

## La riapertura dei navigli a Milano: il punto di vista del Touring

Milano è l'unica metropoli europea che, pur essendo collocata in un'area strategica come la Pianura Padana e disponendo di una rete di vie d'acqua molto importante, ha rinunciato consapevolmente a essere una "città d'acqua" con tutte le conseguenze strutturali e simboliche che ciò ha comportato.

La svolta infatti è tutto sommato recente: i lavori di chiusura dei navigli iniziarono nel 1929 a partire dalla Cerchia per concludersi negli anni 60 con l'interramento del Martesana lungo via Melchiorre Gioia.

Le motivazioni furono molteplici: principalmente l'igiene urbana – i navigli venivano utilizzati come fognature a cielo aperto – e di "slancio verso la modernità" – leggasi motorizzazione di massa – che vedeva nelle vie d'acqua un ostacolo alla circolazione in città. A ben vedere, tutte ragioni pratiche e superabili – come dimostra l'esperienza di tante città europee – che hanno, però, cancellato una traccia fondamentale e peculiare di Milano e della sua identità.

Il recente progetto di riapertura dei navigli, su cui si è aperto un apposito *débat public* in queste settimane, se ha il grande vantaggio di ristabilire una connessione storica, urbanistica e identitaria tra la metropoli di oggi e quella del passato, non è – per fortuna, e la documentazione di progetto lo mette bene in evidenza – un mero "restauro". Rappresenta invece una sorta di "ritorno al futuro", ovvero un modo per contribuire a realizzare una nuova Milano a misura d'uomo e di bicicletta, in cui alla mobilità privata su gomma possa affiancarsi, e magari via via sostituirsi, una mobilità dolce che porti con sé un'infrastrutturazione urbana fatta di isole pedonali, piste ciclabili per una città più "pulita" e vivibile.

I navigli, poi, sono uno strumento attraverso il quale Milano potrà acquisire una nuova immagine in quanto verrebbe rafforzata la sua centralità (anche se solo simbolica, visto che la riapertura dei canali non sarà, almeno in questa prima fase progettuale, completa) nell'area metropolitana e padana, arricchendo potenzialmente le sue relazioni con tutti quei territori che vivono ancora le vie d'acqua come parte integrante del proprio paesaggio urbano o rurale. In secondo luogo, testimonierebbe la saldatura tra passato e futuro, recuperando alcuni suoi caratteri identitari e storici e, infine, si

concilierebbe bene l'idea di una "città verticale" – a misura di ascensore che ha caratterizzato lo sviluppo urbano degli anni recenti – con quella orizzontale, a misura d'uomo.

Se, dunque, non abbiamo dubbi sulla possibilità che questo ambizioso progetto possa contribuire a dare un volto diverso e più sostenibile alla città – in termini di: mobilità, nuova socialità con la riappropriazione degli spazi pubblici da parte dei cittadini, energie rinnovabili per il riscaldamento/raffrescamento, raccolta di acque pulite per l'irrigazione dei terreni agricoli a sud di Milano ecc. – crediamo che il ruolo del nuovo "paesaggio milanese" come attrattiva turistica per i visitatori stranieri e italiani potrà essere sfruttato appieno solo portando a compimento la riapertura completa dei navigli.

Certamente, infatti, la riattivazione a tratti dei canali contribuirà a incrementare un più generale senso di vivibilità e di accoglienza, rafforzerà l'immagine di una città sempre in divenire, come ormai ci ha abituato negli ultimi anni con i nuovi quartieri verticali e con Expo, ma il concetto di "acqua" che emerge dalla prima fase di progetto senza la navigazione – ovvero il nucleo forte e peculiare di un'esperienza turistica – non potrà costituire da subito un elemento centrale dell'offerta cittadina, a differenza di quanto avviene ora in altre destinazioni europee in cui le vie d'acqua rappresentano invece un fattore cruciale della geografia urbana. Questo però non significa che il cambiamento cui Milano andrà incontro non sia in assoluto interessante per il turista: lo potrà diventare, per esempio, nella misura in cui la promozione nazionale e internazionale della città deciderà di fare uno storytelling efficace di questa trasformazione, una sorta di marketing dei "lavori in corso", rendendo attrattiva Milano nella fase di transizione, magari raccontando con orgoglio il progetto e i suoi obiettivi: dalla "ricucitura" con l'identità passata alla tensione verso una città contemporanea e sostenibile che riesce a reinventarsi partendo dalle sue radici.

Franco Iseppi

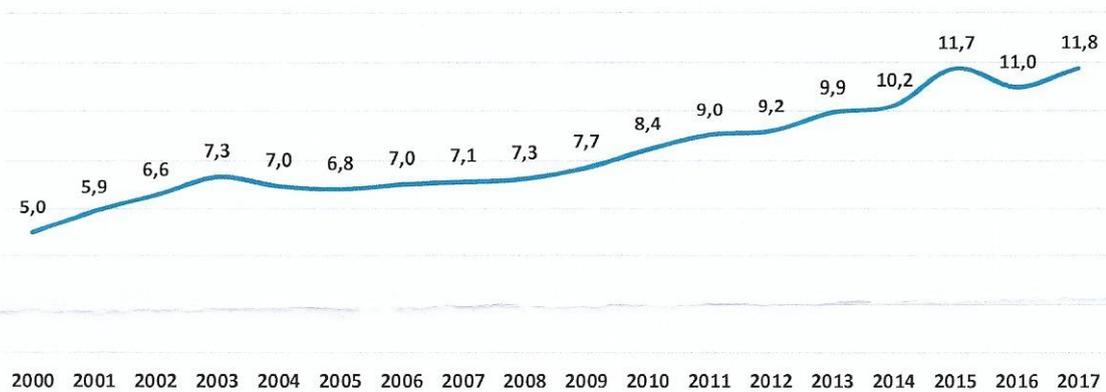
Presidente Touring Club Italiano

Tab. 3 Presenze turistiche nelle principali città d'arte italiane (ordinate per presenze 2017)

	2017	1976	Var. % 2017/1976
Roma	26.944.569	9.547.603	182%
Milano	11.852.973	4.957.091	139%
Venezia	11.685.819	3.334.496	250%
Firenze	10.056.157	5.317.059	89%
Napoli	3.243.737	2.441.317	33%

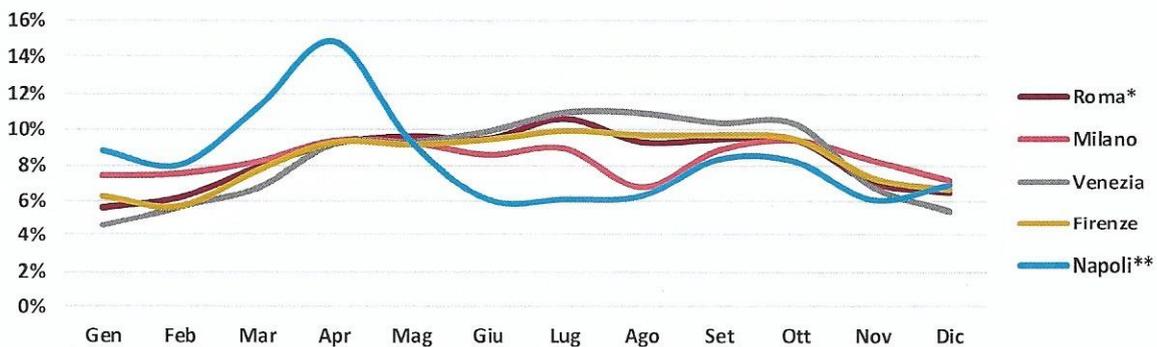
Fonte: elaborazione Centro Studi TCI su dati Istat

Graf. 2 Andamento delle presenze nel comune di Milano (2000-2017)



Fonte: elaborazione Centro Studi TCI su dati Comune di Milano

Fig. 1 Andamento mensile delle presenze nelle principali città d'arte italiane - 2017

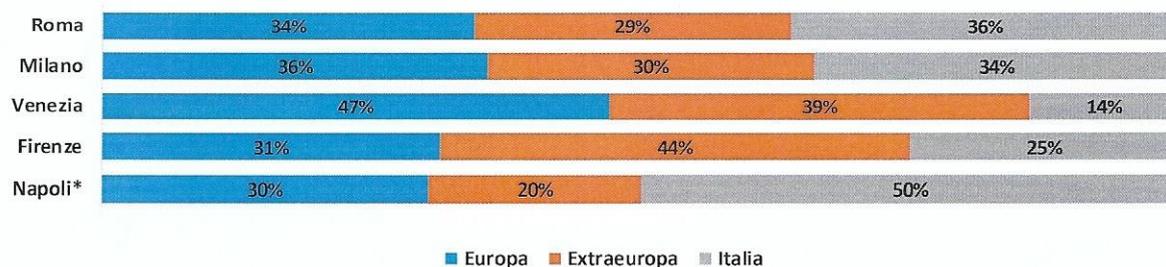


\* Dati riferiti alla Città metropolitana.

\*\* Dati 2014.

Fonte: elaborazione Centro Studi TCI su dati delle amministrazioni locali

Fig. 2 Mercati di riferimento delle principali città d'arte italiane – 2017 (presenze)



\* Dati 2014.

Fonte: elaborazione Centro Studi TCI su dati Istat e delle amministrazioni locali

Fig. 3 Top 3 Paesi stranieri di riferimento delle principali città d'arte italiane – 2017 (presenze)

Città	1° mercato	2° mercato	3° mercato
Roma	USA (4,5 mln)	Germania (2,0 mln)	Regno Unito (2,0 mln)
Milano	USA (607mila)	Germania (524mila)	Francia (487mila)
Venezia	USA (1,5 mln)	Regno Unito (1,1 mln)	Francia (1,0 mln)
Firenze	USA (1,5 mln)	Regno Unito (511mila)	Francia (454mila)
Napoli*	Francia (156mila)	USA (117mila)	Giappone (113mila)

\* Dati 2014.

Fonte: elaborazione Centro Studi TCI su dati Istat e delle amministrazioni locali

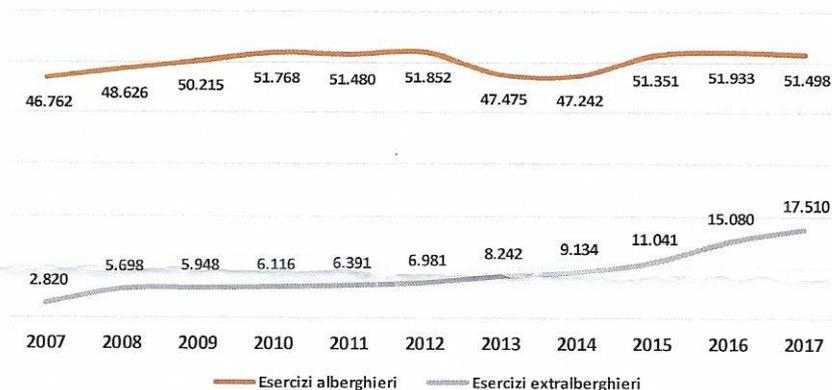
## Alcuni dati di Milano turistica a confronto con le principali città d'arte italiane

Tab. 1 Posti letto complessivi nelle strutture ricettive delle principali città d'arte (ordinati per posti letto 2017)

	2007	2017	Var. % 17/07
Roma	127.983	214.214	67%
Milano	49.582	69.008	39%
Venezia	41.232	63.217	53%
Firenze	39.309	49.130	25%
Napoli	12.518	15.954	27%

Fonte: elaborazione Centro Studi TCI su dati Istat

Graf. 1 Andamento dei posti letto complessivi nel Comune di Milano (2007-2017)



Fonte: elaborazione Centro Studi TCI su dati Istat

Tab. 2 L'offerta ricettiva reale considerando Airbnb

	Posti letto ufficiali*	Annunci Airbnb**	Annunci/100 abitanti	Quota appartamenti/ totale annunci	Stima posti letto Airbnb***	Stima posti letto reali	Var. posti letto reali/posti letto ufficiali
Roma	214.214	29.436	1,02	64%	58.872	273.086	+27%
Milano	69.008	17.659	1,29	73%	35.318	104.326	+51%
Venezia	63.217	7.870	3,01	76%	15.740	78.957	+25%
Firenze	49.130	11.262	2,96	77%	22.524	71.654	+46%
Napoli	15.954	7.169	0,74	59%	14.338	30.292	+90%

\* Dati Istat 2017.

\*\* Dati gennaio 2019.

\*\*\* Stima ipotizzata considerando una disponibilità media di 2 posti letto per annuncio.

Fonte: elaborazione Centro Studi TCI su dati Istat e Inside Airbnb