



**DIBATTITO
PUBBLICO**

**La posizione dell'Associazione Riaprire i Navigli
sul progetto proposto dal Comune di Milano**

RIAPRIRE I NAVIGLI PER UNA NUOVA MILANO E RIPRISTINARE LA NAVIGABILITA'

25 capisaldi tecnico/culturali per la realizzazione del progetto

L'Associazione riconferma l'opportunità della riapertura integrale degli 8 chilometri di Navigli che a Milano sono stati chiusi dal 1929 in poi. Progetti di riapertura solo parziale, che non prevedono la piena navigabilità e non rappresentano anche per il futuro la dimensione economica e culturale dei nostri Navigli, rischiano di compromettere l'obiettivo generale, il significato originario della proposta di riapertura e sono contemporaneamente costosi in rapporto al valore che essi esprimono.

Sulle caratteristiche del progetto

1. La riapertura dei Navigli dalla Cassina de' Pomm alla Darsena deve avvenire sulla base di un progetto integrale e sulla base di un programma dei lavori che garantisca la realizzazione in tempi brevi e certi di tutti gli otto chilometri dell'intero percorso.
2. La sua realizzazione può avvenire anche per lotti di lavori funzionali. Il primo lotto di lavori può riguardare il tratto di Via Melchiorre Gioia fino ai Bastioni di Porta Nuova (circa 2,2 km) compresa la risoluzione della separazione del Seveso da via Carissimi ai Bastioni. Il secondo, il rimanente tratto da via San Marco alla Darsena (circa 5,6 km.)
3. Con questa proposta verrebbero subito risolti, e non rinviati, i problemi del Seveso che verrebbe da subito ribacinizzato, separando le sue acque torrentizie da quelle pulite del Martesana, per defluire in modo autonomo nel Redefossi, senza buttare come oggi le sue acque nel Naviglio.

4. In questa prospettiva risulta contraddittoria la realizzazione dei cinque piccoli tratti indicati dal Comune e la realizzazione della cosiddetta “Connessione idraulica”, non necessaria dal punto di vista idraulico nonché costosa dal punto di vista generale.

5. Peraltro la realizzazione delle cinque “vasche” insieme alla “Connessione idraulica” (il tubo sotterraneo) determinerebbe, lungo la “cerchia”, enormi disagi alla circolazione, interrompendone la viabilità sia nella fase di realizzazione, sia a lavori compiuti, senza avere il beneficio della riapertura completa dei Navigli.

6. La riapertura integrale dei Navigli non è un progetto antiquario, né di riproposizione nostalgica dei Navigli ottocenteschi che appartengono al passato e ad una città ormai strutturalmente cambiata. Ma non sono neppure un'opera di arredo urbano e di imbellettamento del centro storico della città.

7. Il progetto di riapertura dei Navigli in Milano è parte integrante del progetto di riqualificazione dell'intera rete dei Navigli lombardi e in particolare della rete che dal Lago di Como ramo di Lecco, attraverso il fiume Adda, il Naviglio di Paderno, La Martesana, la “fossa interna”, il Naviglio Pavese, il Ticino e il Po, garantisce la continuità idraulica e di navigazione da Colico a Venezia.

8. Non è utile ed ha poco senso aprire i Navigli in Milano, e tanto meno riaprirli a pezzi, se non si punta subito alla restituzione della loro completa navigabilità, operazione questa che rappresenta il cuore del progetto.

9. La riapertura dei Navigli è la più importante opera infrastrutturale idraulica (un passante idraulico) di connessione dei 140 km di Navigli lombardi, espressione di una nuova modernità. Un progetto per la Grande Città di Lombardia verso una “città più naturale”, dopo quella industriale e terziaria, alla riscoperta moderna del valore delle vie d'acqua.

10. Anche per queste ragioni e sulla base delle reciproche competenze, la riapertura dei Navigli è contemporaneamente un'opera di interesse milanese in quanto progetto di disegno urbano per la trasformazione delle aree attraversate in città e di interesse regionale. In tale prospettiva, risulta necessario e urgente un accordo di programma tra Comune di Milano e Regione Lombardia per definire tutto ciò che è necessario per la sua realizzazione e gestione.

Sulle ragioni della riapertura

11. La riapertura dei Navigli in Milano è la più grande opera di trasformazione urbana ed ambientale della città mai realizzata dal 1945 ad oggi e contemporaneamente la più grande opera di riqualificazione del territorio regionale e dei tantissimi comuni attraversati.

12. La riapertura dei Navigli alla scala urbana sarà occasione di grandi trasformazioni urbane per tutta la città e la riqualificazione che avverrà intorno alle sue sponde metterà in atto un nuovo paradigma di qualità urbana per la città del futuro. Valorizzerà la crescita e la riconnessione di spazi pubblici e a verde a vantaggio del benessere dei cittadini, anche nella prospettiva della costruzione di un parco lineare dall'Adda al Ticino passando per Milano

13. Un'opera per una nuova Milano che produrrà nuova qualità urbana, nuovi paesaggi e nuove architetture. Per questo deve essere pensata come motore di nuovi progetti di valorizzazione delle aree al suo intorno. Progetti da definire anche mediante bandi di livello internazionale.

14. Con i nuovi Navigli si estenderà la realizzazione di spazi pedonali aperti ai cittadini incrementando occasioni di incontro e nuova socialità.

15. I nuovi Navigli cambieranno la qualità della vita nella nostra città. Un grande progetto ambientale, ecologico e destinato a valorizzare le bellezze di Milano. Determineranno migliori condizioni microclimatiche attraverso un corridoio ecologico favorito sia dalla presenza dell'acqua che dalla vegetazione riparia.

16. Un primo passo per ricostruire la storica Milano città d'acqua, una straordinaria opportunità per investire in qualità. Una grande occasione per rendere la città più attrattiva per il turismo, per investire ancora di più in cultura e per favorire lo sviluppo di nuove attività economiche.

17. Sarà una straordinaria occasione per la riorganizzazione del traffico urbano eliminando la congestione dalla cerchia dei navigli, trasformata in "zona 30", e spostando il traffico su sedi più opportune, senza diminuire l'accessibilità al centro. La presenza della M4 garantirà la totale accessibilità dell'area interna ai Bastioni e alla "cerchia" e all'uso pedonale di tutta quest'area. La riduzione del traffico contribuirà alla soluzione dell'annoso problema dell'inquinamento dell'aria. Rappresenterà un vantaggio anche nella prospettiva di un nuovo sistema di mobilità pubblica e privata.

18. Sarà fonte di nuove innovazioni tecnologiche per rendere Milano esempio di modernità a scala internazionale. A questo proposito si segnala la possibilità di avviare un grande progetto regionale per la produzione di energia idroelettrica in una logica integrata di risparmio energetico e attenzione ai problemi di inquinamento. Con l'installazione alla grande scala di pompe di calore e scambiatori termici alimentati dalle acque del Naviglio sarà possibile realizzare una fascia "no carbon" di qualche centinaio di metri intorno a tutto il corso del Naviglio stesso. Nonché la realizzazione in sottosuolo di gallerie tecnologiche ispezionabili per la posa e riorganizzazione di reti e sottoservizi.

19. La riapertura dei Navigli costituirà un fattore di moltiplicazione di nuove attività, con importanti ricadute economiche e benefici occupazionali per tutta la città e la regione. Ricadute economiche dirette e diffuse a vantaggio di tutti. Per questo la riapertura dei Navigli non rappresenta un costo, ma un investimento.

Sui costi e finanziamenti

20. Il progetto ha costi di costruzione relativamente modesti, non supera compreso la sistemazione del Seveso 200 milioni di costo delle opere, a cui potranno aggiungersi spese tecniche, iva, eccetera. Poca cosa al confronto dei benefici e delle ricadute economiche positive che esso può produrre. Poca cosa al confronto con altre opere, ugualmente importanti, come la M4 (che per un lungo tratto passerà proprio sotto i Navigli riaperti della “fossa interna”) il cui costo è stimato oltre i 2 miliardi di euro.

21. Peraltro, il dibattito sul costo della riapertura dei Navigli impostato chiedendo se sia meglio riaprire i Navigli o costruire case popolari è fuorviante. Nessuna città al mondo è mai cresciuta e prosperata solo soddisfacendo i fabbisogni arretrati. Una città che non abbia il coraggio di trasformarsi e cambiare è destinata a morire. Una saggia amministrazione suddivide le risorse tra le trasformazioni necessarie alla città e il soddisfacimento dei bisogni arretrati. Compito che, volente o nolente, spetta alla Giunta di Milano.

22. Il progetto di riapertura dei Navigli deve quindi essere pensato per essere realizzato in modo integrale e in tempi brevi (4 anni dall’inizio dei lavori), non come una normale opera pubblica, ma coinvolgendo nel finanziamento risorse private e in Project Financing.

23. Se si seguono modalità innovative di finanziamento, come noi proponiamo, una parte dei vantaggi economici derivanti dalla realizzazione dei Navigli potrà essere utilizzata come fonte di finanziamento dell’opera stessa, per incidere ancora meno sulla finanza pubblica.

24. Parte delle risorse dell’opera potrebbe essere recuperata dai fondi europei, piuttosto che incidere sulla fiscalità generale del Comune, della Regione o dello Stato centrale.

Conclusione

25. I Navigli riaperti saranno quindi a pieno titolo e da diversi punti di vista il simbolo internazionale della Milano del futuro, della sua modernità, competitività ed eccellenza. Segno di una sfida generazionale pensata e positivamente portata a termine con coraggio e coerenza.