

Properzj e i Navigli: una voce contro, continua il dialogo  
Jacopo Gardella

A – La volta scorsa ci eravamo accordati per commentare i programmi che il Comune intende proporre in vista della futura utilizzazione della Darsena.

B – E avevamo anticipato che tali programmi prendono le mosse dal progetto Bodin, vincitore del Concorso per la sistemazione della Darsena, quando ancora si pensava di costruirvi al di sotto un gigantesco parcheggio sotterraneo.

A – Avevamo fatto le critiche a questo progetto; e messo in guardia sull'errore che il Comune commetterebbe se lo riprendesse nelle sue linee essenziali.

B – Infatti questo era il compito che la volta scorsa ci eravamo proposti per oggi. Tuttavia vorrei fare un'eccezione e introdurre un piccolo cambiamento al nostro programma. Invece di parlare del Comune vorrei fare un commento all'articolo di Giacomo Properzj comparso sul Corriere della Sera di Domenica 26 febbraio 2012.

A – Come mai ti interessa l'articolo?

B – Mi interessa perché le tesi in esso contenute sono contrarie sia alle tue proposte, che vorrebbero riaprire i Navigli interni, sia alle mie, che auspicano di rendere navigabili i Navigli esterni.

A – Un contrasto integrale, quindi, esteso su tutti i fronti.

B – Un contrasto, tuttavia, espresso in toni misurati e ragionevoli; e sostenuto da alcune considerazioni che meritano di essere ascoltate.

A – Sono curioso di ascoltarle.

B – Comincio dalle critiche che più mi toccano, e che riguardano la navigazione dei Navigli esterni, quello Grande e quello di Pavia.

A – Quali sono le obiezioni alla prospettiva di ripristinare la loro navigazione?

– Sono obiezioni apparentemente marginali; e – ne sono convinto – facilmente superabili; ma espresse con tale convinzione da farle apparire insormontabili.

A – Vuoi spiegarmele?

B – Eccoti soddisfatto. L'articolo prende le mosse da uno dei cinque referendum votati recentemente dai milanesi: il referendum confermava la volontà di ripristinare la funzione originaria dei Navigli, che era quella di tornare a essere utilissime vie d'acqua usate per il trasporto soprattutto di merci ma anche di persone.

A – Quindi il referendum coincideva con i nostri pareri.

B – Esattamente con i nostri pareri. Non coincide tuttavia con i pareri dall'articolaista, il quale mette in evidenza, per entrambi i Navigli, gli ostacoli che impedirebbero di farli nuovamente navigabili.

A – E quali sono gli ostacoli?

B – Cominciamo dal Naviglio di Pavia. Attualmente – per usare le parole di Properzj – esso è stato "degradato" da canale di navigazione e canale di irrigazione. E ciò ha portato a un abbassamento del livello dell'acqua e alla ricorrenza di periodi in cui si trova in secca.

A – Non vedo quali difficoltà ci possano essere a ripristinare la navigazione e aprire il Naviglio al transito di natanti.

B – Anche io non vedo difficoltà. Sollevando il livello dell'acqua non si impedisce né si esclude la funzione irrigua del Naviglio; e contemporaneamente se ne ripristina l'uso navigabile. L'agricoltura delle terre intorno ad Abbiategrasso non correrebbe nessun rischio di siccità.

A – Quali sono le obiezioni sollevate contro la possibilità di rendere navigabile l'altro Naviglio, ovvero il Naviglio Grande?

B – Sono obiezioni esclusivamente di natura nautica; connesse alla insufficiente larghezza dell'invaso e alla conseguente difficoltà di manovra per i battelli destinati al trasporto dei passeggeri.

A – Mi sembrano obiezioni dettate da un eccesso di prudenza. I battelli per passeggeri, i "bateaux mouche", usati per scopi turistici in tutta Europa, possono e devono essere progettati di dimensioni esattamente appropriate alla larghezza del Naviglio; devono poter eseguire le manovre di imbarco, di sbarco, di inversione di rotta; e devono potersi incrociare se diretti in senso opposto. Tutto ciò non presenta nessuna difficoltà: basta che i battelli siano costruiti con precisa conoscenza delle loro funzioni. Del resto i barconi carichi di sabbia e trainati dai cavalli eseguivano normalmente tutte queste manovre; e non erano certo né più stretti né più agili dei futuri battelli da turismo. Oggi al traffico di merci verrebbe sostituito il trasporto di passeggeri; ma i problemi nella Darsena non cambiano; e sono risolvibili come lo erano un tempo.

B – I problemi invece cambiano enormemente se dai Navigli esterni si passa a quelli interni.

A – Ciò se si passa sul punto che ci divide; e dove Properzj prende le tue posizioni, e stigmatizza la mia proposta, definendola una utopia.

B – Come infatti è; e come anch'io continuo a sostenere. Nell'articolo sono esposte con molta chiarezza gli ostacoli insormontabili che si oppongono alla riapertura dei Navigli interni; e al successivo ripristino della navigazione lungo la loro cerchia.

A – Sono gli stessi ostacoli, immagino, che avevi già notato tu; e che io non nego né sottovaluto; ma che non giudico insuperabili – a differenza di te, di Properzj, e di molte altre persone serie e competenti.

B – Properzj sottolinea, tuttavia, il loro alto costo; e la difficoltà, anzi l'impossibilità, di sostenerlo da parte del Comune, oggi in gravi ristrettezze economiche. Mi sembrano parole equilibrate e di buon senso; non dettate da una ostilità a priori, preconcetta, ostinata. Parole tanto più equilibrate se agli impedimenti economici si aggiungono anche quelli tecnici.

A – Me li spiegheresti?

B – Anzitutto le linee della metropolitana costruita nel sottosuolo; e la verifica del margine residuo tra fondo del canale navigabile e soffitto della galleria ferroviaria. Ci si domanda se sia possibile passare con il Naviglio sopra gli attraversamenti della metropolitana, mantenendo una profondità d'acqua sufficiente al transito dei battelli.

A – La verifica non è complicata. Basterebbe che il Comune prendesse in mano il problema della riapertura dei Navigli, con serietà e determinazione. Invece di perdere tempo e soldi nell'organizzare

quelle insulse manifestazioni teatrali, come lo spettacolo rappresentato al cinema Dal Verme, qualche settimana fa.

B – Su questo punto sono d'accordo con te. Lo spettacolo, messo in scena la mattina del 5 febbraio, è stato una vuota esibizione propagandistica, priva di utilità operativa e vuota di valore scientifico.

A – Una pagliacciata, diciamo pure.

B – Una deludente farsa, nonostante la presenza di personaggi appartenenti al mondo della cultura e della scienza, che hanno dato un loro interessante, divertente, appassionante contributo, ma totalmente privo di realismo e di concretezza.

A – E nonostante alcune buone trovate sceniche della regia.

B – Vorrei elencarti gli altri ostacoli che si oppongono alla riapertura dei Navigli interni. Oltre alle difficoltà rappresentate dall'incrocio con le linee metropolitane, vi sono quelle dovute alle presenze di canalizzazioni e tubature.

A – Tutto ciò mi è noto; ma sappiamo che gli impianti sotterranei non sono fissi e inamovibili; essi – durante i lavori di ripristino dell'alveo – possono essere spostati e ricollocati in una nuova posizione.

B – Vi sono inoltre le difficoltà di ingresso nelle case che si affacciano sull'anello dei Navigli interni; oggi essi sono coperti, ma domani li vedremo di nuovo a cielo libero, e percorsi dall'acqua. Come si potrà accedere a quelle case, se la strada verrà sostituita dal Naviglio?

A – La riapertura dei Navigli è una operazione di grande difficoltà. Tutti sanno che essa comporta un delicato studio urbanistico, una attenta riconsiderazione della intera viabilità. A me sembra tuttavia

che sia un'occasione entusiasmante per molti urbanisti, architetti e paesaggisti; un compito difficile ma stimolante. Certo non sarà semplice affrontare la soluzione pratica ed estetica dei complessi problemi causati dalla riapertura. Tra cui l'accesso alle case oggi raggiungibili dalle strade che coprono i Navigli, e domani da una banchina che li fiancheggerà.

B – E le automobili come potranno arrivare?

A – Dovranno essere studiati accessi sul retro delle case; il che comporterà una parziale modifica della viabilità locale.

B – Come puoi immaginare, ci sono difficoltà enormi di ordine tecnico, impiantistico, viabilistico. Difficoltà che io condivido interamente e per le quali concordo con Properzj; e gli do atto di aver messo in luce con molto buon senso l'impossibilità di riaprire i Navigli interni. Al contrario dissenso da Properzj sulla sua perplessità a rendere navigabili i Navigli esterni, quello Grande e quello di Pavia; sono convinto che la loro riapertura a una navigazione prevalentemente turistica sarebbe una operazione promettente e auspicabile per Milano. E su questo punto tu ed io siamo d'accordo nel confutare Properzj. Ma torniamo al punto che ci divide; alla riapertura dei Navigli interni. Parliamo degli aspetti estetici, che tu hai nominato, e che non riesco a comprendere.

A – Sono i più affascinanti. Si tratta di dare un nuovo volto a una parte, tutt'altro che secondaria, della nostra città. Si tratta di progettare nuovi argini; nuovi percorsi lungo i bordi dell'acqua; nuovi ponti; nuovi fronti edilizi costruiti in margine al canale; nuovi approdi per i battelli; senza contare gli adattamenti, le modifiche, le cuciture edilizie e i raccordi architettonici che si renderanno necessarie quando le nuove costruzioni verranno a contatto con il tessuto edilizio esistente.

L'apertura dei Navigli è una grande sfida estetica; non è il nostalgico ripristino di situazioni passate, ormai irrecuperabili; ma è la invenzione di situazioni nuove, rispondenti a esigenze attuali e adeguate a una città moderna. La riapertura dei Navigli, così come il ritorno dell'acqua nel cuore di Milano, è l'occasione per ridare qualità estetica e interesse ambientale a questa nostra città che si è tanto imbruttita e che continua a imbruttirsi. Nessuno può essere così ingenuo da credere nel ritorno della Milano ottocentesca; così sprovveduto da immaginare la ricostruzione dei Navigli e la loro possibilità di avere una configurazione identica a quella di una volta. A tutti dovrebbe invece essere chiaro che la presenza dell'acqua trasforma ed eleva la qualità estetica della città; abbellisce e illumina il suo volto. E ciò avviene anche se la città non è più la stessa del passato; anche se è diventata una città contemporanea.

B – Interrompo il tuo slancio poetico con una osservazione assai prosaica, la stessa che ho sentito fare da molte persone. Il Naviglio non è tutto bello come tu credi: vi sono detriti depositati sul fondo che lo ingorgano; erbacce lungo le rive che lo sporcano; topi da fognatura che lo abitano. In passato le sue acque non erano pulite; e non lo saranno neanche in futuro, qualora venissero ripristinate.

A – Ma le pessimistiche osservazioni di queste persone sono infondate. Oggi vi sono i mezzi per tenere le acque pulite e disinfettate; e per tornare ad averle limpide e trasparenti. Forse in passato i Navigli interni erano come tu mi descrivi; ma in quelli esterni le acque erano pulite: si facevano gare di tuffi e di nuoto; e lungo le rive si vedevano i pescatori. Lo testimoniano tante foto storiche più volte pubblicate. I veri nemici dei Navigli non sono le difficoltà pratiche, gli ostacoli tecnici, le operazioni di restauro o di nuova costruzione, le campagne di disinfestazione e depurazione.

B – E quali sono allora i veri nemici?

A – Sono le persone senza fantasia, senza coraggio, senza attaccamento per la loro città. Perché la

auspicata riapertura dei Navigli interni, e la navigazione riportata nei Navigli esterni, vanno viste come un gesto di amore per Milano; come la manifestazione di un desiderio e di un sogno. Prima di lasciarlo svanire perché non fare tutti i tentativi per realizzarlo?

*fine parte ottava – continua*

Jacopo Gardella