I Navigli milanesi, il lavoro e le attività economiche nel corso della loro storia

Ottobre Novembre 2017, a cura di Andrea Cassone e Giuseppe Zago
Associazione Riaprire i Navigli

A – I NAVIGLI

1 – I Navigli ieri

1.1. I Navigli: che cosa sono

Un naviglio è un'imbarcazione – dal latino *navigium* - e per metonimia essenzialmente un canale navigabile. La caratteristica principale di un naviglio, ciò che ne determina la qualità, è dunque la sua navigabilità. E'una considerazione che ci permette di distinguere nettamente i navigli dai canali, anche dai canali di grandi dimensioni, ma non navigabili, per vari motivi come profondità o ostacoli lungo il percorso (dighe etc.). Dei navigli fanno dunque parte a pieno titolo tutti quegli espedienti tecnici atti a permetterne o migliorarne la navigabilità come bacini, conche, chiuse etc.. I navigli inoltre non possono esistere a sé stanti, ma - connettendo necessariamente punti anche distanti fra loro, pur sempre connessi a sistemi di navigazione - daranno vita a sistemi di reti più o meno complessi che prendono il nome di reti idroviarie.

Riportiamo di seguito per precisione una definizione più ampia e accurata che entra nel merito anche del significato regionale che la parola ha assunto e che ne ha fatto quasi un simbolo di una regione e di una città, Milano.

Naviglio (fonte dizionario Treccani) = Canale artificiale atto a essere navigato da imbarcazioni di piccola stazza (fino a 500 t), e utilizzato per l'irrigazione. Ha origine generalmente da un fiume, e si esaurisce in una darsena o si scarica in mare. È voce d'uso nell'Italia settentrionale, riservata per lo più, come nome proprio, ad alcune denominazioni particolari. Il N. Grande (o Ticinello), aperto nel 1269, deriva le sue acque dal fiume Ticino (presso Tornavento), tocca Turbigo, Buffalora, Robecco, Abbiategrasso, Gaggiano e Corsico, e al laghetto (Darsena) di Porta Ticinese si unisce al N. Interno di Milano. Lungo 50 km e largo 50-20 m a monte e 25-12 a valle di Abbiategrasso. Vi si aprono 116 bocche per irrigazione, e vi hanno origine il N. di Bereguardo ad Abbiategrasso, e il N. di Pavia a Milano. Entro l'agglomerato urbano di Milano è stato completamente coperto. Il N. di Brenta si stacca dal fiume omonimo a Stra e termina nella Laguna Veneta a Fusina.

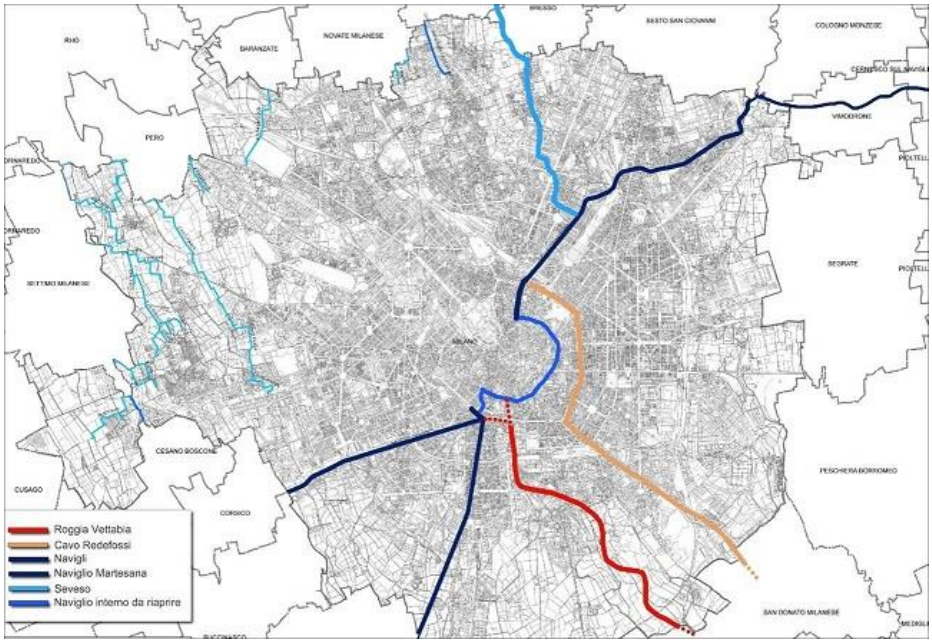
Giovanni Migliara, XIX secolo, Il Ponte delle Pioppette, acquaforte

1.2. Breve storia dei Navigli

La storia dei Navigli ha inizio con la conquista romana della città.

A essa corrispose la riorganizzazione della rete dei corsi d'acqua che presumibilmente caratterizzava la città da sempre, determinandone la particolare qualità di città d'acqua pur in assenza di un vero fiume. Attraverso la Vettabbia (canale *vectabilis*, quindi navigabile) Milano era collegata a un porto fluviale, presumibilmente in località Rocca Brivio, nelle vicinanze di Melegnano. Dal porto, discendendo il Lambro con imbarcazioni adatte allo scopo, si raggiungeva il Po e l'Adriatico (Spina e gli empori di origine etrusca). La tradizione di ingegneria idraulica romana attecchì così bene nell'area milanese, da portare alla grande fioritura che va dal XI al XIX secolo dell'era volgare. Nell'arco di pochi secoli si idearono, progettarono e realizzarono il Naviglio Grande, il Naviglio di Bereguardo, il Naviglio della Martesana (o Naviglio Piccolo), il Naviglio Pavese e il Naviglio di Paderno.

La creazione dei Navigli e dei loro collegamenti permise la formazione di una grande rete di vie d'acqua e canali (come per esempio il Villoresi o anche il Vacchelli) che conobbe il suo massimo sviluppo alla fine del XIX secolo. Da allora infatti, soprattutto all'interno della città di Milano, si assistette a una progressiva dismissione e a veri e propri abbandoni e chiusure dei canali. La rimanente Fossa Interna, il Naviglio di San Marco e il tratto della Martesana dalla Cassina de' Pomm alle Mura spagnole vennero infatti coperti prima e riempiti di sabbia e ghiaia poi tra il 1929 e gli anni '70 del XX secolo, determinando la soluzione di continuità del sistema cui oggi si vorrebbe porre rimedio con la riapertura di quanto allora venne chiuso.



La rete dei canali milanesi, successiva alla riapertura della Fossa interna, nel tratto chiuso a partire dal 1929, del naviglio di San Marco e del Naviglio della Martesana fino alla Cassina de' Pomm

1.3. I Navigli e il lavoro.

Se si intende il lavoro come *"...più comunemente, l'applicazione delle facoltà fisiche e intellettuali dell'uomo rivolta direttamente e coscientemente alla produzione di un bene, di una ricchezza, o comunque a ottenere un prodotto di utilità individuale o generale. ...*" (fonte dizionario Treccani) si riconoscerà agevolmente che tale applicazione è stata nel caso dei Navigli massima, poiché ha mobilitato sia le facoltà fisiche umane, sia le intellettuali. L'ottima organizzazione ingegneristica – già ricordata – eredità latina, maturata in clima altomedioevale grazie alla sapienza tecnica dei monaci, che razionalizzarono il sistema agricolo lombardo, si espresse magnificamente nel Ducato dei Visconti e degli Sforza, sposandosi all'intelligenza dei contributi provenienti da gran parte d'Italia. Milano attrasse allora il meglio delle personalità più rilevanti nel mondo della scienza e della tecnica, come poi accadde anche sul finire del XIX secolo – epoca del Politecnico. Il nome più famoso è Leonardo da Vinci, ma molti altri meno conosciuti talenti onorarono le loro discipline portando a un avanzamento nella disciplina dell'ingegneria idraulica di tale rilevanza da divenire, nell'arco di pochi anni, motore di sviluppo per l'intera Europa. Si deve necessariamente citare al proposito il perfezionamento del sistema delle chiuse, sia per ciò che riguarda la funzionalità delle chiuse stesse, sia per ciò che riguarda la loro collocazione lungo i Navigli, per garantire una navigabilità sicura.

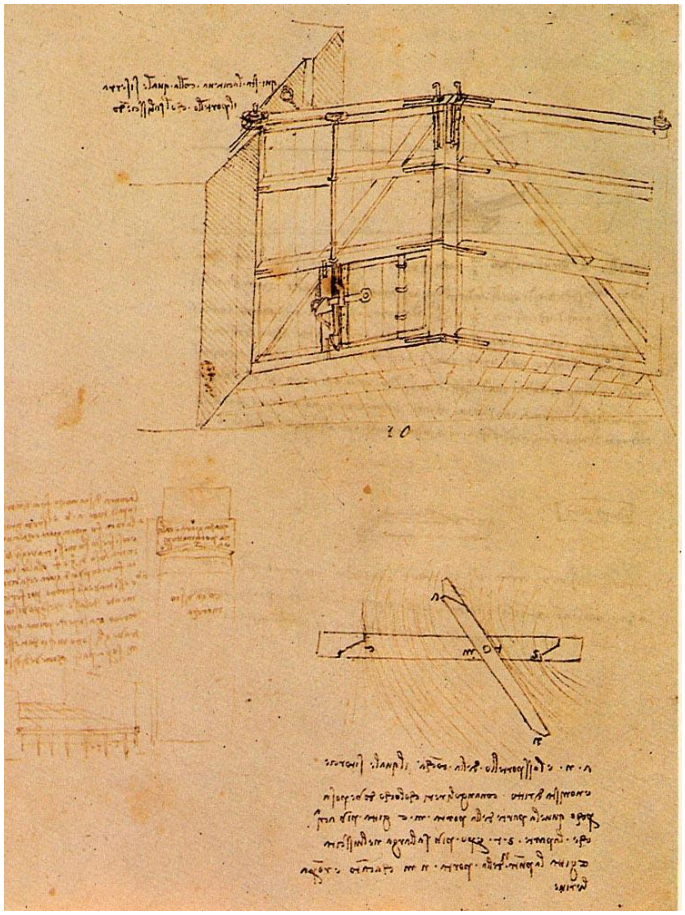
Ancora è opportuno ricordare la formazione di veri porti interni – localmente chiamati darsene o laghetti – attrezzati per il traffico commerciale fin dal XVI secolo.

Via Laghetto, a Milano in una nota fotografia storica che ne documenta lo stato e l'aspetto alla fine del XIX secolo

1.4. La costruzione dei Navigli

La costruzione dei Navigli fu sia iniziativa dei governi cittadini, di qualsivoglia natura fossero, sia iniziativa di gruppi di interesse, spesso legati alle proprietà fondiarie della nobiltà lombarda.
L'iniziativa necessitava sicuramente della prospettiva di un certo rientro economico, sia da parte di attività direttamente legate ai navigli e alla navigazione, sia di attività indirette come l'impiego irriguo delle acque provenienti, per il tramite di Ticino e Adda, dai laghi Maggiore (Verbano) e di Lecco (ramo orientale del Lario).
Una volta condivisa e pianificata la decisione di costruire un canale navigabile – un naviglio appunto – essa veniva attuata in tempi sorprendentemente rapidi. Si ricorda, relativamente alla chiarezza e velocità d'esecuzione, la straordinaria vicenda della Milano Sforzesca, ma anche – non da meno – della Milano d'inizio del XIX secolo. Fu tra il 1807, su sollecitazione di Napoleone Bonaparte e il 1819 – con l'interruzione degli anni tra il 1813 e il 1817 per la sconfitta e la sostituzione dell'Impero francese – che venne compiuto il Naviglio Pavese; otto anni in tutto, pochissimo se paragonato ai tempi odierni, considerando la differenza di operatività, in termini tecnici.

Ogni Naviglio risultava il frutto di espedienti ereditati da una lunga tradizione e di innovazioni apportate progressivamente in un continuum tecnico, che ha rappresentato lungamente una gloria milanese.



Leonardo Da Vinci, disegno tratto dal c.d. Codice Atlantico
Rappresenta una chiusa, molto simile, per il funzionamento a quella ancora esistente in via San Marco (Conca dell'Incoronata al Ponte delle Gabelle)

1.5. I Navigli: agricoltura, industria, tecnica e servizi.

I Navigli furono dunque occasione di sviluppo economico, sia diretto – nel campo già ricordato dell'ingegneria idraulica e nel campo dell'agricoltura irrigua – ,sia indiretto per il flusso di traffico commerciale che si svolgeva su di essi, nei classici barconi (oggetto a loro volta di perfezionamenti tecnici di natura ingegneristica navale).

I barconi hanno per secoli navigato, soprattutto lungo il Naviglio Grande: recentemente, uno dei due superstiti barconi originali, che aveva effettuato il suo ultimo viaggio nei primi anni ’80 del XX secolo, è tornato alla Darsena dopo un restauro promosso da un’associazione (Navigli Live). Il barcone è lungo quaranta metri e rappresenta bene il tipo di imbarcazione che ha solcato le acque dei navigli negli ultimi due secoli.
La darsena, parola di origine araba, mediata dall’uso genovese nell’introduzione nella lingua italiana, è “*la parte più interna e riparata di un porto, talvolta sede di bacini di carenaggio, circondata generalmente da banchine sulle quali trovano posto le attrezzature di carico e scarico, officine, magazzini, ecc.*” (fonte dizionario Treccani). La Darsena milanese è stata un importantissimo porto interno, al punto che nel 1953 si collocava al 13° posto della classifica degli scali per ricevimento merci (grazie alla sabbia soprattutto necessaria per i cantieri della ricostruzione). Più in generale attraverso i Navigli arrivarono a Milano materiali da costruzione (marmi, pietre, sabbia, legname etc. dal naviglio Grande fino al Laghetto, attraverso la fossa interna), metalli e carta (per la lavorazione delle armi e per le rotative del Corriere della Sera per esempio, dal Naviglio Piccolo o della Martesana), prodotti agricoli di ogni tipo provenienti dalle fertili campagne del pavese e della Lomellina (Naviglio Pavese, Naviglio di Bereguardo), merci varie lungo la Fossa.
I Navigli rappresentarono un’infrastruttura perfetta in cui molteplici vie di traffico si intrecciavano intorno a territori silvestri, rurali e urbani. L’ordito di un perfetto sistema policentrico radicato nella storia milanese fin dall’epoca sforzesca.

Lavandaie in via Argelati, sulla roggia Boniforte nel 1940

1.6. I Navigli e il tessuto urbano, tanti Navigli differenti

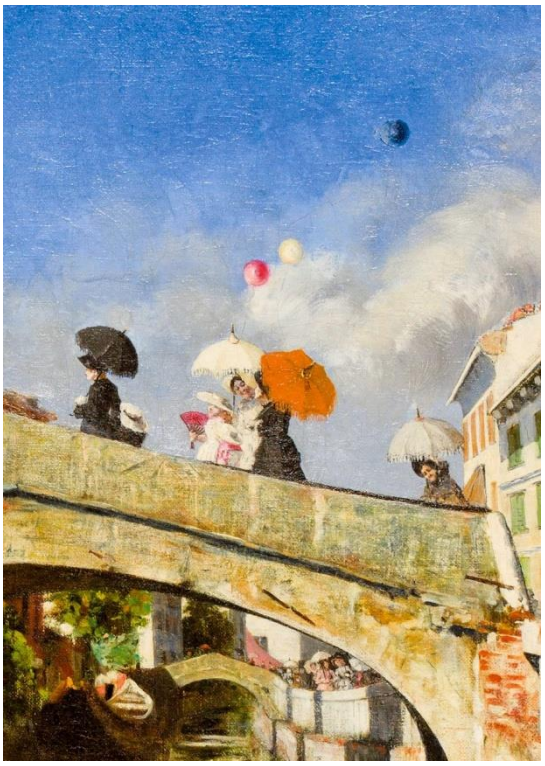
I Navigli intorno a Milano e la Fossa milanese, cioè i canali milanesi – lungo l'itinerario che verrà poi chiamato Cerchia dei Navigli – lungi dal rappresentare paesaggi omogenei formarono insiemi molto diversi fra loro e i caratteri della specificità lavorativa sono all'origine della loro caratterizzazione e distinzione.
Il Naviglio Grande, il Naviglio Piccolo, il Naviglio Pavese nel tratto interurbano di collegamento rurale tra i diversi poli abitati del milanese riflettevano i caratteri diversi dei territori attraversati: dal paesaggio agricolo dell'Abbiatense, alle ville – vera Riviera – a Cassinetta, Robecco, Robecchetto, Vittuone, al paesaggio ancora eminentemente agricolo del pavese a Sud – con significative presenze monumentali (Certosa di Pavia) – fino alla cosiddetta "magnificenza civile" della Martesana che inanellava nel suo percorso città, borghi e paesi dall'antica vita civile (una su tutti Gorgonzola); tutti contesti straordinari per ricchezza e varietà di panorami e per unicità di composizione, micro realtà territoriali possibili solo in un policentrismo maturo come il lombardo.
Soprattutto poi i Navigli milanesi (la Fossa, il naviglio di Vallone, il naviglio di San Marco) hanno presentato nel tempo un'incredibile varietà di caratteri tipologici ed estetici. I "Navigli del lavoro", nel primo tratto (Conca del Naviglio, attuali via de Amicis, via Molino delle Armi, via Santa Sofia), lasciavano poi lentamente il posto – attraverso l'eccezionale insieme urbano dei quartieri intorno a via Francesco Sforza, quintessenza di Milano, nella sua anima aristocratica e popolare, sociale e assistenziale, la Milano della "cura" – ai Navigli delle residenze nobiliari (Belgioioso, Sormani Andreani Verri, Visconti di Modrone), delle istituzioni (Senato), della qualità urbana (via Marina, Giardini pubblici, Villa Reale) fino alla reimmersione nuovamente in contesti di lavoro lungo San Marco il Tombon, etc.
Di tali straordinarie peculiarità, dovute ai paesaggi del lavoro, quadri e innumerevoli altre opere d'arte rendono ampia testimonianza.

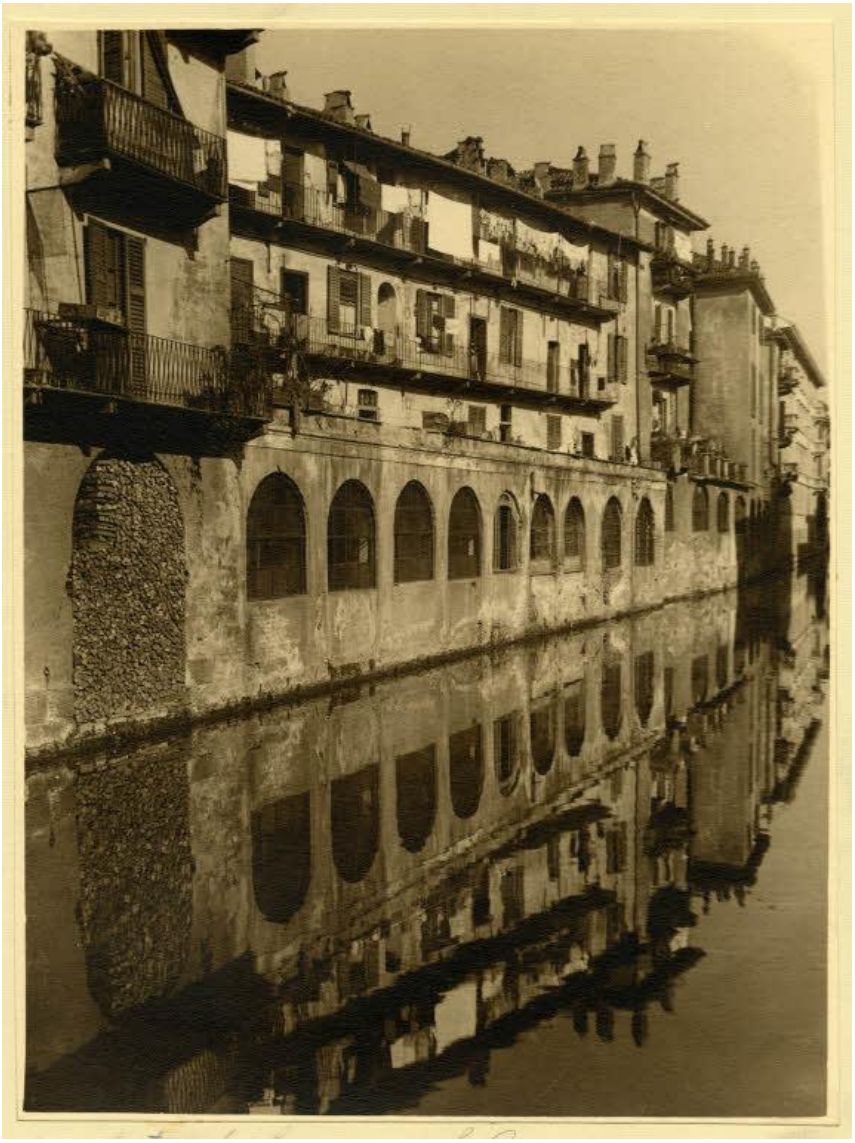
Giovanni Segantini, Il Naviglio al Ponte di San Marco, dettaglio

2 - I Navigli oggi

2.1 - I Navigli e il lavoro

Che cosa resta oggi di un così ricco e variegato mondo, come quello tratteggiato nel primo capitolo?
Chi ha sostituito le figure del lavoro, lungo gli antichi canali?
Un tempo si incontravano i doganieri, i manutentori, gli addetti alla navigazione, gli uomini di fatica, gli ingegneri dei cantieri e della gestione della rete, i proprietari dei magazzini di alimentari e di materiali da costruzione o, in generale, di merci varie, chi lavorava ai mulini etc. Un tempo si incontravano le sciostre "botteghe tipiche di Milano … bottega era quella dello *sciostree*. La sciostra era un magazzino che vendeva un po' di tutto dal carbone ai materiali da costruzione. Il termine potrebbe derivare dal latino *sub strata* (sotto la strada) visto che il luogo tipico della sciostra erano gli scantinati lungo i Navigli, dove era più facile scaricare la merce che arrivava con i barconi."
Oggi i navigli, interni alla città, nei pochi tratti ancora scoperti, ed esterni a essa, servono ancora l'agricoltura e sono occasione di turismo e di sport e – molto limitatamente - di produzione di energia etc. Sono essenzialmente invece una grande attrattiva per la vita sociale cittadina, perché sono vissuti come luoghi belli, pittoreschi e veri, evocativi di una Milano d'antan, romantica e popolare.





Milano, fossa interna, le sciostre di Santa Croce
fine XIX secolo– inizio XX secolo

2.2 - Tracce: la toponomastica e i santi.

In Milano, le tracce dei Navigli che furono si possono trovare ancora largamente nella toponomastica milanese, che – sotto tale speciale punto di vista - si rivela assai preziosa.
Così lungo la Cerchia, incontreremo via Conca del Naviglio, via Arena (all'origine del toponimo Viarenna che caratterizza la prima conca in ordine di risalita a partire dalla Darsena verso Nord), via Molino delle Armi (dove appunto si trovava un importante Mulino), via della Chiusa, via Laghetto, il Tumbun di San Marco etc.
Il Naviglio di Milano fu il Naviglio dell'intero popolo di Milano e il popolo milanese lo elesse a luogo prediletto lungo e intorno al quale costruire chiese, edicole, statue dedicate al culto.
Traccia di ciò si trova ancora una volta nei nomi dei santi, Sofia, Barnaba, Damiano, Marco etc. sia in luoghi speciali come per esempio la storica amatissima immagine mariana (Madonna del Baldacchino) sulla torretta all'angolo di via San Barnaba e via Francesco Sforza, di fronte al ponte che dava accesso alla Cà Granda, chiamato Ponte

dell'Ospedale, bellissima anche in disegni acquerellati e stampe d'epoca come nell'opera di Arturo Ferrari del 1896 o come la celeberrima statua di San Giovanni Nepomuceno (san Giuan ne pu ne men) sull'odierno ponte di Corso di porta Romana, conservata all'interno di un giardino privato a Niguarda – e forse desiderosa di tornare al suo posto.
San Giovanni Nepomuceno è solo il più evidente dei culti che storicamente vennero tributati alle figure protettive dei ponti, dei passaggi sull'acqua, degli attraversamenti perigliosi (statue per esempio del Nepomuceno si torvano ovunque da Chiavenna e Livorno etc.).

L'amata immagine mariana al canto di via San Barnaba
Arturo Ferrari, acquaforte, 1896

2.3 - Tracce: gli edifici

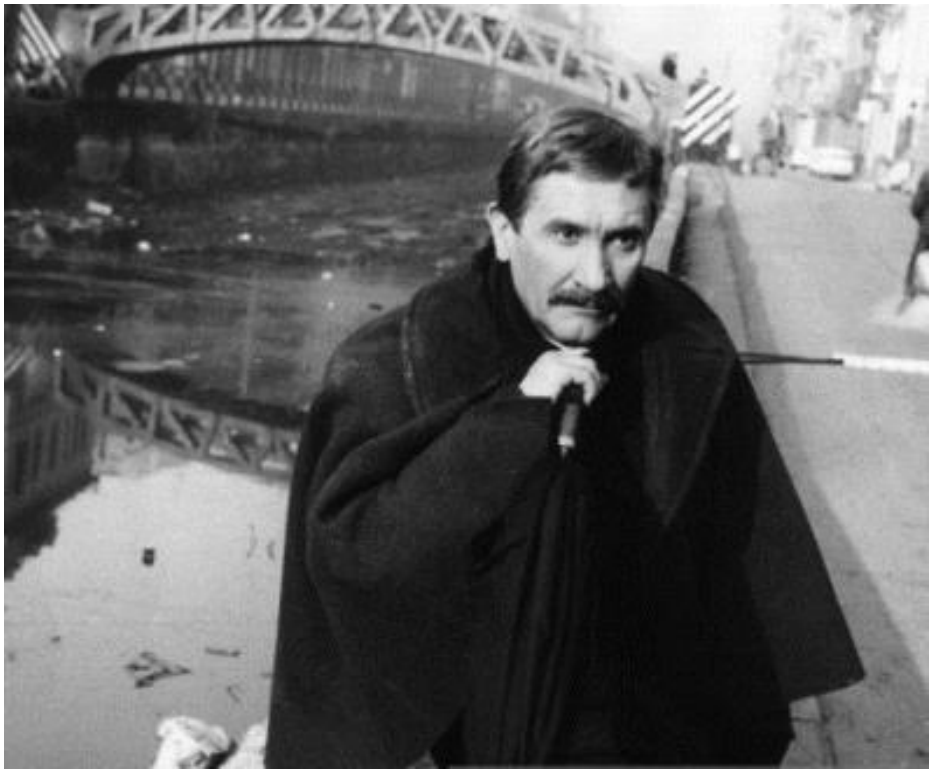
Altre tracce più consistenti del passato dei navigli si possono rinvenire ed esperire visitando i numerosi edifici superstiti che si affacciarono sul percorso dell'odierna Cerchia. Si tratta di circa un centinaio di fabbricati, variamente importanti e variamente conservati. In generale, sotto un punto di vista ambientale e paesaggistico si può dire, con ragionevole sicurezza, che nessun tratto della Cerchia o di San Marco o anche di Melchiorre Gioia presenta più l'aspetto originario. Anche la Conca dell'Incoronata, certamente il "brano" più integro dell'intera composizione dei Navigli che furono, è tuttavia stata molto modificata.
La ricostruzione dello spirito dei luoghi e delle figure che ne furono incarnazione si potrà allora effettuare o per ristretti punti di vista o – piuttosto e meglio – grazie alla ricostruzione immaginaria e poetica, grazie al confronto con le numerosissime immagini dei navigli di allora che possediamo, conservate nei musei o anche accessibili via web.
Con gli scavi della M4 di MM vengono alla luce frequentemente resti e reperti: è possibile rinvenire anche gli allineamenti o parte dei muri degli antichi fabbricati, come per esempio le sciostre (Via De Amicis). In corrispondenza di uno dei manufatti (uscite d'emergenza e bocchettoni dell'areazione dei tunnel) della linea blu, sono riaffiorati i muretti in mattoni di una vecchia sciostra.

Tracce delle sciostre riemerse in via De Amicis: ieri e oggi

2.4 - Tracce: i racconti e i romanzi

Anche la letteratura ha fornito e fornisce, in innumerevoli autori, tracce preziosissime per la ricostruzione di un mondo, il mondo dei Navigli milanesi, il mondo della vita e del lavoro di una città che non c'è più.
Fra le tante opere che hanno raccontato un mondo appunto scomparso parleremo qui di *Demetrio Pianelli*, un racconto lungo, a firma di Emilio De Marchi, nato a Milano nel 1851 e morto nella stessa città nel 1901.

Senza entrare nel dettaglio della trama si può dire, per sommi capi, che essa segue le vicende della famiglia Pianelli, articolandosi e intrattenendosi anche e lungamente sulle giornate del vagabondare milanese del protagonista.
Il racconto segue con dettagli precisi un itinerario che tocca e attraversa in più punti il Naviglio e si fa particolarmente interessante quando si ambienta nei dintorni di via Francesco Sforza. La "Milano della cura", il cui spirito qui alberga, è evocata con precisione nelle pagine del racconto, che ci permette quindi di farci un'idea, sia pure indiretta, di come il complesso delle attività ospedaliere, assistenziali e funeree avesse qui un paesaggio di riferimento d'acqua molto preciso articolato intorno ai passaggi obbligati dei due ponti "della Ca' Granda" e di "via Laghetto", ponte in legno il secondo che attraversava il Naviglio e permetteva il collegamento con il Collegio delle Fanciulle della Guastalla, il Brefotrofio di Santa Caterina (esattamente Pia Casa degli esposti e delle partorienti in Santa Caterina alla ruota, Ospizio provinciale degli esposti e delle partorienti, Brefotrofio provinciale, Istituto provinciale per la protezione e l'assistenza dell'infanzia) e i più ampi spazi oltre San Barnaba e Santa Maria della Pace, verso la Commenda e gli Orti, fino alle mura.



Paolo Stoppa in Demetrio Pianelli
Sandro Bolchi – 1963

2.5 - Tracce: le fotografie

Dei Navigli e del loro paesaggio possediamo numerosissime fotografie, tanto che negli ultimi anni, grazie ai mezzi di comunicazione che utilizzano la rete www, sono nati alcuni siti che propongono esposizioni più o meno vaste e complete di immagini, in bianco e nero e – limitatamente al Naviglio della Martesana – anche a colori.

La Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli possiede innanzitutto degli importanti fondi di immagini.
Lo studio attento delle fotografie permette di ricostruire con una certa precisione l'ambiente del lavoro, sui terraggi, nelle sciostre, lungo le alzaie.
Interessanti sono anche le raccolte private, ricche spesso di notevoli sorprese, come ad esempio quella di Arnaldo Chierichetti (Milano, 1887-1975), raccolta che è stata oggetto di una bella esposizione dal 13 dicembre 2013 al 13 febbraio 2014 a Palazzo Morando - Costume Moda Immagine, in via Sant'Andrea 6 a Milano, una mostra retrospettiva dal titolo "*Milano tra le due guerre. Alla scoperta della città dei Navigli attraverso le fotografie di Arnaldo Chierichetti.*". Se ne segnala il catalogo.
La documentazione che ci ha lasciato Chierichetti, che costituisce oggi la raccolta dell'Archivio fotografico Arnaldo Chierichetti, è davvero speciale per quantità e qualità; comprende infatti più di 1800 fototipi, scattati dagli anni '10 fino al secondo dopoguerra nei quali è rappresentata con cura e attenzione la vita sociale ed economica milanese nell'arco di quasi un secolo di storia cittadina. Per altri versi altrettanto notevoli e avvincenti sono le fotografie del dopoguerra, alcune assai celebri (vedi per esempio la Darsena ripresa da Ugo Mulas, Gianni Berengo Gardin, Paolo Monti etc.).

Ugo Mulas, La Darsena di Milano, 1958

La Darsena - Archivio Arnaldo Chierichetti s.d.

Lavori alla Darsena - Archivio Paolo Monti, 1960

2.6 - Tracce: il cinema

Un’altra importante, oserei dire fondamentale, risorsa per una ricerca storica e iconografica, di carattere documentaristico in senso ampio, relativa ai Navigli e al lavoro, è costituita dal patrimonio cinematografico del “*girato*” lungo le vie d’acqua milanesi negli ultimi cento anni.
Moltissimi sono i film, i documentari, gli spot pubblicitari, le riprese amatoriali che riprendono variamente il mondo dei Navigli milanesi al loro epilogo e nel loro rifiorire.
Fra tanti ci piace qui segnalarne due, legati a mondi molto diversi, mondi posti in relazione dalle vie d’acqua, vero trait d’union, vera rete, possibilità d’incontro e di crescita tra realtà solo apparentemente così distanti, come, nel caso, la rurale bergamasca e la borghese milanese.
Il primo è l’*Albero degli zoccoli* di Ermanno Olmi, che ci presenta appunto uno spaccato realistico e accurato del mondo rurale della pianura bergamasca. Nel film il regista riprende, in una famosa scena, il viaggio di nozze della nonna materna del protagonista, fino a Milano - *il viaggio degli sposi a Milano* – ricostruendo fedelmente il viaggio per raggiungere la città in barcone, viaggio possibile a fine '800 a quanti risiedevano oltre l’Adda, verso Bergamo, attraverso il Naviglio Piccolo o della Martesana, canale che ha inizio a Concesa, vicino aTrezzo sull'Adda.
Il percorso ricostruito da Olmi, con licenza poetica, è in realtà quello del Naviglio Grande (con riprese anche a Castelletto di Cuggiono) e ciò tuttavia non inficia il grande valore della ricostruzione.
Il secondo è *Una storia milanese* di Eriprando Visconti, storia borghese di un amore che termina angosciosamente con l’aborto di lei e che riprende la campagna e i canali da un punto di vista molto diverso, quasi esistenzialistico. Alcune sequenze del film sono girate lungo le allora ancora aperte sponde del Naviglio di San Marco. Il confronto è ricco di spunti e motivi che si potranno poi variamente rintracciare in tutta la produzione cinematografica milanese, divisa, per così dire, anche nei suoi esiti comici, nelle categorie delle visioni “borghese” (Michelangelo Antonioni etc.) e “proletaria” (Adriano Celentano, Renato Pozzetto – *Il padrone e l’operaio, Un povero ricco* etc.).

Castelletto di Cuggiono, ambientazione dell’Albero degli zoccoli
Ermanno Olmi – 1978

3 - I Navigli domani

Che cosa ci potranno offrire i Navigli di domani?
Dal punto di vista lavorativo le possibilità sono e saranno moltissime.

Cominciamo però con il dire che sarà necessario rimettere mano al sistema idroviario nel suo complesso per ripristinarlo, integrarlo, perfezionarlo, portandolo a compimento.
I passaggi più importanti perché ciò avvenga sono i seguenti:

- Riaprire i navigli milanesi della fossa interna dalla Darsena alla cascina dei Pomi, ricollegando il Naviglio Grande e il Piccolo;
- Ripristinare la navigabilità del naviglio Pavese, rimettendo in funzione la scala d'acqua di Pavia e risolvendo gli altri impedimenti, a monte di essa, fra Milano e Pavia;
- Rendere navigabile il naviglio della Martesana e – successivamente – ridare la navigabilità al tratto dell'Adda a Nord di Concesa, in modo da poter raggiungere il Lario e da esso giungere in prospettiva fino a Samolaco o, addirittura, a Chiavenna;
- Perfezionare la navigabilità del naviglio Grande.

Il sistema idroviario così ricostituito costituirebbe un sistema già ottimo che potrebbe poi rivolgersi ai navigli del Cremasco e del Piemonte per ampliarsi ancor di più.
La volontà progettuale e politica di perseguire l'opera di ripristino permetterebbe di compierla sicuramente in un arco di tempo massimo di un ventennio.
Con adeguate risorse economiche sarebbe possibile accelerare i tempi e compiere la restituzione alla Lombardia delle sue vie d'acqua entro il 2030.

E' evidente che una prima grande occasione di lavoro è costituita dalla riapertura stessa: lavoro di programmazione, progettazione e realizzazione, ma anche – da non sottovalutare – lavoro di comunicazione, marketing, incentivazione e promozione a tutti i livelli del progetto.

L'occasione di lavoro costituita dalla riapertura dei Navigli dovrebbe potersi destinare anche e soprattutto alle nuove generazioni: la sostenibilità, l'ecologia, una nuova agricoltura, in un rinnovato sistema di reti verdi azzurre, la possibilità di usare l'acqua a fini energetici o di irrigazione con tecniche mature sono tutti ambiti in cui "scatenare" la creatività delle giovani generazioni.

Terzo grande campo di occasione formativa è il campo dell'arte della cultura del paesaggio, in sé – come dovere di conservazione intelligente del patrimonio e delle memorie ricevute – e in previsione dell'incremento turistico.

Infine si presenta, concretamente, una prospettiva di gestione e sviluppo dei canali riaperti fatta di nuove occupazioni:

- Ingegneristiche, legate all'ingegneria del sistema;
- Architettoniche, legate alle grandi operazioni di riqualificazione urbana che la riapertura, riattivazione dei canali genererebbe necessariamente;

- Urbanistiche, legate a nuove politiche di piano, per reti e policentriche, anziché metropolitane;
- Energetiche, legate alla produzione di energia, al sistema delle reti etc.
- Agronomiche, legate alla nuova agricoltura, ai suoi mercati alla delocalizzazione etc.
- Immobiliaristiche, legate alla valorizzazione dei beni lungo le vie d'acqua

e molte altre ancora, che andranno dalla manutenzione alla guida delle imbarcazioni etc.

Ciò che sarebbe importante fin d'ora è ipotizzare la costruzione di un sistema di educazione – formazione che sulle vie d'acqua si fondi per instaurare una vera interdisciplinarietà, in gardo di costituire scuole d'eccellenza, di ogni ordine e grado, nel solco della gloriosa tradizione Politecnica Milanese.

Milano, 24 Novembre 2017
Architetto Andrea Cassone

Filmato di navigazione di un barcone.
https://www.youtube.com/watch?v=-h7H4UKbqWM

Le sciostre
https://videoenciclopedia.wordpress.com/2012/10/14/le-sciostre-coserano-e-dove-sono-finite/
https://www.youtube.com/watch?v=HL28sB-4KZk
https://www.youtube.com/watch?v=XAFvPaDfegE
https://www.youtube.com/watch?v=UrhvVQY0LYk
https://www.youtube.com/watch?v=3UBypVPQWC0