



Planimetria generale, Comune di Milano, Cittadella degli Archivi, ACM, Servizi e Lavori Pubblici, fasc. 49/1940, particolare

# UNA STORIA CIVILE

## Dal Naviglio interno all'idrovia Milano-Mare

In occasione del V centenario di Leonardo, una mostra sulla sorte dei canali navigabili milanesi

# PRESENTAZIONE

Le vie d'acqua artificiali hanno una storia che merita di essere raccontata perché riguarda la società nel suo insieme, i suoi modelli di sviluppo, i rapporti di forza. Una storia civile.

Protagonisti della mostra sono due canali navigabili milanesi molto differenti tra loro.

L'uno, un monumento della scienza idraulica, non esiste più.

L'altro, una moderna e ambiziosa idrovia di grande navigazione da Milano al mare, è rimasta incompiuta.

Due vie navigabili dai destini incrociati e con un finale aperto: il rilancio dell'una come dell'altra è attualmente oggetto di studi e dibattiti.

La mostra, allestita in dicembre-gennaio all'Università di Milano-Bicocca dall'11 febbraio è visitabile al Castello Sforzesco nel Cortile delle Armi, ma anche sul sito [www.milanocittadelle scienze.it](http://www.milanocittadelle scienze.it).

Curata da Pietro Redondi (prof. di Storia della scienza all'Università di Milano-Bicocca) e Maurizio Brown (già direttore Acque reflue del Servizio Idrico integrato di MM), si è valse della collaborazione degli architetti Antonello Boatti, Maria Antonietta Breda e Marco Prusicki del Politecnico di Milano, Renato Rovere (Consorzio del Canale Milano-Cremona-Po), Costanza Ceccarelli e Davide Rodi (Università di Milano-Bicocca) e di Luca Postini per la parte grafica.



## **Sezione I:**

# **“Un canale fonte di ricchezza e di discordia”**

Si ripercorre attraverso un'ampia documentazione fotografica il tracciato del Naviglio interno di Milano che costituiva fino al 1929 l'anello di congiunzione della rete navigabile collegante il lago Maggiore al Lario e i fiumi Ticino, Adda e Po.

Utilizzato anche a scopo irriguo e di forza motrice, era stato nei secoli determinante per lo sviluppo della città di Milano, ma alla fine del XIX secolo questa lo rinnegava in nome della propria crescita urbanistica, dell'igiene e del decoro



Manovra della conca di Porta Venezia in via Senato, autore n. id., ante 1929, negativo su pellicola (125x100 mm). CAF, Milano

## **Sezione II:**

### **“Un sogno lungo un secolo (1902-2019)”**

La seconda parte della mostra, grazie a una documentazione fotografica e cartografica in gran parte inedita, tratta dal Fondo Codara e dall'immenso Archivio del Consorzio del Canale Milano-Cremona-Po, ripercorrere le fasi salienti di uno dei più paradossali scacchi del sistema dei trasporti italiani.

Parliamo dell'idea di collegare Milano all'Adriatico sostituendo al vecchio sistema dei navigli una moderna idrovia padana, frutto di studi idrologici, idrometrici, di progetti portuali e di sistemazione del Po. Un'opera molto discussa e osteggiata, per due volte iniziata e bloccata, tanto da restare fino ad oggi sulla carta.



Porto di Cremona. Arrivo di una bettolina a spinta, 4 aprile 1968, foto Rai-TV, 1968, stampa ai sali d'argento (220x240 mm). ASM, Fondo Consorzio del Canale Milano- Cremona-P

## **Sezione III:**

# **“La copertura del Naviglio: una scelta univoca (1928-1969)”**

Ci fa rivivere la copertura del Naviglio interno e la sua trasformazione in una strada di scorrimento, attraverso le fotografie dell'archivio dell'ing. Giuseppe Codara che progettò l'opera e ne diresse i lavori.

Un'opera dettata dal rinnovamento urbanistico dell'epoca fascista, condizionata dalla ristrettezza dei tempi di esecuzione e che già negli anni Sessanta, ammalorata dall'inquinamento delle acque e sottoposta all'intensificazione del traffico veicolare, minacciava di crollare, obbligando il Comune a un precipitoso interrimento, seppellendola ma anche conservandola per ogni eventuale riutilizzo





Copertura del Naviglio in via Francesco Sforza dal ponte dell'Ospedale Maggiore, autore n. id., 10 maggio 1929, stampa ai sali d'argento (420x320 mm). MSN, Fondo Codara.

## **Sezione IV:**

# **“Inventare un nuovo Naviglio (2011-2019)”**

Curata da Antonello Boatti e Marco Prusicki, questa parte della mostra illustrata la possibilità di riattivare oggi il sistema dei navigli con caratteristiche e funzioni completamente nuove.

Si tratta delle proposte progettuali e delle immagini virtuali contenute nello Studio di fattibilità che il Comune di Milano – sulla scorta dei risultati di un referendum cittadino del 2011 – aveva commissionato al Politecnico di Milano, e da questo portato a termine cinque anni orsono con un approccio interdisciplinare e l’apporto delle Università di Milano, di Pavia e di numerosi esperti.



Simulazione fotorealistica del progetto di riapertura della Cerchia interna dei Navigli in via Molino delle Armi nel tratto del Parco delle Basiliche, Studio di Fattibilità tecnico-economica di MM S.p.A., in *I nuovi Navigli milanesi. Storia per il futuro*, a cura di Antonello Boatti e Marco Prusicki, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna, 2018