

Lombardia

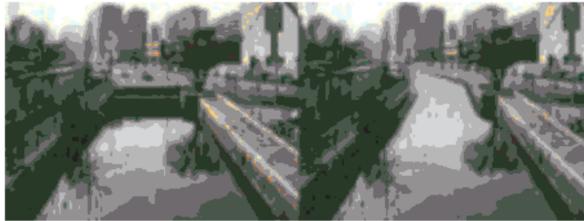
UN PATRIMONIO CHE HA CARATTERIZZATO LA CITTÀ PER OLTRE 800 ANNI

Riaprire i Navigli? Ecco la “rivoluzione” economica e culturale di Milano

Roberto Di Sanzo

Milano città d'acqua? Per i profani sicuramente si tratta di un concetto difficile da comprendere, lo stereotipo comune è quello di una città cosmopolita, industriale e quindi ben lontana dall'atmosfera “romantica” e rilassata che può infondere una serie di corsi d'acqua che attraversano i quartieri. Eppure Milano sino a pochi anni fa era proprio così: una città ricca di canali,

il più famoso era il Naviglio che attraversava tutto il centro storico. In alcune arterie importanti, come via Santa Sofia, via Francesco Sforza, via Senato, via Visconti di Modrone, scorreva placido il Naviglio milanese che collegava l'Adda al Ticino. Il sistema dei navigli ambrosiani deve molto alle intuizioni ingegneristiche di Leonardo da Vinci, il quale partecipò attivamente alla loro realizzazione con importanti innovazioni strutturali, rendendo Milano una città unica



per caratteristiche e fascino. Un sistema “vincente” per oltre 800 anni, una formidabile infrastruttura di trasporto a basso costo, attraverso la quale affluivano le merci neces-

sarie all'economia cittadina, ma anche un efficiente sistema di regolazione e approvvigionamento idrico per i bisogni della cittadinanza. Fu nel periodo fascista, e preci-

samente a partire dal 1929, che gran parte dei Navigli iniziarono ad essere interrati e ricoperti, sulla spinta di una improbabile idea di modernità, volendo far ergere l'automobile a simbolo di un futuro fatto di tecnica e velocità.

Oggi la situazione è completamente cambiata e in molti avvertono la necessità di far riemergere dai sotterranei quello scrigno di bellezza e arte che sono i Navigli. Tra i fautori di questa vera e propria “rivoluzione culturale milanese” vi sono i rappresentanti dell'Associazione “Riaprire i Navigli”, tra i quali Gianfranco Colitti, segretario dell'associazione, che ci spiega nel dettaglio il progetto e le sue motivazioni recondite. “Per Milano la riapertura dei Navigli è un'occasione unica per la sua ridefinizione urbanistica ed architettonica, riportandola ad una sua precisa identità storica, oltre ad una riqualificazione dei paesaggi ed un deciso miglioramento della qualità della vita”. Tecnicamente il progetto è già stato studiato nei minimi particolari, con percorsi e vie storiche cittadine che sarebbero completamente rivoluzionate dalla riapertura dei canali. “Il progetto - spiega Colitti - prevede la realizzazione del canale di circa 7 chilometri e mezzo, con 25 ponti, dalla Cassina de Pom, là dove il Naviglio Martesana si infossa sotto via Melchiorre Gioia, fino alla Darsena, percorrendo quindi tutta via Melchiorre Gioia, poi via San Marco e quindi la cerchia interna e poi la conca dei Navigli”. Tra le obiezioni principali al progetto, vi sono le problematiche relative al traffico automobilistico, che stando agli scettici risulterebbe più difficoltoso in tutta la città. Un falso problema, come illustra Colitti: “L'attuale Cerchia dei Navigli potrà essere riservata al traffico dei soli residenti e al passaggio dei mezzi pubblici di superficie. Il traffico che attualmente usa la Cerchia come circolare interna può essere facilmente trasferito sulla Cerchia dei Bastioni delle Mura Spagnole, come peraltro già progettato e verificato dal Comune di Milano in sede di pianificazione del traffico negli anni 2003-2006. Lungo le vie Francesco Sforza, Santa Sofia e De Amicis il Naviglio, correrà sopra la nuova Linea della metropolitana M4 e sovrappasserà senza problemi le Linee M1 e M3. La riapertura solleciterà la formazione di nuove zone pedonali che, integrate alle esistenti, comporranno la trama di reti di mobilità alternative all'automobile”. Un'opera di tale livello avrà anche dei costi elevati per la sua realizzazione? Meno di quanto si possa pensare, visto che il preventivo complessivo si aggira intorno ai 150 milioni di euro: a conti fatti, meno del costo di 3 chilometri di metropolitana. “L'opera potrà essere realizzata da risorse private - continua Gianfranco Colitti - che si affiancheranno a quelle pubbliche, definendo un pia-

no di finanziamento articolato. Saranno indagate le possibilità di attivare differenti forme di finanziamento, come il project-financing, finanziamento pubblico a carico dei bilanci comunale e regionale, donazioni di enti e società; donazioni o azionariato popolare, introiti pubblicitari; programmi di finanziamento europei tipo smart cities”. Per i tempi di realizzazione non si dovrebbe andare oltre i due anni. Altra tematica importante: i vantaggi economici di un'opera di tale rilievo. Numerosi, stando naturalmente agli studi di fattibilità, a cominciare da quelli in ambito energetico: “In primo luogo stiamo verificando la possibilità di studiare l'utilizzo della tecnologia delle microturbine capaci di sfruttare i piccoli salti e il flusso della corrente, da installare lungo tutti i 150 km di percorso dei navigli lombardi, per la produzione di energia rinnovabile. In secondo luogo, andranno analizzati e quantificati i vantaggi economici e ambientali derivanti dalla presenza di 7,5 km del naviglio cittadino ai fini della produzione e del risparmio energetico attraverso la messa a punto, per le abitazioni limitrofe, di un modello di utilizzo della tecnologia delle pompe di calore acqua-acqua. Quanta energia si potrà produrre e risparmiare? Quanta CO2 in meno potrà essere immessa in atmosfera? E' possibile sperimentare a Milano nuove tecnologie per il riscaldamento e raffreddamento delle abitazioni? Queste le domande a cui vogliamo dare risposta”. Il sistema dei Navigli avrà inevitabilmente positive ripercussioni sullo sviluppo turistico della città e del territorio limitrofo, grazie alla “disponibilità di un'ampia area ad uso prevalentemente pedonale e ciclabile, con la presenza del canale e di un arredo urbano di qualità che indurrà una frequentazione per il relax, il tempo libero, la convivialità e lo svago serale. Questo modificherà sicuramente la modalità d'uso di molte parti della città. Milano potrà essere vista non più solamente come città degli affari ma anche come un luogo piacevole da visitare ed in cui vivere. Il sistema regionale dei Navigli consentirà anche un efficace inserimento della Lombardia nel turismo ecologico, altro settore in grande crescita, per il turismo nautico (battelli, piccoli motoscafi, ma anche canoe), ciclistico ed il trekking. Ci sono sistemi ciclabili in Europa che attraggono migliaia di turisti per viaggi organizzati in bicicletta, i Navigli lombardi possono essere uno di questi”. “Il turismo non comporta solo i vantaggi diretti derivanti dagli utenti - conclude Gianfranco Colitti - ma richiede la creazione di servizi organizzativi ed informativi, servizi di accoglienza e di ristorazione, noleggi di mezzi di trasporto, servizi culturali, spettacoli, tutte nuove attività imprenditoriali con creazione di nuovi posti di lavoro”.

polimi summer

48