

IL PROGETTO DI RIAPRIRE I NAVIGLI

RIPARLIAMO DI VIE D'ACQUA

di EMPIO MALARA

Il recupero dell'idrovia Locarno-Arona-Milano-Pavia-Venezia, inizialmente promosso con il sostegno della Fondazione Cariplo nel 1998, è lentamente in corso di realizzazione. Riattivare la fondamentale idrovia del bacino del Po significa poter raggiungere via acqua quasi tutte le corti del Rinascimento italiano, significa ridare vitalità alla rete diffusa dei canali presente nel territorio dell'Italia settentrionale. Significa ridare a Milano il ruolo di principale porto di navigazione interna tra l'Europa continentale e il Mediterraneo. E in città, ora che stanno per partire i lavori della Darsena, il Comune dovrà stare ben attento affinché si ricostruisca il porto turistico in modo da non compromettere il suo ampliamento.

Un ampliamento realizzabile riallacciando la monumentale Conca di Viarenna, ora imprigionata da una recinzione in ferro in via Conca del Naviglio, passando di nuovo sotto il viale Gabriele d'Annunzio e ricostruendo il porticciolo di via Olocati come approdo turistico a servizio del Parco delle Basiliche, del Museo Diocesano, del Parco dell'Arena Romana e di una parte rilevante del centro storico interno ai Bastioni. Se si vuole che il referendum per la riapertura dei Navigli abbia effetto la prima cosa da fare è realizzare un primo esempio. Il progetto preliminare per riallacciare la storica erede della prima conca di navigazione costruita in Milano, prima in Europa, cioè la Conca di Viarenna. Il Comune lo ha già nel cassetto, l'Associazione Amici dei Navigli glielo ha già donato. È un progetto di rilevanza ambientale che riattiva pozzi inutilizzati per

produrre calore e freddo, per impinguare le acque della Darsena e del Naviglio di Pavia e, grazie ai pannelli solari, può avere l'energia per l'autosufficienza degli impianti. Infine il progetto realizza un progetto del Comune di Milano dei primi del Novecento, un ponte mobile e galleggiante per garantire il passaggio di auto e pedoni in via Ferrari.

In questo progetto vi è anche, direbbe Marco Romano, un «deliberato desiderio estetico», ma è bene precisare che all'origine della formazione del sistema dei Navigli non vi è stato nessun «deliberato desiderio estetico». Gli apprezzamenti per il Naviglio di Milano, per la Cerchia dei Navigli, sono stati espressi solo dopo la trasformazione da originario fossato difensivo a «modello d'industria», come lo aveva definito Carlo Cattaneo a metà dell'Ottocento. Erano apprezzamenti prevalentemente di carattere funzionale che si riferivano al porto circolare baricentro delle idrovie che collegavano Milano ai laghi Maggiore e di Como e al mare Adriatico. Se vi è stato in passato un «deliberato desiderio estetico» esso si è manifestato nel Novecento non per valorizzare la cerchia dei Navigli, bensì per avallare le giustificazioni addotte per la dissennata sua copertura e per alimentare l'illusione di realizzare per la città un viale alberato simile a quello parigino della precedente copertura del canale St. Martin. Non è andata così. Invece del viale alberato è stata realizzata una strada per dare più spazio nel centro città alle auto ed è stata spenta, senza alternative, la navigazione allora prevalentemente commerciale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

