

A molte persone riportare l'acqua nei Navigli della cerchia interna, ora coperti, sembra una utopia; forse peggio, una pazzia.

Per queste persone, certamente assennate, la proposta di Vallara risulta meritevole di sostegno; si presenta infatti come proposta ragionevole e sensibile: ragionevole perché non richiede spese eccessive; sensibile perché dimostra amore per la tradizione e per il ricordo della Milano storica.

La proposta di Boatti e di Cislighi sono più impegnative; e quindi più costose; ma certamente più affascinanti.

Come Consigliere di Italia Nostra, associazione prudente, equilibrata e conservatrice, non posso che appoggiare la proposta di Vallara; ma come sognatore di spazi urbani, che vorrei meno insignificanti e deprimenti degli attuali, non posso che appoggiare le due proposte di Boatti e di Cislighi.

Ma, al di là della carica più o meno utopistica delle loro proposte, vi è un atteggiamento preliminare di fronte alla città che mi sembra affascinante: quello che si impegna a fare dell'acqua e della sua rete di canali una presenza, non sporadica ma diffusa e ripetuta, un carattere peculiare della città di Milano. Non è solo un ritorno alla Storia della città, un riesame del suo passato; non è solo un sogno nostalgico, un ideale del tutto fuori tempo; è anche un proposito realistico e redditizio, sostenibile con competenza e convinzione. Una convinzione tuttavia che non può essere fondata sul niente; né essere enunciata con autorevolezza, senza averla fatta precedere da esami preliminari, approfonditi e seri.

La riapertura dei navigli interni, si sa, è costosa. E' anche difficoltosa sotto l'aspetto tecnico-costruttivo. Tuttavia, mentre le difficoltà tecniche sono sempre superabili, quelle economiche, al contrario, devono essere valutate ed affrontate con scrupolosa attenzione.

Chi metterà i soldi necessari alla riapertura dei Navigli? E per quale motivo dovrebbe investirli? Il Comune in questo momento (ma anche domani) di soldi non ne avrà mai in quantità sufficiente. Ai privati non si può chiedere un investimento di tale dimensione, che sia senza riscontro economico. Non resta che trasformare l'operazione di apertura dei Navigli in un progetto finanziariamente redditizio: dare ai privati la possibilità di guadagnare, cioè di ricavare un profitto. Soltanto così essi saranno invogliati a costituirsi in Società per azioni, avente come scopo sociale la navigazione sul Naviglio. A questo punto per loro non sarà più utopistica la prospettiva di ricavare un utile dal loro investimento.

Non è stata forse simile la procedura adottata per opere geo-idriche di ben più vasta portata? Per aprire il canale di Suez imprenditori privati si sono uniti in una società per azioni, ed hanno

realizzato l'opera, essendosi prima assicurati il diritto di intascare gli introiti richiesti ad ogni passaggio di nave. La stessa operazione è stata seguita per il Canale di Panama, il quale, in aggiunta, presentava anche la difficoltà di superare forti dislivelli: il pedaggio richiesto per il transito delle navi ha dato agli investitori la certezza di recuperare i capitali anticipati.

Ora tutti sanno che, se paragonata al Canale di Suez (che attraversa il deserto) ed al Canale di Panama (che attraversa le montagne) l'apertura dei Navigli è operazione minuscola; non sarà difficile trovarne i finanziatori. Quale è la promessa di reddito che si può offrire a loro? E' il costo del biglietto fatto pagare ai viaggiatori. I Navigli, che servivano un tempo per trasporto di merci, serviranno in futuro per trasporto di persone. In sostituzione delle linee di filobus, che viaggiano sulla attuale circonvallazione interna, si vedranno navigare, nei due sensi, vaporetti per passeggeri; e si offrirà ai viaggiatori un trasporto altrettanto veloce ed efficiente di quello fornito dai veicoli su strada.

I filobus, fermi di frequente ai semafori, si trovano spesso imbottigliati in lente code di autovetture private. I vaporetti, al contrario, così come i treni, si muovono lungo un percorso riservato solo a loro, e sono liberi di proseguire la navigazione senza interruzioni né code. La loro velocità di crociera non sarà inferiore a quella dei trasporti su strada.

Prevedo le obiezioni ostinate di chi è contrario alla riapertura dei Navigli. Costoro faranno notare le prevedibili complicazioni costruttive; in particolare, fra le molte, i numerosi incroci tra strade radiali, dirette al centro città, e anello fluviale, sviluppato intorno alla città. Un tempo l'incrocio veniva superato sollevando gradualmente il calpestio delle strade radiali fino a portarle alla quota dell'estradosso del ponte; e veniva lasciato un margine minimo di altezza tra filo dell'acqua ed intradosso dello stesso ponte. La medesima procedura verrà adottata anche oggi: i battelli saranno progettati avendo cura di tenere sponde basse e fondo largo, così da ridurre al minimo sia il pescaggio che l'ingombro in altezza.

La navigazione, oltre ad essere interna alla città, potrà spingersi anche fuori dal nucleo urbano. Saranno ripristinati servizi di battello lungo il Naviglio Grande ed il Naviglio di Pavia; e non saranno solo servizi, come credono i più, destinati a scopi turistici; saranno utilizzati anche per spostamenti di lavoro, a disposizione di quanti provengono dai dintorni di Milano e si recano ogni giorno ad assolvere il loro impiego in città. Oltre ai due Navigli citati, collocati a sud-ovest di Milano, la navigazione potrà essere avviata anche lungo il Naviglio della Martesana, collocato a nord-est della città. Se si pensa che questo Naviglio, una volta riaperto il tratto oggi coperto lungo Via Gioia, si mette in comunicazione, attraverso la conca delle Gabelle, con il "Tombun di S. Marco", e quindi con il Naviglio interno; e se si pensa che il Naviglio interno, attraverso la conca di

Viarenna, si mette in comunicazione con la Darsena, e quindi con i due Navigli sopra citati, si ha una idea della ampiezza della rete idrica milanese-lombarda, che si estende dal Ticino all'Adda.

Concludo dicendo che il solo modo per ottenere una possibile riapertura dei Navigli, sia interni che esterni, consiste nel ridare a loro una funzione utile, che non sia solo turistica.

A ben guardare anche questo utilizzo eminentemente pratico è un ritorno alla Storia, giacché i canali del passato non erano stati scavati a scopo decorativo ma per trasportare merci e carichi pesanti; erano nati, in conclusione, per scopi pratici e di pubblico servizio. Lo stesso obiettivo dobbiamo porci noi oggi: riaprire i canali, scoperchiare i Navigli, riattivare la Darsena, non soltanto perché la presenza dell'acqua abbellisce il volto della città, ma anche perché l'uso dell'acqua migliora le condizioni di traffico all'interno e all'esterno della stessa città.

Jacopo Gardella

Milano, 30 Giugno 2011