Le trasformazioni territoriali

Giorgio Goggi

ASSOCIAZIONE RIAPRIRE I NAVIGLI

RIAPRIRE I NAVIGLI A MILANO

Le modalità di finanziamento del progetto e le ricadute socioeconomiche dell'investimento

Quando parliamo di riapertura – totale – dei Navigli milanesi, parliamo anche automaticamente e necessariamente di tutta la grande rete dei Navigli lombardi.

Con l'apertura del Naviglio milanese questi vengono connessi fra di loro e si prestano ad essere di nuovo tutti navigabili.

Le trasformazioni territoriali non saranno solo milanesi, ma investiranno tutta la Lombardia, creeranno un nuovo paesaggio attivo e una nuova economia della navigabilità turistica.

Non a caso la Regione sta finanziando lo studio di fattibilità della riapertura del Naviglio di Paderno, l'anello mancante per congiungere il lago di Como a Milano e, nel nuovo regolamento, ha riclassificato tutti i navigli lombardi come navigabili.

Qualcosa di diverso da un mero "ornamento" della città di Milano

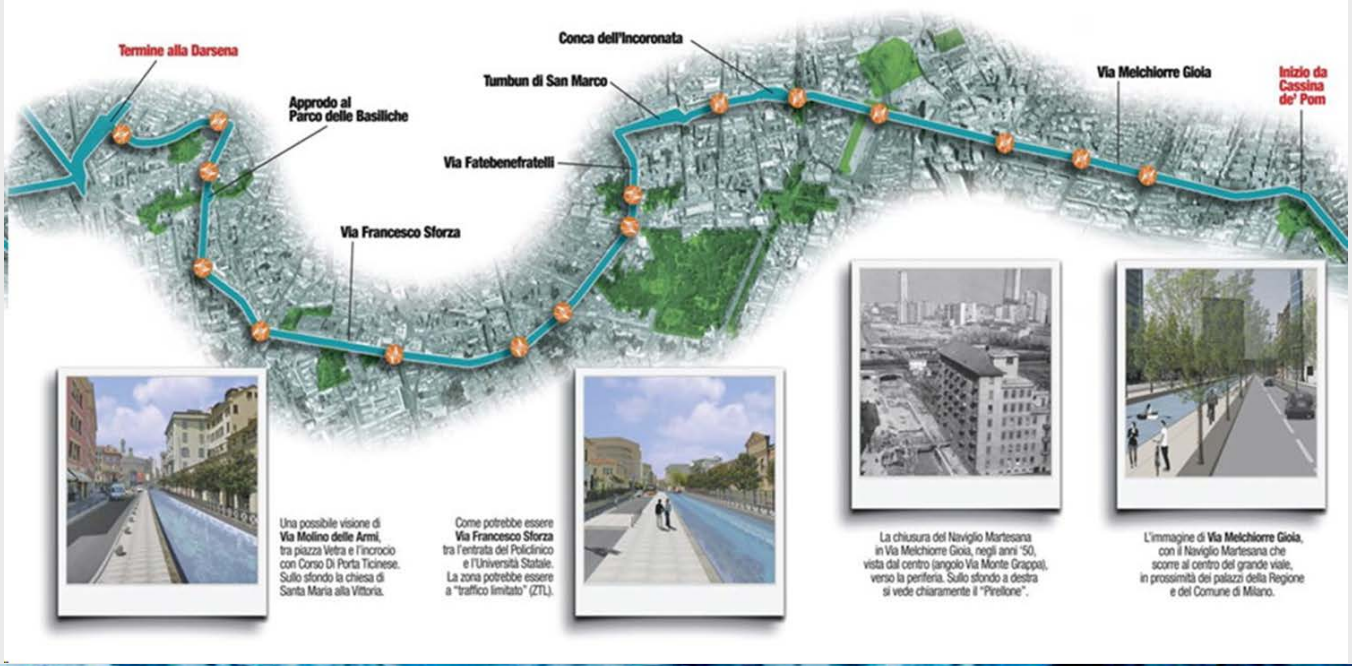
A Milano la riapertura del Naviglio non è la ricerca di un paesaggio e di un ambiente che non esiste più, non è nulla di nostalgico o archeologico.

È esattamente il contrario di tutto questo: è la proiezione della città verso il futuro.

Il risultato della nostra ricerca ha confermato che la riapertura del Naviglio a Milano non è un costo per le collettività, bensì:

- **un investimento strategico per il paesaggio e la qualità della vita;**
- **un investimento strategico per la modernità, anticipatore del futuro;**
- **un investimento strategico che si ripaga e genera nuovi redditi, costanti nel tempo.**

Le città si trasformano continuamente, quelle che non lo fanno decadono.
Gli investimenti per l'evoluzione della città non sono contrapposti a quelli per recuperare i fabbisogni arretrati, **sono necessari entrambi**.



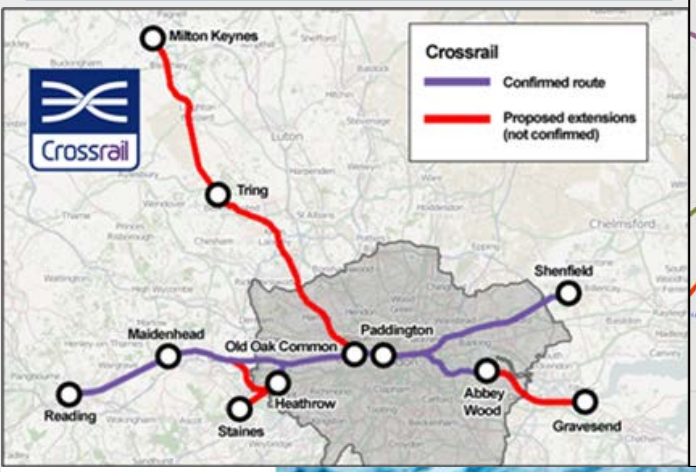
Come già argomentato in fase di presentazione della ricerca, **una grande città moderna**:

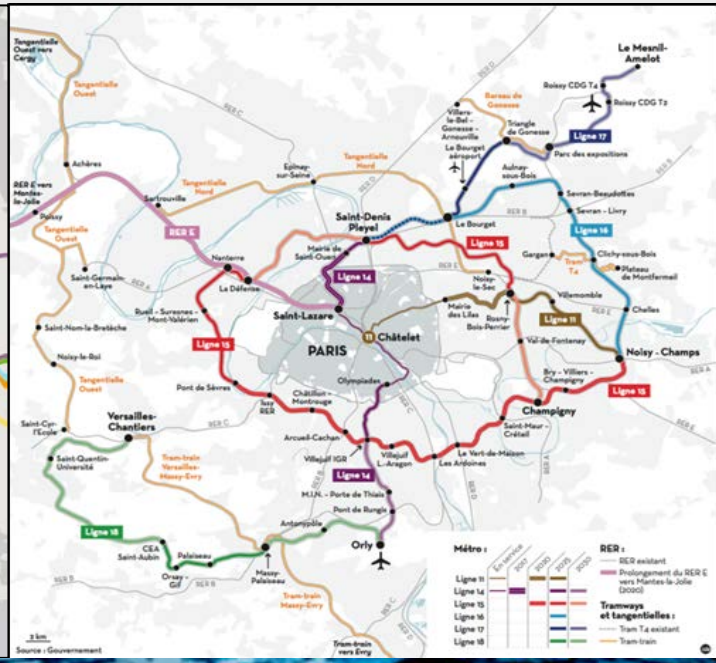
- **è in competizione con le altre grandi città, per attrarre eccellenze, umane e imprenditoriali, e attività strategiche,**
- **coordina un'area urbana sempre più vasta.**

L'area urbana milanese ormai è valutata in 7 milioni di abitanti, al pari delle grandi metropoli europee, nonostante sia frazionata in molti insediamenti che però sono strettamente e intensamente collegati fra loro.

Per questo le grandi città si dotano di trasporti di massa veloci regionali - soprattutto - e urbani (che anche Milano possiede, anche se perfezionabili): Parigi, Londra, New York, in attuazione; Zurigo, Berlino, Madrid già realizzati.

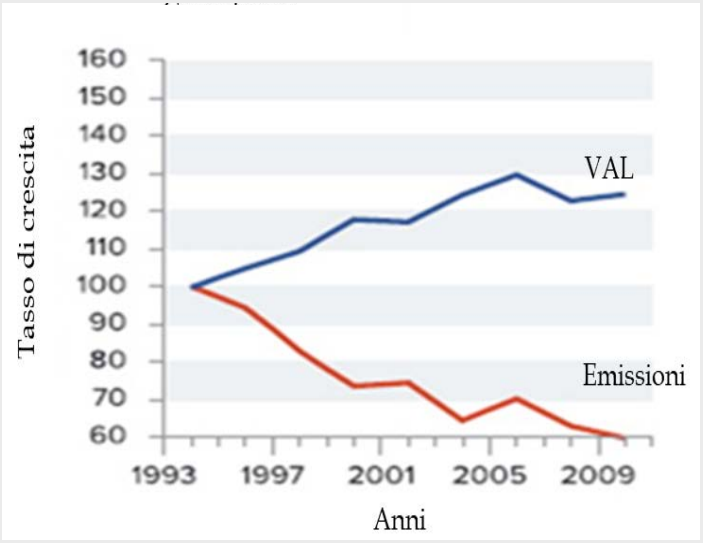
Il passante di Milano durante l'Expo ha ben mostrato la sua potenza (in attesa del secondo)





- **Riserva aree centrali sempre più ampie ai cittadini o city user che provengono da tutta l'area urbana e richiedono elevata qualità ambientale**
- **attrae attività e imprese, da tutto il mondo, offrendo qualità ambientale, pedonabilità, ciclabilità, servizi, luoghi e strutture per il tempo libero.**

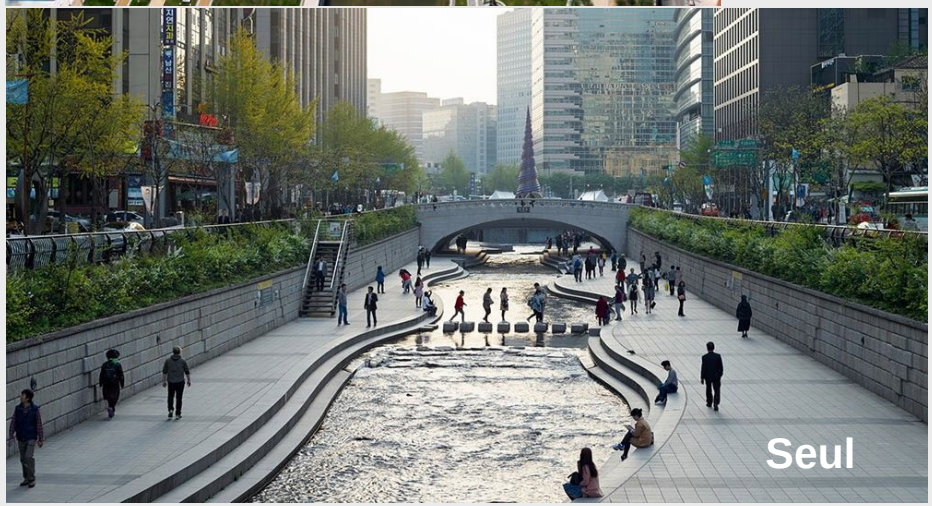
Questa qualità ambientale è divenuta la chiave del successo di molte città, anche medie, che hanno puntato su queste trasformazioni, come Stoccolma e Copenhagen.



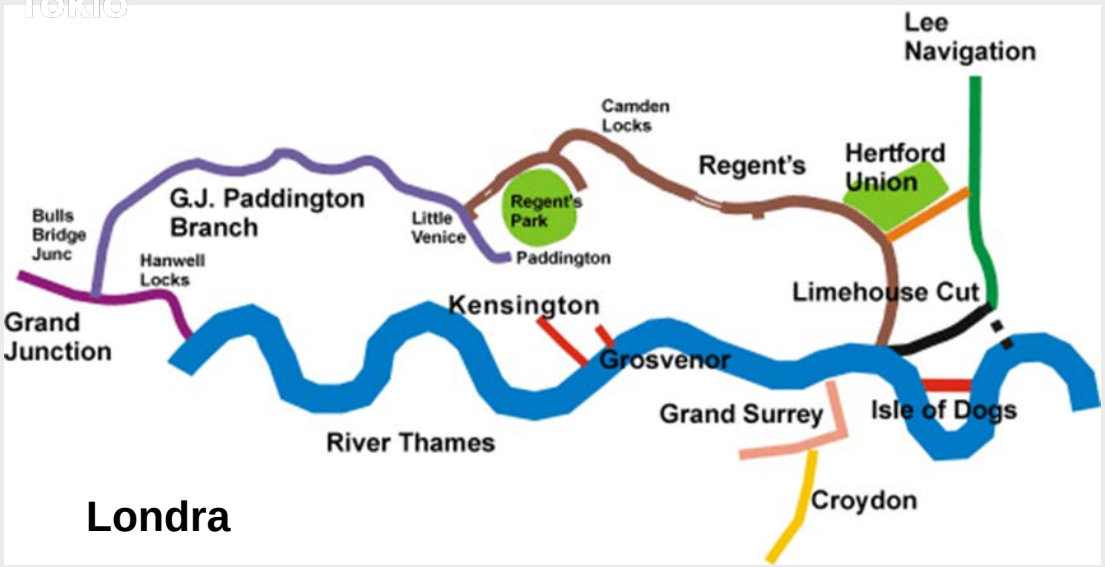
Relazione tra l'incremento del valore Aggiunto Lordo e il calo delle emissioni a Copenhagen

Nella ricerca è stato studiato il caso di Indianapolis che, realizzando un percorso pedonale e ciclabile attrezzato che collega diversi quartieri ed aumentando i poli culturali e artistici ha ottenuto, oltre ad altri rilevanti benefici economici, l'incremento di 11.000 posti di lavoro.

Uno degli strumenti più usati e di maggior successo per aumentare la qualità della vita e dell'ambiente è quello di sfruttare i corsi d'acqua e la loro specifica capacità di trasformare il paesaggio. Soprattutto riaprendo fiumi e canali tombati.



Tokio



Londra

La riapertura del Naviglio sarà la chiave per la formazione nel centro di Milano (e non solo nel centro) di un'estesa area di grande qualità paesaggistica, grande qualità ambientale, con più verde, meno traffico, maggiori aree pedonali e ciclabili, migliore qualità dell'aria.

Il Naviglio collegherà e valorizzerà grandi monumenti di Milano come San Marco, la Ca' Granda, San Lorenzo e il Parco delle Basiliche, le antiche conche e darà un vero senso alla Darsena.

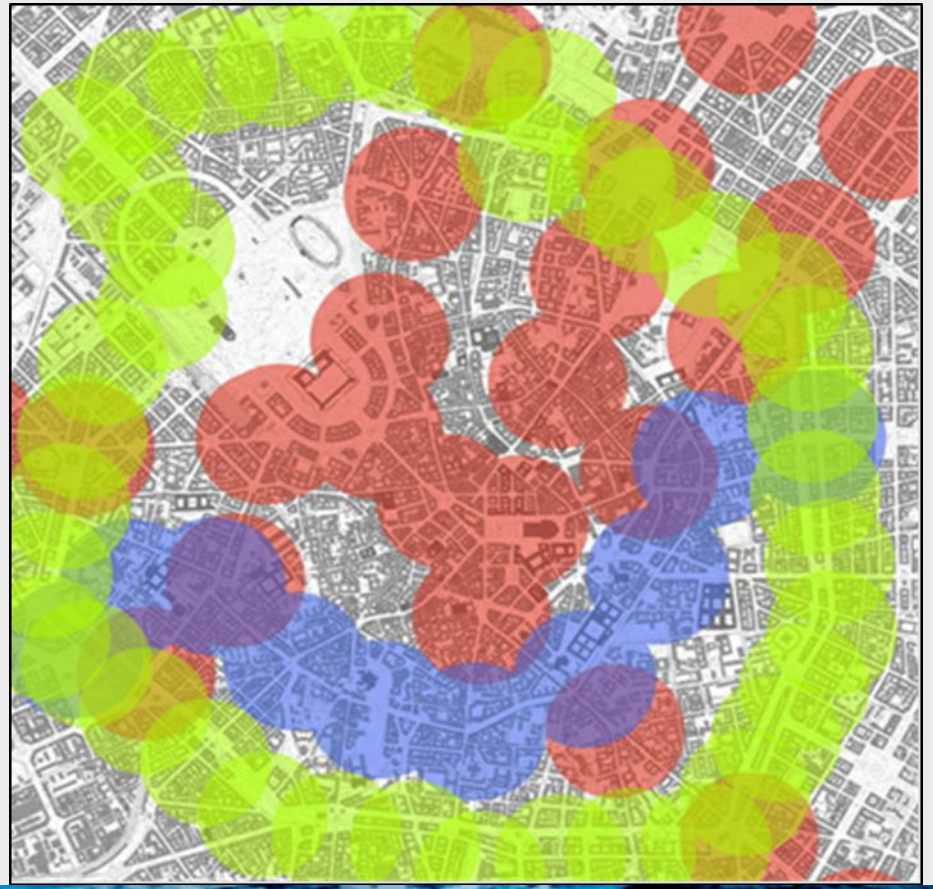
La qualità della vita cambierà sostanzialmente e non solo nell'intorno del Naviglio.

S'imposterà un nuovo paradigma di vita civile.

La mobilità urbana non verrà ridotta, resteranno consentiti tutti gli spostamenti ed aumenteranno le zone 30, garanzia della sicurezza dei cittadini.

Con la M4 tutta l'area interna ai Bastioni sarà a 250 metri da una stazione della metropolitana.

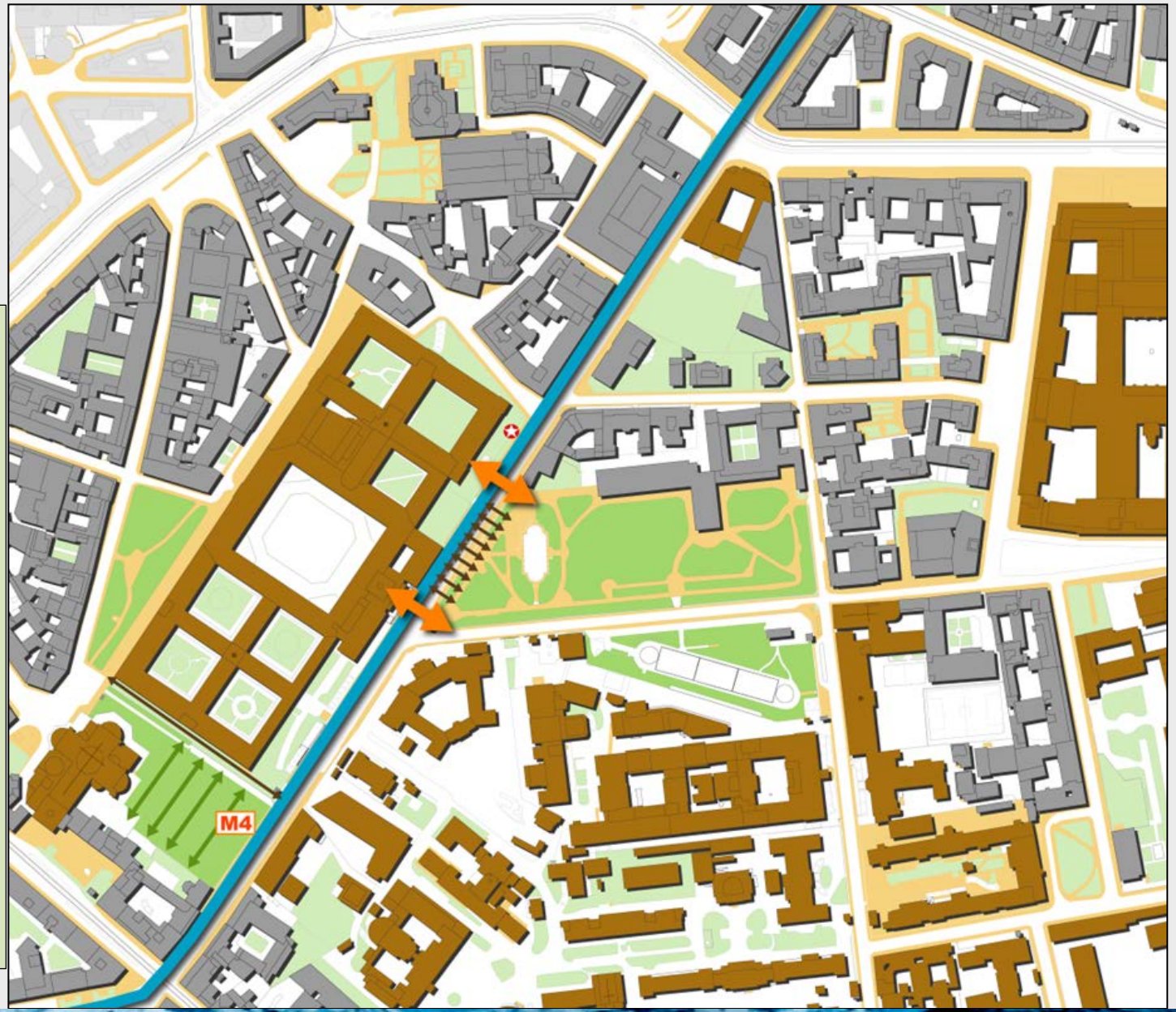
In rosso il metrò esistente, in blu la M4, in giallo la circonvallazione tranviaria.



Con il Naviglio si inizierà una riprogettazione complessiva della città per il suo assetto dei prossimi decenni.

Ecco l’esempio schematico di uno dei tanti settori urbani che verranno riqualificati dalla riapertura dei Navigli (ma anche il Tombon, San Marco, Via Marina, Parco delle Basiliche, ecc.).

- Collegamento pedonale tra il Giardino della Guastalla e l’Università,
- riorganizzazione dello spazio per la nuova stazione MM,
- ripristino dei ponti pedonali storici,
- riqualificazione dell’ingresso alla Biblioteca Sormani,
- riprogettazione dello spazio pubblico di via Laghetto,
- approdo per natanti.



UNA MIGLIORE QUALITÀ DEL PAESAGGIO, OTTENUTA ATTRAVERSO TRASFORMAZIONI URBANE, È GIÀ UNA FONTE DI REDDITO PER LA CITTÀ.

Lo dimostrano i casi di Indianapolis, già citato, di Copenhagen, di Stoccolma, di Malmö.
Lo dimostra il fatto che Lione ha in corso una ricerca economica per stabilire il valore economico del paesaggio.
La tendenza di simultaneo allargamento dell'area urbana e dell'area centrale in condizioni di qualità ambientale e simbolica non si fermerà, chi rimarrà indietro avrà meno possibilità di sviluppo.

Questo è il principale tema su cui si svolge la competizione tra le città *leader* del mondo.
Milano non potrà affrontare con successo questa competizione se non modificherà l'aspetto del suo centro e dei suoi quartieri.

Non basteranno un po' di nuovi grattacieli, servono nuovi paesaggi e nuovi modi di vivere la città.

ASSOCIAZIONE RIAPRIRE I NAVIGLI

RIAPRIRE I NAVIGLI A MILANO
Le modalità di finanziamento del progetto e le ricadute socioeconomiche dell'investimento

Milano ha, dalla sua, una maggiore quantità e qualità di monumenti rispetto alle città estere concorrenti.
Una straordinaria ricchezza di musei, di arte e di manifestazioni culturali.

La nuova qualità urbana renderà Milano più attrattiva, valorizzerà i monumenti e aumenterà ancora il turismo.

Immagini di tre monumenti in fregio al Naviglio

Nelle situazioni in cui le città si trasformano con grandi opere infrastrutturali, oggi avviene che al finanziamento concorrano anche i soggetti beneficiari privati.

Così è avvenuto nel noto caso di Copenhagen ove gli operatori che hanno costruito nuovi quartieri hanno finanziato la metropolitana.

Il caso di Milano è diverso perché si opera nella città costruita e, benché le trasformazioni di paesaggio siano importanti, non sono associate a grandi operazioni immobiliari.

Tuttavia l'opera stessa darà origine a cespiti che, adeguatamente sfruttati, potranno dare luogo a significativi guadagni, utili a ripagare parte dell'opera.

L'opera stessa e le evoluzioni della città, poi, consentiranno di sfruttare imprenditorialmente altre occasioni (cespiti indiretti) che produrranno reddito.

LA PRESENZA DEL NAVIGLIO CONTRIBUIRÀ A FARE DI MILANO UNA CITTÀ MODERNA PIÙ SOSTENIBILE E PRODURRÀ REDDITI

- I piccoli salti d'acqua produrranno energia elettrica (a Milano e in Lombardia);
- le acque del Naviglio, insieme a quelle emunte dalla falda, potranno alimentare pompe di calore per riscaldamenti a zero emissioni, facendo di ampie parti della città zone *"no carbon"*, e dimezzando i costi per gli utenti.
- sarà possibile convogliare la acque parassite nei canali aumentando l'efficienza tecnica ed economica della depurazione;
- il gestore del Naviglio potrà rilasciare concessioni di navigazione turistica, che si potrà ampiamente sviluppare come nelle altre città d'Europa.

  Per esempio, una volta resi navigabili i Navigli lombardi potranno essere proposte navigazioni da Bellagio a Venezia, via Milano e Mantova, itinerario che non avrebbe uguali, o dal lago Maggiore.
- In corso di costruzione e ad opere finite, intorno ai canali saranno rilasciate concessioni pubblicitarie;
- i luoghi pubblici intorno al canale potranno fruttare concessioni e sviluppi commerciali.
- il Comune incamererà i maggiori introiti della COSAP e della tassa di soggiorno.

Questi sono cespiti che produrranno un reddito per il Comune e per la gestione del canale, oltre a creare vantaggi per i cittadini.

LA RICERCA HA INDAGATO E CONFERMATO L'ESISTENZA DI QUESTI CESPITI E NE HA CALCOLATO IL VALORE ECONOMICO.

IN UNA CITTÀ PIÙ MODERNA E SOSTENIBILE, IL COMUNE PUÒ SFRUTTARE ALTRI CESPITI UTILI PER FINANZIARE QUESTE O ALTRE OPERE

Con l'avvento dei nuovi modi di trasporto, auto elettriche e auto a guida autonoma, nascerà il bisogno di trasformare la città.
Infatti questi mezzi, cosa ben nota a chi li sviluppa ma non al grande pubblico, necessiteranno di spazi di stoccaggio.
Nascerà quindi la necessità di nuovi piani e strutture di stazionamento, funzionali ai nuovi mezzi ma utili anche per riqualificare, pedonalizzare i quartieri e aumentare il verde.
Il Comune potrà rilasciare concessioni incamerando consistenti contributi.

Il Comune potrà anche sfruttare le aree di sua proprietà per concederle a privati che realizzino servizi avanzati per i cittadini.

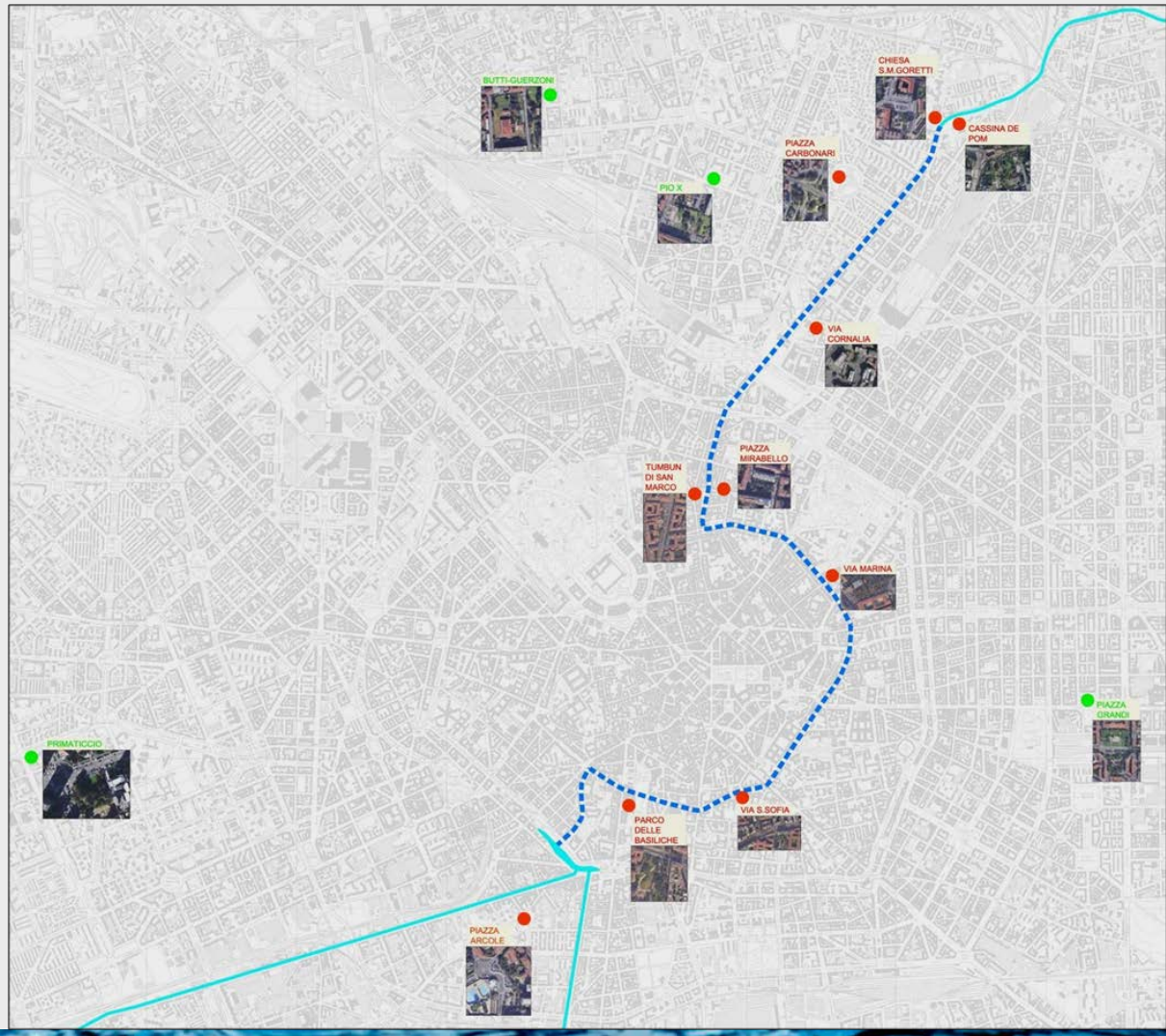
LA RICERCA HA INDAGATO ANCHE QUETI CESPITI INDIRETTI CONFERMANDONE L'ATTENDIBILITÀ E COLCOLANDONE IL POSSIBILE REDDITO.

TUTTE QUESTE TRASFORMAZIONI CHE GENERERANNO REDDITI PER LA CITTÀ LA MIGLIORERANNO, NEL PAESAGGIO E NELLA FUNZIONALITÀ, E MIGLIORERANNO LA VITA DEI CITTADINI.

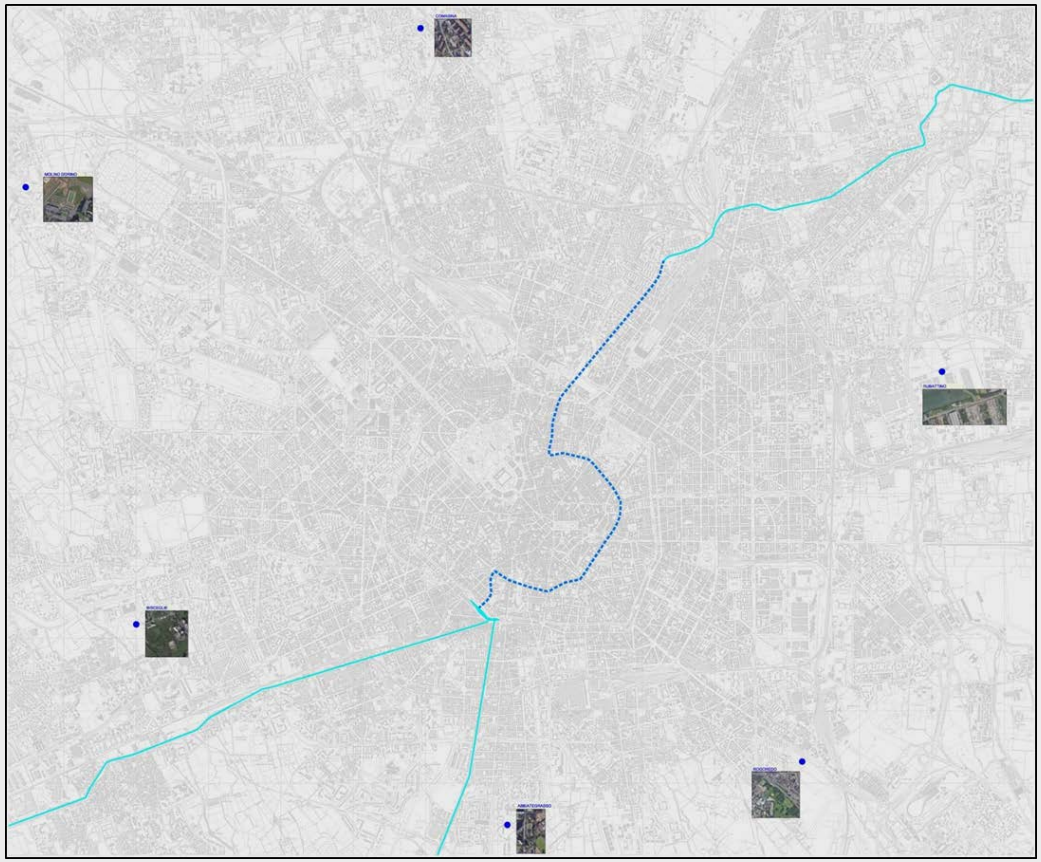
Per fare un esempio concreto, sono stati parzialmente progettati alcuni sviluppi possibili degli impianti di stazionamento, richiesti dalle nuove tecnologie e dalla trasformazione ambientale valutandone il dimensionamento e i possibili introiti di concessione per l'Amministrazione.

Sono stati individuati:

- gli impianti necessari a restituire i posti auto eliminati con la riapertura;
- quelli finalizzati a consentire le pedonalizzazioni e ridurre la congestione nei luoghi di grande attrattiva del paesaggio dei Navigli;
- quelli che dovranno fungere da stoccaggio per i nuovi modi di trasporto (auto elettriche e a guida autonoma).
- altri, più periferici, sono esempi di come il Comune può valorizzare le proprie aree riducendo, nel contempo, la congestione nei quartieri.



Analogamente sono stati parzialmente progettati alcuni esempi di parcheggi remoti, realizzati in concessione da privati, per incrementare la capacità dei parcheggi d'interscambio, già ora insufficiente e ancora di più con l'avvento dei nuovi modi di trasporto ecologici e a giuda autonoma.



Inoltre, sono stati sviluppati esempi di concessioni di aree pubbliche a privati per la realizzazione di servizi utili ai cittadini, come:

- **impianti per lo sport amatoriale;**
- **un'area adatta ai grandi concerti rock, mancando la quale oggi questi saltano Milano.**

DI TUTTI QUESTI ESEMPI, NON ESCLUSIVI E NON ESAUSTIVI, MA FATTIBILI, È STATA DATA UNA VALUTAZIONE ECONOMICA.

I valori stimati dei cespiti prima enunciati sono riportati nella tabella.

1) Ricavi ancillari durante la costruzione (valori in euro/anno) Periodo 4 anni	
Pubblicità	1.000.000
Totale altri ricavi	**1.000.000**

2) Ricavi ancillari da gestione (valori in euro/anno) Periodo di gestione (26 anni)	
Produzione energia elettrica (dal 10° al 26° anno)	90.000
Pubblicità	1.000.000
Concessioni commerciali in Via Melchiorre Gioia	720.000
Turismo (*)	1.861.754
COSAP	150.000
Totale altri ricavi/anno	**3.821.754**

(*) Maggiore importo della tassa di soggiorno per incremento del 5% dei flussi turistici

3) Ricavi ancillari da gestione (valori in euro una tantum)	
Risparmi complessivi sul sistema idrico integrato (**)	14.247.257
4) Esempi di possibili sfruttamenti imprenditoriali del patrimonio comunale	
Parcheggi - contributo di concessione	18.650.000
Valorizzazione di aree per servizi urbani	15.000.000

OLTRE AI CESPITI IN CAPO ALL'ENTE PUBBLICO VERRANNO GENERATI BENEFICI ECONOMICI DISTRIBUITI SU TUTTI I CITTADINI.

Il valore di questi benefici, calcolato dalla ricerca, è di gran lunga maggiore dei cespiti su cui può contare l'Ente Pubblico, di cui finora si è trattato.
Benefici economici che saranno distribuiti su tutta la popolazione di Milano e della Lombardia.
Si tratta di:

- **aumento del turismo a Milano, oltre ai buoni risultati già raggiunti con l'Expo e dopo;**
- **incremento del turismo ciclistico sulla rete dei canali lombardi;**
- **aumento dell'organizzazione di eventi;**
- **consistente aumento del valore degli immobili, in prossimità del Naviglio e in Milano;**
- **aumento della produzione agricola del Sud Milano consentito dai maggiori volumi d'acqua per l'irrigazione.**

Tutti questi benefici contribuiranno al reddito dei cittadini di Milano trasformata e adeguata alla nuova modernità, capace di reggere alla competizione tra città.

Primeggiare in questa competizione genererà altri redditi, sicuri, anche se ora non stimabili.

Le seguenti tabelle riportano una sintesi degli impatti economici e dell'analisi costi benefici

Impatti fase di costruzione (valori in euro)	
Costi/spese di costruzione in Lombardia (= 50% del valore complessivo)	**153.055.808**
A seguito dei moltiplicatori del reddito:	
• **incremento di reddito regionale**	**413.507.456**
di cui nella Città metropolitana di Milano	*186.078.355*
• **impatto occupazionale**	**2.279**
di cui nella Città metropolitana di Milano	*1.025*

Impatti fase di gestione (valori in euro/anno)	
Costi di gestione operativa e manutenzione in Lombardia (= 50% del valore complessivo)	**291.170**
A seguito dei moltiplicatori del reddito:	
• **incremento di reddito regionale**	**786.462**
di cui nella Città metropolitana di Milano	*353.908*
• **impatto occupazionale**	**4**
di cui nella Città metropolitana di Milano	*2*
Incremento flussi turistici a Milano	**170.660.738**
Valore attuale su 10 anni	*1.450.130.000*
A seguito dei moltiplicatori del reddito:	
• **incremento di reddito regionale**	**550.350.882**
di cui nella Città metropolitana di Milano	*247.657.897*
• **impatto occupazionale**	**2.540**
di cui nella Città metropolitana di Milano	*1.143*

Costi socio-economici (in milioni di euro)		Benefici socio-economici (in milioni di euro)	
Costi di investimento[1]	258,9	Miglioramento qualità urbana[2] *di cui*	626,2
		• *residenziale*	*564,8*
		• *commerciale*	*61,4*
Costi di gestione[3]	8,9	Benefici di natura idraulica	*74,6*
Totale	**267,8**		**700,8**
Saldo Economico:			**433,0**

[1] *attualizzati e corretti per il fattore di conversione*
[2] *in termini di incremento dei valori immobiliari*
[3] *attualizzati e corretti per il fattore di conversione*

ASSOCIAZIONE RIAPRIRE I NAVIGLI

La conca di Viarenna non tornerà così com’era ma sarà sicuramente molto più bella, verde e amena e ne guadagneremo tutti