



PATROCINIO
Comune di
Milano



FONDAZIONE CARLO PERINI

Fondazione
CARIPLO



CONSULTA
REGIONALE LOMBARDA
DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI PAESAGGISTI
E CONSERVATORI

Fondazione Carlo Perini

Convegno - Milano, la riscoperta dell'acqua: da Leonardo a oggi.

Sabato 15 giugno 2019 – ore 9.30 – 14.00 - Acquario Civico - Viale Gadio, 2 - Milano

Tracce storiche dei corsi d'acqua Milanese

Milano è sempre stata, per posizione geografica e per tradizione storica, una metropoli importante per le sue attività economiche e commerciali e, per essere una città d'acqua con molti fiumi, torrenti, canali, rogge e fontanili delle risorgive.

L'idrografia padana e dell'area milanese è sempre stata ricca di un sistema diffuso e complesso di corsi d'acqua. Oltre ai Navigli, ai fontanili, ai canali e alle rogge, oggi quasi tutti coperti o prosciugati (tranne i Navigli e la Darsena), ha i fiumi come l'Olona e il Lambro (vicinissimi), mentre l'Adda e il Ticino (un po' più lontani). Questi ultimi tre fiumi conducevano al Po e quindi al mare, mentre l'Olona che nasce alla Rasa di Velate (Sacro Monte di Varese) ad un'altitudine di 548 metri scorre per 75 chilometri prima sul fondo delle valli del Varesotto fino nella pianura di Milano con la sua larghezza da 6 a 12 metri e il suo bacino imbrifero di 105 kmq.

Nel 1155 l'Olona fu convogliato della Cerchia dei Navigli e nel 1549 venne interrotto nella Darsena. Attualmente a Milano prende il nome di Lambro Meridionale, ove confluisce anche il torrente Nirone, e prosegue con questo nome fino a Sant'Angelo Lodigiano e si unisce al Lambro Settentrionale per confluire nell'Adda e poi nel Po.

Dal 1960 si prese coscienza di evitare che i fiumi fossero ridotti a fogne a cielo aperto e si pensò ai depuratori degli scarichi industriali e alla eliminazione delle sostanze nocive.

Dal 1970 il corso dell'Olona a Milano fu coperto per dare spazio alla circolazione degli autoveicoli lungo la circonvallazione esterna che scorre sul territorio dei Municipi 8, 7, 6, 5 e 4 per riaffiorare a Chiaravalle Milanese, ove prosegue il suo corso per congiungersi all'Adda.

Da tale realtà di “Milano città d’acque” nacque l’idea di allacciare Milano ai fiumi e quindi tentare la navigazione verso il mare, con dei canali artificiali, che servissero anche a captare l’acqua dei fiumi per irrigare i terreni sottratti alle paludi.

E’ la grande idea di utilizzare i Navigli come navigazione fluviale, protesa a sviluppare il commercio e le vie di comunicazioni alternative a quelle strade medioevali infide, accidentate, lente. Si volevano collegamenti più rapidi ed efficienti, per una Milano sempre in crescita..

Il primo tentativo di creare un sistema di navigazione fluviale risale nel 1179, allorché si diede inizio allo scavo del Ticinello, che serviva per irrigare i campi e fornì, poi, spunto per realizzare, con le sue acque, il Naviglio Grande. Sotto la Signoria dei Visconti, il sistema dei Navigli fu studiato e attuato da quando Gian Galeazzo ebbe a conquistare anche la città di Pavia.

Il Naviglio Grande, detto “il Ticinello” (per la derivazione delle sue acque dal Ticino), giunse a Milano a tappe: prima fino a Gaggiano e, solo nella prima metà del 1200, a Milano.

Una completa navigazione di questo Naviglio fu possibile a partire dal 1270, quando Milano fu collegata al lago Maggiore, tramite il Ticino.

Ne conseguì un favorevole sviluppo dell’agricoltura, dei commerci, dei trasporti con un collegamento più efficace fra i diversi castelli posti a difesa della Signoria.

La navigazione fluviale consentiva il trasferimento più rapido delle truppe.

Sotto la dominazione dei Visconti si cominciò a studiare ulteriori collegamenti con l’Adda, a nord, per raggiungere il lago di Como e con il canale di Bereguardo, a sud, per giungere al Po.

Fu Francesco I Sforza, coadiuvato dall’ing. Bertola da Novate, a emettere, nel 1457, un editto per la costruzione definitiva dei Navigli di Bereguardo e della Martesana, con l’idea di collegare il Naviglio Grande, mediante il fossato interno al centro storico e alle acque della Martesana.

Ciò avvenne, finalmente, nel 1497!

Come si vede, dal XIII secolo, Milano fu artefice nell'utilizzare al meglio una rete d'acqua che, nel corso dei secoli, ha impegnato menti ingegneristiche, come Leonardo da Vinci, per risolvere il problema dei dislivelli con le prime "conche". I lavori per la costruzione del Naviglio di Pavia ebbero una ripresa sotto il dominio degli Spagnoli, che, verso la fine del 1.500, avevano chiuso la città con una cinta di mura più esterne i "Bastioni", a ridosso delle Cinque Porte storiche.

Alla Darsena di Porta Ticinese confluiscono tuttora le acque del Naviglio Grande e del Naviglio Pavese e lungo il loro percorso sorsero bellissime ville, dimore estive, palazzi, castelli, giardini in località adatte per la villeggiatura dei signori della città.

Nacquero anche chiese e conventi, che resero più suggestivo il paesaggio dei percorsi sulle vie d'acqua. Il triste periodo dell'abbandono dei Navigli milanesi risale alla fine dell'ottocento, a causa della rivoluzione industriale, dell'avvento del trasporto ferroviario e della costruzione delle grandi arterie di traffico.

Nel primo '900 il declino dei canali navigabili accentuò il passaggio dalla civiltà contadina alla rivoluzione industriale e il sistema dei canali irrigui e navigabili, che abbracciava l'intera città, entrò in crisi. E' capitato che quello che era un rapporto complesso e articolato tra Milano e l'acqua si spezzò, dimenticando che attorno ad essa si è costruita la struttura e la sua prosperità.

I canali furono parzialmente coperti o lasciati in uno stato di grave degrado, mentre si espandevano i grandi stabilimenti manifatturieri che inquinarono le acque di sostanze velenose per l'agricoltura e per gli abitanti.

Dal 1926 al 1930 iniziò, per motivi d'igiene e di viabilità, la copertura sistematica di tutte le vie d'acque in Milano, che terminò nel 1966, quando tutti i fiumi, i torrenti, canali e i fontanili furono ricoperti o interrati, in omaggio ad una concezione dell'inutilità dello scorrimento delle acque in superficie, dando priorità al miglioramento del traffico e della viabilità.

Il 30 marzo del 1979 l'ultima chiatta carica di sabbia e materiale da costruzione entrò nella Darsena. Da allora il porto di Milano del Naviglio Grande, le cui acque proseguivano per il Naviglio Pavese ed era conosciuto dai milanesi come "il laghetto di

Sant'Eustorgio con uno specchio d'acqua di 750 metri e largo 25, perse completamente la funzione commerciale che si era conquistata dai tempi della dominazione spagnola.

La copertura dei Navigli, l'ampliamento della rete stradale e le ferrovie resero inutile il trasporto fluviale per la sua lentezza, conosciuto dai milanesi come "il laghetto di Sant'Eustorgio."

Dal 2015 Milano è ritornata ad essere la "Città d'acqua" riscoprendo un elemento inscindibile della sua storia che conviene, in breve ricordare con un intervento di riqualificazione di 75 mila mq da piazzale Cantone a piazza 24 Maggio per un costo complessivo di 20 milioni di euro.

Cominciamo dal Naviglio Pavese, ridotto dal 1916 a canale irriguo che percorre 33,1 chilometri, grazie a 12 conche con cascate per superare il dislivello di 56 metri e renderlo così navigabile per raggiungere Pavia e collegare le sue acque a quelle del Ticino e del Po.

Le prime due conche sono in Milano: la prima detta "Conchetta" all'altezza della omonima via, che sbocca in via Ascanio Sforza e la seconda detta "Conca Fallata", all'altezza della Chiesa di S. Maria la Rossa.

Nel 1579 l'ing. Giuseppe Meda ebbe l'incarico di costruire la conca, che potesse permettere il collegamento tra Milano – Pavia per raggiungere il Po e fu un vero monumento di arditezza, ma i lavori di sistemazione del Naviglio cessarono per mancanza di fondi e il popolo infamò la conca con l'aggettivo "fallata". L'ultima conca molto profonda è costituita dalle acque del Ticino nei pressi di Pavia, prima di sfociare nel Po e ci sono lavori in corso per ripristinarla.

La Zona dei Navigli, era divisa in due borghi: San Gottardo, con 7.000 anime, detto "El borg' di formaggiatt'" per la presenza di numerose "casère". La parrocchia storica era Santa Maria delle Grazie al Naviglio Grande, con 5.500, era detto "El borg de la Riva".

Entrambi costituivano il più popoloso borgo del Comune dei Corpi Santi, che fu costituito nel 1781 con decreto imperiale di Giuseppe II d'Austria e che godette di autonomia amministrativa sino al 1873 con sede municipale in piazza Missori (angolo via S. Alessandro) e che fu sede poi dell'Università Popolare.

Nel 1782 la popolazione di Corpi Santi era appena di 15.000 abitanti, saliti a 17.254 nel 1815, a 26.000 nel 1837 e a 44.000 nel 1855, anche se nel censimento del 1859 si conteranno 41.519 abitanti, che salirono al 1° censimento dell'Unità d'Italia del 1861 a 46.580, mentre nel 1867 salirono a 57.824 e al censimento del 1871 a 62.978.

Gli abitanti, prevalentemente addetti ai lavori agricoli, erano coloni, braccianti e piccoli proprietari che lavoravano manualmente la terra, allevavano bestiame e coltivavano i terreni fertili di cereali e ortaglie per la vendita al Verziere, in via Laghetto che era il ventre di Milano.

La maggioranza degli addetti ai lavori agricoli lavoravano però i terreni delle nobili e ricche famiglie milanesi, che erano proprietari di estesi possedimenti, veri e propri latifondi agrari.

Nel 1923 con l'aggregazione alla Grande Milano di 11 comuni limitrofi (Affori, Baggio, Chiaravalle Milanese, Crescenzago, Gorla - Precotto, Greco Milanese, Lambrate, Musocco, Niguarda, Trenno e Vigentino), si passò da 759.661 abitanti a 880.000.

Nella storia dell'andamento demografico della città, si ricorda che la città, soggetta al boom dell'immigrazione e dell'economia, raggiunse la sua massima espansione residenziale col censimento del 1971, quando si raggiunse il primato di 1.732,00 abitanti.

La città non avrebbe potuto essere più accogliente ed empatica: la nebbia che sfumava la Darsena, i cortili dei Navigli che avevano un sapore di umidità e di minestra, mentre lavandaie e portinaie cicaleggiavano sulla cronaca degli eventi quotidiani sulle sponde dei Navigli.

Il futuro dei Navigli

Dopo l'inaugurazione della nuova Darsena nel 2015, oggi diventa ancor più di attualità il tema della riapertura dei Navigli Milanesi.

Il trasporto su gomma ci ha fatto dimenticare che, cento anni fa, il sistema dei Navigli, ancora navigabile, rappresentava una straordinaria opera ingegneristica.

La mancanza di lungimiranza dei vecchi amministratori, a causa di motivi igienici e per ragioni di potenziamento del traffico urbano, ridussero i Navigli a semplice canali d'irrigazione, dimenticando che Milano è nata e si è sviluppata su di un mare di acqua dolce con i suoi canali, fontanili, le sue rogge, le sue alzaie, i suoi bacini, i suoi ponti. La modernità della crescita tumultuosa della città ha cancellato progressivamente, nel tempo, un pezzo significativo della sua storia.

Oggi il progetto di riapertura e riqualificazione della rete dei Navigli mira a ripristinare ponti e conche, ottenendo uno straordinario effetto paesaggistico per trasportare i turisti dalla Darsena, in battello e collegarsi alla Certosa di Pavia e al porto della città di Pavia, ove è in fase di ripristino la conca dell'Isola dei Serafini, prima d'immettersi nel Po, raggiungere il porto romano di Piacenza e quello più moderno di Cremona.

Per offrire presto gite turistiche in barca sul Naviglio Pavese e Naviglio Grande la Regione Lombardia si è attivata per portare a termine il progetto complessivo di rilancio del modello turistico fluviale, partendo dalla Darsena.

Sarà forse possibile, nel lontano futuro, completare il recupero dell'idrovia?

Sarà possibile collegare da un lato la Svizzera con la navigazione da Locarno - Milano attraverso il lago Maggiore e il Naviglio Grande; dall'altro lato la costruzione del canale navigabile Milano - Cremona per raggiungere la laguna veneta, già progettato in epoca mussoliniana e lavori iniziati, interrotti alla vigilia della Grande Guerra?

La vasta area tra i quartieri Corvetto, Rogoredo e Vigentino si chiamava "Porto di Mare", da dove avrebbe dovuto scorrere il nuovo canale navigabile, cioè la grande via d'acqua, che giunta a Cremona potesse collegarsi a Venezia. L'utopia estetica della riapertura dei Navigli continua oggi a farci sognare o è una semplice visione vanesia?

Nel rispetto del referendum popolare, votato da 490 mila milanesi nel 2011, il Comune di Milano, nel 2013, affidò al Politecnico di Milano lo studio di fattibilità per valutare l'ipotesi dell'apertura del Sistema dei Navigli. Tale studio di fattibilità per riattivare canali e riaprire alla navigabilità dei Navigli, è stato presentato ufficialmente il 10 giugno 2015.

Il progetto contiene le soluzioni tecniche e le proposte avanzate dal Politecnico al Comune di Milano, con un preventivo di costi complessivi di 406 milioni di euro.

L'intervento di fattibilità prefigura una rivoluzione sia sotto il profilo architettonico, viabilistico, di trasporto, che geologico, idrogeologico ed idraulico, studiando anche il modello della barca per la navigazione turistica, anche ormai in un'ottica di riconversione ecologica della città di Milano.

Nel contempo il progetto migliora , sul piano dei benefici economici collettivi, la qualità urbana, le attività commerciali, l'attrattiva turistica, l'incremento dei redditi per effetto dell'investimento.

La proposta del Politecnico parla di scoperchiare i canali chiusi dal 1926, per avere una navigazione su un tratto di 12 chilometri nella città dei quali, 7,6 da riaprire ex novo, con la creazione di nuove conche, che si aggiungono a quelle antiche per superare il dislivello di 2 metri e 40 del percorso delle acque per raggiungere la Darsena di Porta Ticinese, prioritariamente, riattivando la conca di Viarenna, separando il Seveso dal canale Martesana e riportare le acque pulite nella Cerchia, riaprendo il breve tratto da Cassina de Pomm a via Carissimi.

Si ricorda che, nel 1929, l'ultimo barcone, che risalì lungo le acque della Martesana, rifornì di carta il Corriere della Sera, in via San Marco.

Si riapre, in sostanza, il Naviglio della Martesana da Cassina de Pomm' in via Melchiorre Gioia per raggiungere la Darsena, riattivando la vecchia Cerchia dei Navigli, sino al Pavese e al Grande e immaginando i nuovi ponti per il percorso dell'acqua nel centro di Milano, lungo via Moscova - piazza Cavour - corso Monforte - corso Italia.

I cittadini milanesi sono in stragrande maggioranza favorevoli alla valorizzazione turistica della città, che ristabilisca un rapporto con le vie d'acqua, anche se sarà un'impresa quasi impossibile riaprire la Fossa interna, che fu interrata e cementata negli anni '20.

La riapertura dei Navigli, ha come obiettivo primario di riportare l'acqua non solo in una città di affari, ma d'incentivazione turistica per svelare le sue bellezze architettoniche e artistiche.

La navigazione lungo i canali della vecchia Cerchia dei Navigli restituisce il fascino irresistibile ad una città di arte e cultura, di economia e di turismo.

La Milano padana, con i suoi canali e senza mare, può confrontarsi e avere la sua specificità turistica come Venezia o Amsterdam?

La nostalgia dei milanesi per i Navigli induce forse nell'errore di ritornare al passato con troppa faciloneria romantica, senza calcolare quanto costeranno le revisioni in corso d'opera?

In merito alla riattivazione della storica Cerchia dei Navigli, vale forse la pena ricordare la massima del Manzoni "Adelante Pedro cum judicio!"

Antonio Iosa

Presidente della Fondazione Carlo Perini