi. Eppure il tema, sebbene complesso, prima o dopo dovrà essere preso in esame, anche indipendentemente dalla riapertura dei Navigli. E un tema cruciale che ormai tutte le metropoli si trovano nella necessità di dover risolvere. Il traffico urbano e la sua regolamentazione troveranno una efficace soluzione solo quando si deciderà di contenere e ridurre la circolazione delle auto private e di potenziare ed intensificare il servizio di trasporto pubblico. La soluzione è ormai prevista dai migliori urbanisti di tutti i paesi sviluppati ed in via di sviluppo. A Milano si dovrà arrivare alla stessa soluzione: sarà inevitabile ridurre l'uso dell'auto personale e potenziare il servizio di trasporto pubblico.

Il grosso problema della riapertura dei Navigli avrebbe dovuto essere l'occasione per considerare globalmente la problematica e complessa questione della viabilità cittadina. Ma il Progetto del Comune non affronta alla radice il problema e si limita a studiare alcune soluzioni del traffico nei punti come Piazza Cavour di particolare congestione viabilistica senza fare neppure un tenue cenno alla ormai improcrastinabile necessità di investire grosse somme per modernizzare il servizio di trasporto municipale: un servizio ancora del tutto inadeguato ad una metropoli che vuole essere europea.

#### Come comportarsi di fronte al Progetto del Comune

Il progetto è coraggioso, brillante, generoso; e non va boicottato. Merita di essere preso in considerazione e sostenuto. Ma necessita di subire radicali modifiche affinché sia possibile renderlo più realistico, meno impegnativo, più economico.

L'appoggio che il Sindaco Sala e buona parte della Giunta sono disposti a dare al Progetto non va trascurato; è una occasione fortunata da non lasciarsi sfuggire. Anche il referendum indetto allo scopo di tastare il parere dei cittadini e conclusosi con un voto di maggioranza nettamente favorevole alla riapertura dei Navigli è un dato da non dimenticare.

Vi è una opposizione molto forte, capeggiata dal Direttore della rivista on-line "Arcipelago Milano", cioè dal giornalista Luca Beltrami Gadola, il quale è fermamente convinto che la riapertura dei Navigli sia un errore, un grave segno di irresponsabilità civica, una iniziativa velleitaria e non sufficientemente approfondita nei suoi molteplici aspetti sia tecnico-costruttivi sia economico-finanziari. La spesa della intera operazione è molto alta. E una spesa difficilmente calcolabile in anticipo a causa degli imprevisti che posso verificarsi e che saranno certamente numerosi. Comunque non è una spesa giustificata se rapportata al risultato che si ottiene.

Un altro argomento sollevato da chi si oppone alla riapertura è la seguente constatazione, indubbiamente convincente e molto persuasiva: esistono a Milano altre opere da iniziare e portare a termine; opere più urgenti, più necessarie, più utili; opere richieste da gran parte della popolazione. Prima di investire soldi ed energie in un lavoro di sola rianimazione storica, ma di nessuna utilità né artistica né sociale, si dovrebbe mettere mano alle più impellenti e più sostanziali urgenze che da anni sono in attesa di essere soddisfatte e per ora restano ancora inevase.

Senza avere il tempo di enumerare un lungo elenco di queste urgenze è vano tuttavia tentare di negarle e di fingere che non esistano. Esse esistono e sono reali; e tuttavia non sono così sovraccaricate da annullare l'esigenza di decoro e di dignità estetica che merita di avere una qualsiasi città; e per noi milanesi che merita di avere e di cui ha diritto la nostra città. Riportare l'acqua nel centro della città è una operazione che forse può essere opportuno differire e rinviare a tempi meno prossimi ma sarebbe un grave errore rinunciarvi e cancellarla per sempre.

La riapertura dei Navigli è un intervento che accresce il fascino paesaggistico del nostro tessuto cittadino: introduce vivacità e colore negli spazi pubblici e nei centri abitati; abbellisce le prospettive urbane; arricchisce i luoghi all'aperto; introduce una nota di attrazione e di curiosità lungo i percorsi che fiancheggiano il corso dell'acqua. E inutile negare quanto sia affascinante la presenza dell'acqua all'interno o in prossimità di un centro abitato: non vi è dubbio che la vista di un canale, di un fiume, di un lago o del mare animi, vivacizzi, abbellisca il panorama urbano.

Se nel corso della Storia le città non avessero mai dato la dovuta importanza al volto delle loro architetture e all'aspetto estetico dei loro luoghi pubblici oggi non avremmo un numero tanto alto di famosi e meravigliosi centri storici visitati da curiosi e da studiosi di tutto il mondo. E ciò avviene perché quei luoghi pubblici sono stati realizzati secondo un preciso e calcolato disegno. Se non ci si fosse stata una volontà estetica ed una sensibilità artistica nel progettare quei complessi urbani non avremmo il piacere di sostare in ambienti appaganti, stimolanti, rigeneranti. Fra le altre componenti che contribuiscono ad accrescere il fascino di questi ambienti esiste ed è di importanza determinata l'elemento naturale dell'acqua.

Sorge a questo punto la domanda già comparsa all'inizio del capitolo: come ci si deve comportare di fronte al Progetto di Copertura dei Navigli? La risposta è scevra da dubbi: si deve avere la fermezza di sostenerlo ma la volontà di migliorarlo; la intenzione di metterlo in atto ma la determinazione di modificarlo radicalmente. Così soltanto il Progetto Comunale cesserà di essere un'utopia, come molti e non a torto gli rinfacciano, ma diventerà un fatto reale, concreto, visibile, tangibile.

Modifiche da apportare al Progetto del Comune: rinuncia alla navigabilità ed abbandono della realizzazione in due tempi o fasi successive

La prima modifica consiste nel non rinunciare ad un canale concepito come via navigabile.

Le difficoltà venute alla luce parlando dei forti dislivelli da superare hanno dimostrato la impossibilità di realizzare una navigazione messa a servizio dei cittadini o a disposizione dei turisti. I tempi di tragitto diventerebbero insostenibili a causa delle lunghe soste rese obbligatorie dal riempimento e dallo svuotamento delle conche.

Un'altra difficoltà è introdotta dai ponti mantenuti "a raso" ed il conseguente obbligo di abbassare la superficie dell'acqua e di infossare il nuovo canale: i viaggiatori verrebbero costretti a navigare in una trincea, chiusi fra due muraglie di cemento, esclusi da ogni veduta panoramica.

Infine una ultima difficoltà è causata dall'ingresso e dalla uscita degli automezzi di tutte le abitazioni ed uffici affacciati sulle sponde del nuovo canale. La navigazione del canale costringe ad avere un canale largo a sufficienza per consentire il passaggio contemporaneo di due battelli e quindi impone di restringere le banchine che corrono lungo i due lati di quello stesso canale.

O si garantisce l'uscita delle automobili dai portoni carrai e quindi si deve restringere il canale con l'inconveniente di impedire la navigazione dei battelli nell'uno e nell'altro senso; oppure si tiene largo il canale ma si devono restringere le banchine rendendo impossibile il transito della auto private, dei veicoli pubblici, delle autoambulanze, dei Vigili del Fuoco, dei furgoni a servizio di negozi o di magazzini affacciati lungo il canale.

La seconda modifica, direttamente conseguente alla prima, consiste nel rinunciare ad eseguire una apertura del canale solo parziale suddividendolo in cinque tratti separati e notevolmente distanziati gli uni dagli altri. Contro la scelta fatta dal Progetto Comunale ignaro di commettere un grosso errore appare invece evidente la convenienza di eseguire l'intera opera in un periodo di tempo unico e continuato. Avendo rinunciato alla navigabilità del canale il costo del lavoro si riduce drasticamente e diventa reale la possibilità di aprirlo senza interruzioni per tutta la sua lunghezza. Si eviterebbero in tal modo le costose tubazioni sotterranee che collegano l'uno all'altro i cinque tratti di canale e si avrebbe la soddisfazione di presentare ai milanesi l'opera nella sua completezza da Piazza San Marco, anzi da Cassina de' Pomm, fino al bacino della Darsena, senza dover ricorrere a successive e disagiate riaperture di cantiere.

La previsione del Comune di svolgere il lavoro in due tempi successivi è rischiosa. Tenuta presente la complessità dell'intero lavoro, ma soprattutto data la ostilità latente od esplicita di molti autorevoli pareri nettamente contrari al concetto stesso di riapertura, si profilerà la eventualità o meglio si verificherà la certezza che, finita la inaugurazione dei cinque tratti iniziali, il lavoro non proseguirà ulteriormente ma si arresterà e finirà per sempre. Milano si troverebbe in mano un aborto di Naviglio. Il risultato sarebbe disastroso come lo è ogni iniziativa non portata a termine e lasciata a metà. I cinque tratti separati così come sono previsti dal Progetto Comunale, se lasciati privi di collegamenti e non riuniti a formare un corso d'acqua unico e continuo, sarebbero la malinconica dimostrazione che vi è stato un calcolo impostato male, un errore di programmazione, una incapacità di calcolare i benefici portati dall'opera soltanto se realizzata nella sua interezza.

Quale è la proposta da offrire come alternativa al Progetto Comunale?

La proposta alternativa, come già detto, non è di respingere il Progetto ma di modificarlo profondamente così da renderlo molto meno costoso e molto più semplice e veloce da realizzare.

Occorre innanzitutto, prima di esporre la sostanza della modifica, chiarire alcuni concetti preliminari che sono rimasti sottintesi e mai espressi esplicitamente in tutte le numerose discussioni, proposte ed opinioni espresse di recente in frequenti occasioni di dibattito.

Si è cercato di dare alla riapertura una giustificazione funzionale e se ne è auspicata la navigabilità: giustificazione difficile da sostenere di fronte alle evidenti difficoltà da affrontare se non addirittura alla impossibilità di realizzare una navigabilità efficiente e funzionale. Occorre avere il coraggio di rinunciare al sogno di una navigazione utopica, velleitaria, e tutt'al più esclusivamente ludica.

Si è cercato di dare alla riapertura una giustificazione storica; e si è auspicata la ricostruzione dei Navigli concependola come ricordo di una Milano passata ma ancora recuperabile, come restituzione di un ambiente antico ma non definitivamente sepolto. Questa seconda giustificazione è difficile da sostenere anche perché non si otterrebbe mai più un ritorno dei Navigli originari.

Sarebbe un errore imperdonabile, un vero inganno far passare la ricostruzione come una resurrezione del vecchio Naviglio. Lo conferma il dibattito di cui si parlerà poco più avanti riferendo il parere dei Tecnici Comunali.

Si è anche cercato di dare alla riapertura una giustificazione sentimentale; e se ne è visto il significato in una reazione alla modernità imperante; in un ritorno nostalgico alla vita urbana di un tempo; meno frenetica, meno ansiosa, meno assillante dell'attuale. La riapertura sarebbe il simbolo di una esistenza più equilibrata e più umana. Ancora una volta la giustificazione sentimentale appare debole e risulta perdente. La modernità infatti non deve essere rifiutata né potrebbe esserlo ma va padroneggiata: dobbiamo essere noi a dominarla e non farci dominare da essa.

Dibattito dei tecnici comunali contrari alla riapertura dei Navigli

Nel recente dibattito promosso dai Tecnici del Comune contrari alla riapertura dei Navigli sono stati esposti alcuni fatti che mettono apertamente in dubbio la opportunità di quella riapertura. Si è fatto notare che le condizioni statiche e costruttive della fossa in cui un tempo scorreva l'acqua sono giunte fino a noi in uno stato disastroso. Poiché le pareti originali della fossa sono semidistrutte e non più recuperabili esse devono essere interamente sostituite da nuove pareti in calcestruzzo e devono essere collocate in posizioni completamente diverse dalle originali. Come si può ancora parlare di riapertura dei vecchi Navigli se questi non esistono più? Se sotto la circonvallazione interna sono rimasti solo frammenti sparsi, spezzoni incompleti, brandelli di murature in rovina? Parlare di riapertura non solo è una illusione, è anche una falsità; annunciare il ritorno allo stato originale non solo è una menzogna, è anche un inganno.

La vera ragione che giustifica la riapertura dei Navigli

Quale è allora la vera ragione che può giustificare la riapertura dei Navigli? La vera ragione è molto semplice, facile, elementare: è il desiderio di abbellire la nostra città.

Con la riapertura dei Navigli Milano può diventare più bella, più varia, più ricca di fascino. Con la immissione dell'acqua nel panorama urbano la città si adorna, si impreziosisce, si ingioiella di un brillante prezioso come appunto è il riflesso scintillante dell'acqua. L'acqua in movimento, l'acqua corrente, l'acqua che luccica, ecco il vero motivo che giustifica la riapertura dei Navigli. La bellezza dell'acqua, che si trovi nelle vicinanze della città o al suo interno, è il primo e principale scopo che incoraggia e giustifica i sostenitori della riapertura.

Riaprire il nuovo Naviglio entro un alveo di portata minore e chiamarlo "Piccolo" Naviglio

Chiariti i motivi per i quali è giusto, conveniente ed utile riaprire i Navigli occorre suggerire le modifiche da apportare al Progetto del Comune; ed esporre il tipo e le modalità da seguire per ottenere una buona, efficace e convincente riapertura. Il nuovo Naviglio, o meglio "Piccolo" Naviglio, se così vogliamo chiamarlo ricordando una vecchia filastrocca popolare, non essendo concepito per consentirvi la navigazione, potrà essere molto più stretto di quello antico lungo il quale navigavano larghi e lunghi barconi carichi di materiali vari; potrà anche essere molto meno profondo giacché non essendo più solcato da grosse imbarcazioni gravate di pesanti carichi gli sarà sufficiente una minima profondità di pescaggio. La superficie dell'acqua potrà essere mantenuta ad una quota poco inferiore di quella stradale giacché sotto i ponti rimasti a livello di strada non sarà necessario lasciare un margine di altezza pari a quello richiesto un tempo dal passaggio di imbarcazioni cariche e voluminose.

Qualora si rinunciassero alla navigabilità le difficoltà costruttive, altimetriche, viarie saranno infinitamente inferiori rispetto a quelle del nuovo Naviglio così come viene proposto dal Progetto Comunale. Lo scavo necessario per realizzare il "Piccolo" Naviglio utilizzerà solo una parte del vuoto dell'antico alveo, tolta preliminarmente la sabbia immessa poche decine di anni fa, e non comporterà la costruzione di innumerevoli e costosi manufatti quali le sponde del canale da eseguire interamente nuove oppure le grosse e profonde tubazioni interrato, senza contare numerose altre opere di minore importanza ma non meno onerose perché tutte imposte dalla grande profondità dello scavo richiesto dal Progetto Comunale e costrette dall'insostenibile progetto di navigabilità.

Il "Piccolo" Naviglio avrà l'aspetto di un canale irriguo, di una roggia agreste, di un corso d'acqua tracciato in mezzo ai campi; ma a differenza di una rete di irrigazione agricola non avrà lungo i bordi folti ciuffi di vegetazione né sul fondo spessi strati di alghe. Sarà un canale limpido, pulito, trasparente. La sua larghezza non supererà i metri cinque e la sua profondità i metri due; l'altezza dell'acqua misurata dalla superficie al fondo del canale si aggirerà sui metri uno e cinquanta. Rimarrà un margine di mezzo metro sufficiente a consentire il getto della soletta che sostiene i ponti ed a lasciare una distanza di sicurezza sotto l'intradosso di questi ultimi onde evitare ingorghi causati da oggetti galleggianti.

Esiste già in Italia una situazione analoga a quella che viene qui proposta: in Toscana a Lucca lungo alcune strade urbane un canale di acqua corrente viene fatto passare lungo l'asse centrale del selciato e viene usato per conferire alla strada un aspetto più gradevole e per trasformare una assolata via cittadina in un percorso fresco e vivace.

La portata del "Piccolo" Naviglio risulterà molto inferiore a quella che avrebbe richiesto la ricostruzione del Naviglio originario o meglio la finta riapertura di un Naviglio non più originario perché ormai irrecuperabile. Inoltre il costo del "Piccolo" Naviglio, essendo notevolmente ridotto di dimensioni, sarà molto contenuto rispetto a quello previsto dal Progetto Comunale.

Espansioni dell'acqua al di fuori del corso principale

Il nuovo "Piccolo" Naviglio potrà espandersi in alcuni luoghi urbani di particolare interesse ambientale e di estensione sufficientemente ampia; e potrà formare in quei luoghi degli specchi d'acqua comunicanti con il corso principale, dei laghetti laterali, delle vasche alimentate dalla stessa acqua che scorre nel nuovo "Piccolo" Naviglio. Si potrà così introdurre nuovamente l'acqua nella città anche se in luoghi non sempre coincidenti con quelli un tempo occupati dal Vecchio Naviglio. Anzitutto si dovrebbe ripristinare il laghetto detto "Tumbun de San Marc" collocato come una volta nella omonima piazza. Si dovrà perciò abolire il parcheggio sotterraneo che oggi occupa la fossa del vecchio laghetto.

In secondo luogo si potrà aprire uno specchio d'acqua a lato del Palazzo del Senato, ora Archivio di Stato, in corrispondenza alla attuale Via Marina: ampia, luminosa e ricca di verde. Lo specchio potrebbe portare una nota di freschezza in una zona oggi non abbastanza valorizzata né appetibile come meriterebbe sebbene sia adiacente al bel giardino all'inglese di Villa Reale (ex Villa Belgiojoso) e quasi dirimpetto alla spianata alberata dei Boschetti. In un complesso di verde così ricco, esteso, folto la presenza dell'acqua introdurrebbe una aggiunta naturalistica di grande effetto.

In terzo luogo potrebbe essere ripristinato il “laghetto” di Santo Stefano, dove arrivavano i marmi di Candoglia e venivano scaricati per essere trasportati al vicino cantiere della Cattedrale.

In quarto luogo, l'acqua potrebbe essere fatta debordare dal corso obbligato del “Piccolo” Naviglio ed entrare nel Giardino della Guastalla confluendo nella vasca in stile rococò che si trova nel prato al centro del Giardino. Sarebbe inoltre consigliabile ripristinare il vecchio ponte che si trovava di fronte all'esistente portone barocco, un tempo passaggio obbligato per superare il vecchio Naviglio ed entrare nel grandioso cortile della Ca' Granda.

In quinto luogo, come del resto previsto anche dal Progetto del Comune, il “Piccolo” Naviglio potrebbe espandersi e diventare specchio d'acqua o piccolo lago in corrispondenza del Parco delle Basiliche dove, come in altri posti verdi, l'acqua introdurrebbe una nota di vivacità e di suggestione paesaggistica.

Si arriverebbe infine in Via Molino delle Armi e da qui attraverso la Via Arena si proseguirebbe in direzione della Conca di Viarenna oltre alla quale il percorso del Naviglio andrebbe a terminare nel bacino della Darsena.

#### Conclusione

La proposta contenuta in questo testo, che si riassume nella costruzione di un nuovo Naviglio o “Piccolo” Naviglio non più navigabile e di dimensioni ridotte rispetto all'originale, è una proposta che non contraddice il Progetto del Comune ma lo rettifica là dove esso presenta aspetti di difficile costruzione, di notevole invadenza all'interno del tessuto urbano, di costo ingente e di finanziamento difficilmente reperibile; tanto da indurre i Progettisti a ripiegare su un programma di realizzazione delle opere di entità ridotta e provvisoria non completabile in un solo tempo ma suddiviso in due fasi distinte: la prima fase dedicata alla costruzione di cinque tratti separati l'uno dall'altro; la seconda fase dedicata alla riunificazione degli stessi cinque tratti ma per ora senza un progetto di impostazione chiara e ben definita. Ciò è un gravissimo difetto giacché al momento di iniziare la seconda fase si rischia e di dover affrontare seri imprevisti non apparsi durante la realizzazione della prima parte dei lavori.

Un progetto coscienzioso e responsabile deve abbracciare tutto l'arco del suo sviluppo anche se poi si decide di eseguirlo per fasi e tempi successivi. Ciò è tanto più vero quanto maggiore è la sproporzione fra la dimensione della prima fase, equivalente ai cinque piccoli tratti già individuati e quasi pronti per essere avviati, e la dimensione della seconda fase corrispondente ai tratti ancora da progettare e da studiare in dettaglio. La parte di Naviglio del Progetto Comunale corrispondente ai cinque tratti iniziali è meno di un quarto dell'intera lunghezza finale. Come si vede una percentuale irrisoria che lascia perplessi e preoccupati sul tempo e sui finanziamenti necessari a completare il rimanente percorso molto maggiore e più impegnativo, perché esteso, ininterrotto, continuo, da Via Melchiorre Gioia fino alla Darsena di Porta Ticinese.

La modesta e ridotta dimensione dei cinque tratti previsti nella prima fase del Progetto Comunale è resa obbligatoria dalla discutibile decisione di rendere il Naviglio navigabile ed è imposta dalla necessità di superare impervie difficoltà costruttive e dal pericolo di incorrere in enormi problemi finanziari. Per quanto sia ridotta e limitata la lunghezza dei cinque tratti ciò nondimeno la scelta di pensarli navigabili impone fin dalla prima fase dell'opera costi altissimi di progettazione e di costruzione.

Queste sono le ragioni che inducono a consigliare un progetto meno grandioso ma più attuabile, meno faraonico ma meglio compatibile con i mezzi tecnico-finanziari oggi disponibili. Soprattutto un progetto da iniziare e terminare in un margine di tempo prefissato, preciso e realmente rispettabile onde evitare di lasciare il lavoro a metà dell'opera e rischiare di vedere dei tratti di canale provvisori ed incompiuti: spettacolo infelice che invece di abbellire Milano la renderebbe più disordinata, brutta, caotica.

Si spera che bravi urbanisti e saggi amministratori riescano a salvare Milano dai numerosi errori contenuti nel Progetto Comunale di Riapertura dei Navigli. Si potrà allora canterellare con soddisfazione la popolare filastrocca nota ai nostri nonni:

“C'era una volta un “Piccolo” Naviglio  
che non sapeva non sapeva navigar  
ma ascoltando d'urbanisti il buon consiglio  
ha imparato a navigare fino al mar”.