

DAL TERRITORIO LE RISORSE PER L'INVESTIMENTO NAVIGLI



Giorgio Goggi

Associazione Riaprire i Navigli

Milano, 22 gennaio 2018

**RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.**



Il problema della qualità ambientale delle grandi città è oggi e sempre più sarà **la chiave della loro competitività nel mondo.**

I centri storici attraggono per lavoro, svago, culture, **masse sempre più ampie di cittadini**, e questo rende sempre più necessaria la protezione degli ambiti centrali delle città.

Anche per questo motivo oggi tutte le grandi città tentano di proteggere dal traffico i centri storici in vari modi basati principalmente sulla lotta all'inquinamento e su varie forme di pedaggio.

Tuttavia la situazione sta cambiando velocemente: oggi sono in vendita auto elettriche competitive con quelle a motore endotermico, in Giappone sono in già vendita auto all'idrogeno a emissioni zero; il loro uso si diffonderà prima di quanto non s'immagini. In questa prospettiva le limitazioni di traffico basate sull'inquinamento non avranno più efficacia e nemmeno quelle basate sui pedaggi, come ha constatato anche la città di Londra che da tempo ha visto il traffico tornare agli stessi valori precedenti il Congestion Charge e che ha riorientato la propria politica verso il trasporto su ferro.

Di seguito vediamo come avviene questo processo e come la riapertura dei Navigli s'inquadra in questa evoluzione.

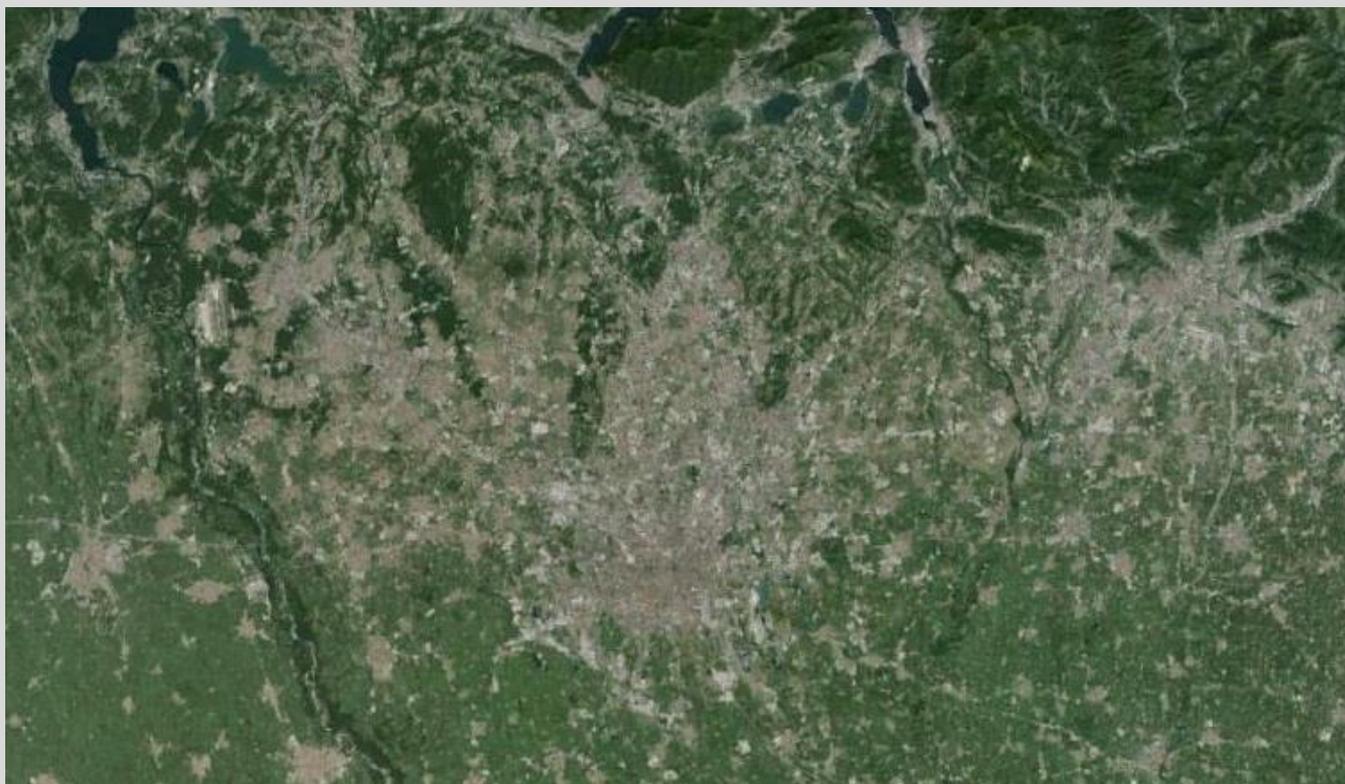
**RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.**



In tutto il mondo sviluppato **le grandi città s'ingrandiscono** inglobando insediamenti circostanti o collegandoli con sistemi di trasporto più efficienti. Ne consegue che continua ad aumentare **la popolazione che si serve delle porzioni centrali delle città, quelle di grande importanza simbolica e ad alta concentrazione di servizi.**

Queste porzioni di città necessitano di una **elevata qualità ambientale** ed anche di **una struttura che possa accogliere grandi masse**; quindi di ampi spazi pedonali serviti da sistemi di trasporto di massa (l'uso dell'auto, infatti, limita la quantità di persone che possono accedere).

Milano non fa eccezione, ormai l'area urbana milanese è estesa, funzionalmente, ben oltre i limiti della Città Metropolitana e comprende circa sette milioni d'abitanti.



**RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.**

Questo processo è fisiologico ed è avvenuto anche a Milano: nessuno oggi sarebbe entusiasta di costruire una strada veloce sulla cerchia dei Navigli, come lo era la maggioranza dei milanesi nel 1929. Analogamente, l'area di limitazione del traffico dagli anni '80 agli anni 2000 è passata dalla cerchia dei Navigli a quella dei Bastioni.

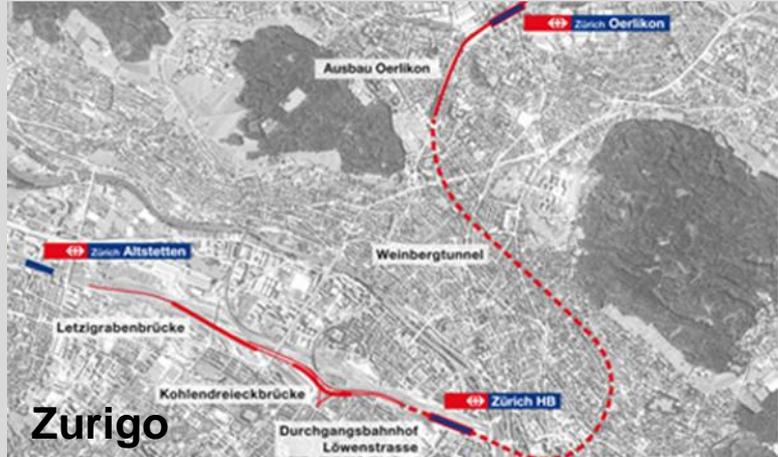
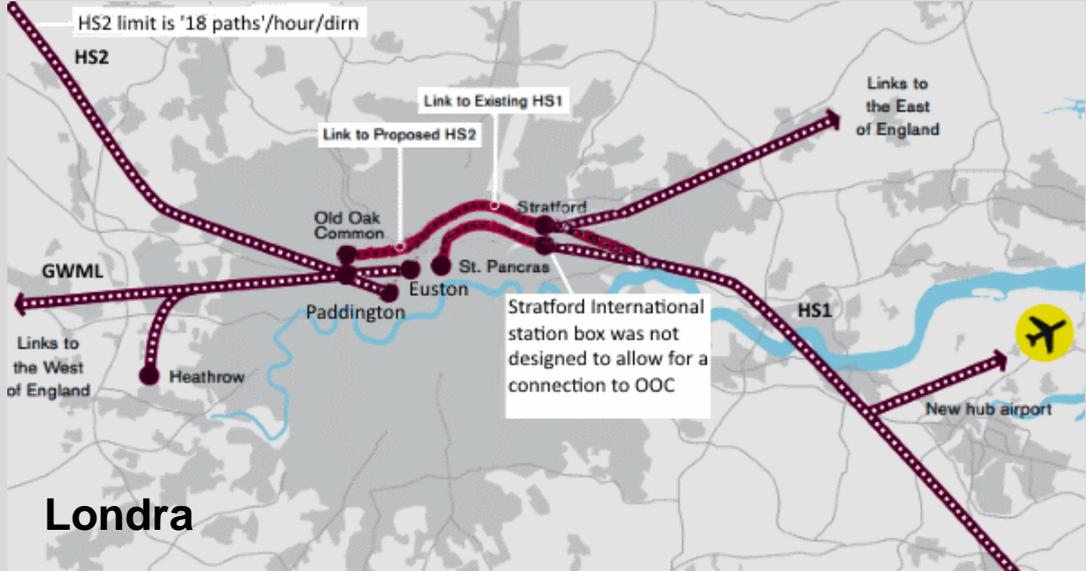
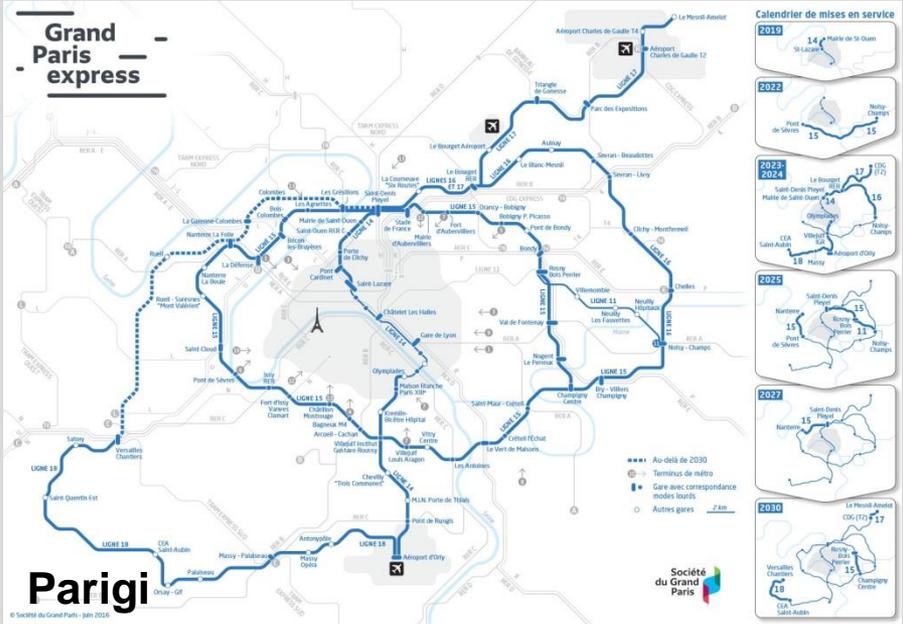
Presto occorrerà ampliare ancora l'area a prevalente frequentazione pedonale ed in questo i Navigli riaperti potranno svolgere un'importante funzione.

Infatti, le grandi città evolvono su due direzioni complementari:

1. sviluppano la rete dei trasporti di massa ampliando i servizi ferroviari regionali a tutta l'area urbana allargata. Qualche esempio:

- Londra con il Crossrail, passante ferroviario di 120 km di cui 21 sotto la città;
- Parigi con il nuovo metro regionale con 40 Km di raggio;
- New York con i due passanti ferroviari a Gran Central e a Pennsylvania Station.

Altre città si sono già preparate, come Berlino con il nuovo passante Nord-Sud e la Hauptbahnhof, Zurigo che ha già completato il secondo passante.

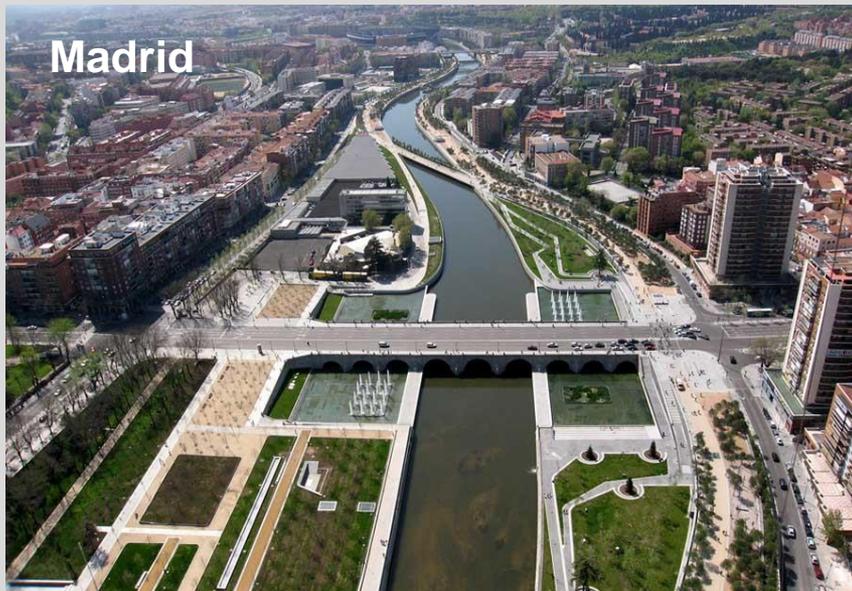


RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.



2. recuperano qualità urbane e sostenibilità dei centri anche riaprendo i corsi d'acqua:

- Madrid ha interrato un'autostrada per riaprire il Manzanarre;
- Seul con l'analogia riapertura di un canale urbano;
- Tokio recuperando i suoi canali con il progetto "Canal Renaissance";
- Londra riqualificando le aree circostanti ai molti canali ancora attivi;
- Parigi utilizzando i suoi canali per crociere turistiche e attività del tempo libero.



RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO, NON UN COSTO.



**RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO, NON UN COSTO.**



Il fatto è che all'area centrale non viene richiesto solo di **ospitare in massa i cittadini che ne utilizzano** ma anche -e inderogabilmente- di avere **grande qualità simbolica** (storia, monumenti, bellezza urbana) e **grande qualità ambientale** (pedonalizzazione, basso inquinamento).

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.**

Già oggi, le aziende innovative si localizzano in base alle qualità ambientali dei luoghi che vengono proposti dalle città (pedonalità, ciclabilità, socializzazione).

Le nostre città si trasformeranno.

Le novità tecnologiche nel campo della mobilità, come l'auto a guida autonoma, - citata poc'anzi- anche se è la più innovativa e richiederà ancora tempo per imporsi e le molte altre novità, **richiederanno modifiche nella struttura stessa delle città.**

Per fare solo un esempio: le auto elettriche, comprese quelle ibride ricaricabili che sono già tra noi, necessitano di una postazione di ricarica: è escluso che le postazioni di ricarica su strada, quantunque ampliate possano sopperire a una domanda di massa.

Le auto a guida autonoma sono programmate per essere condivise e fare ritorno alla loro postazione dopo aver portato i passeggeri a destinazione, ma non potranno certo gettarsi nella competizione per cercare un parcheggio su strada, necessiteranno di un posto fisso, box o altro.

Altre modifiche riguarderanno la configurazione delle strade e del segnalamento, per contro si libereranno più spazi per la pedonalità e il verde; il trasporto pubblico dovrà essere più efficiente nel collegare gli insediamenti esterni al centro.

Le città che hanno messo per tempo le auto private sottoterra o comunque in luoghi esterni alla rete stradale si troveranno avvantaggiate e potranno sfruttare per prime le nuove opportunità. Milano, di recente, ha scelto di cambiare strada, forse si dovrà ricredere.

L'avvantaggerà, invece, una rete metropolitana più capillare con M4, e la concreta possibilità di aumentare l'efficienza del passante ferroviario (in attesa della costruzione del secondo).

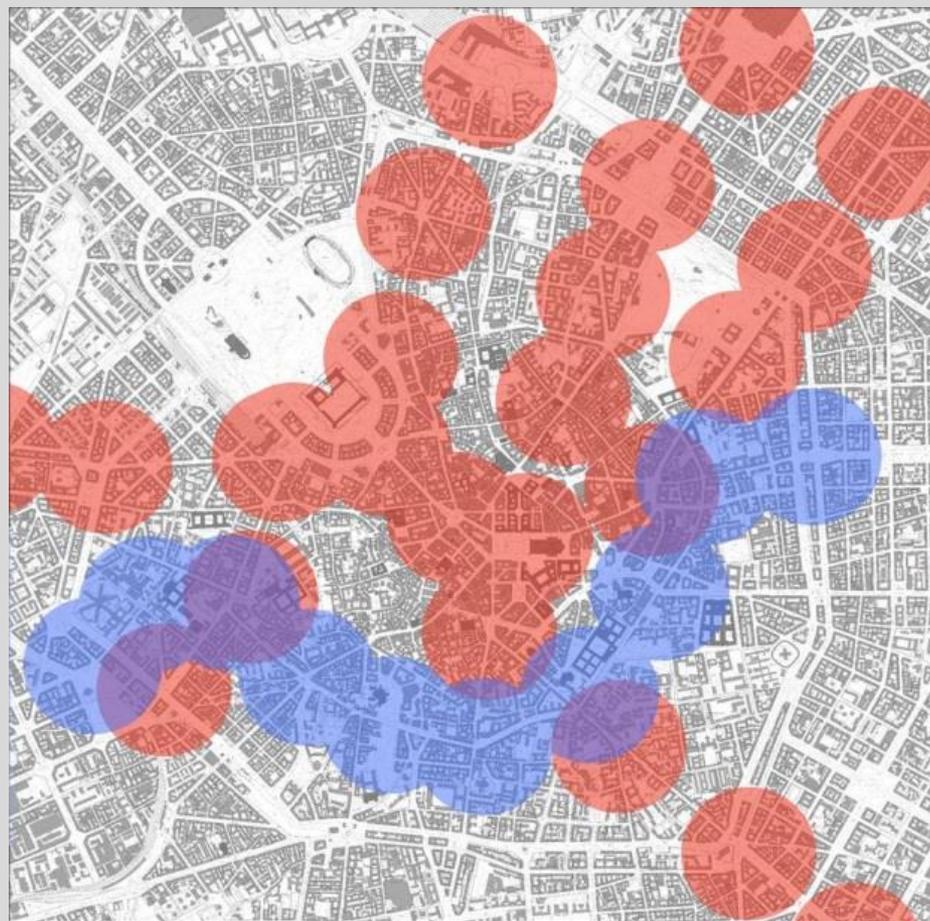
La riapertura dei Navigli va vista in questo complesso di future trasformazioni della città, che creeranno un nuovo paesaggio urbano.

Un paesaggio che sarà decisamente migliore, soprattutto nei centri.

I Navigli riaperti, supportati dalla M4, forniranno la possibilità di ampliare quella parte del centro urbano che richiede qualità simbolica e ambientale.

Forniranno sia la prima, **riproponendo, nel nuovo paesaggio, canali** accanto ai monumenti che un tempo costeggiavano, sia la seconda, **liberando dal traffico una parte centrale della città e ponendo le premesse per una ben più larga pedonalizzazione o limitazione del traffico.**

Solo pensando al nuovo paesaggio e alle future trasformazioni, **che la città deve affrontare da protagonista** e non subire, si evita l'equivoco che la riapertura dei Navigli sia un progetto "nostalgico"



Ambiti di distanza pedonale intorno alle stazioni del metro, in azzurro il contributo della M4 (da G. Corda).

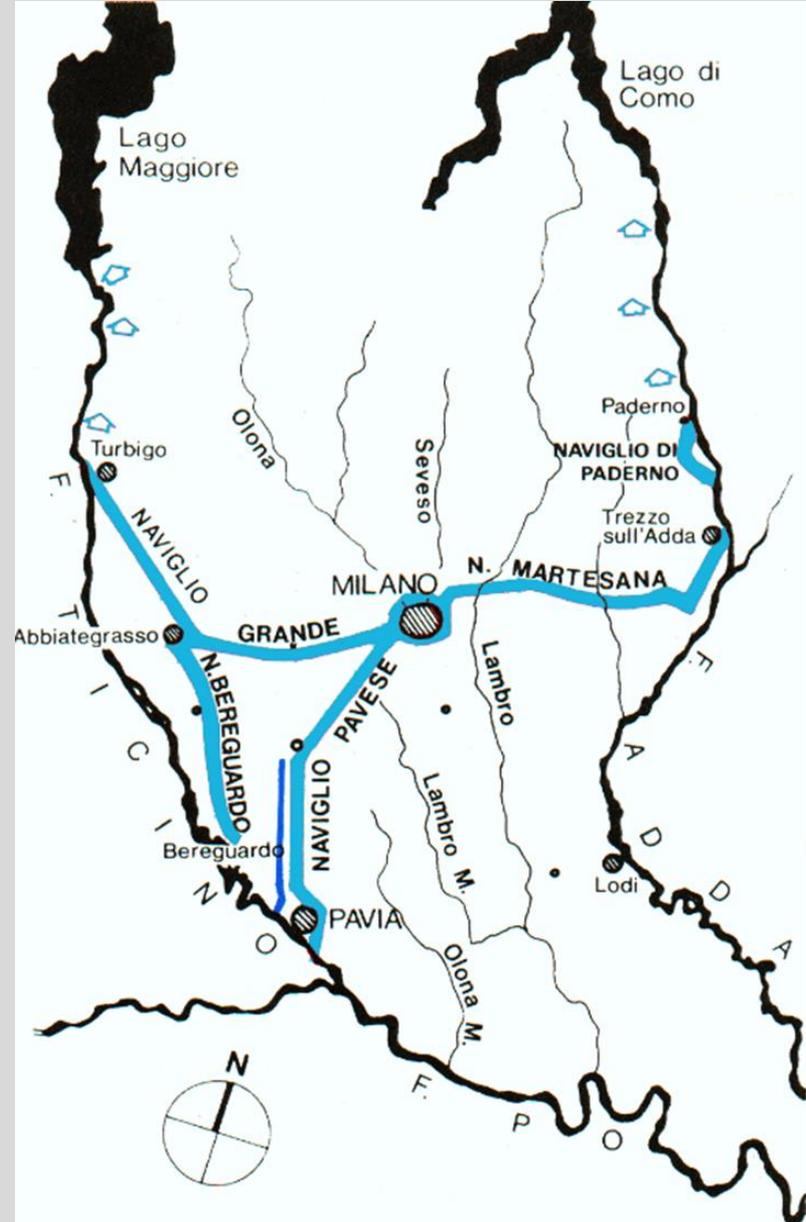
Se il progetto contribuisce a creare nuova città, allora **si potranno creare nuovi redditi**, come negli esempi di Stoccolma e Copenhagen citati nell'intervento precedente.

Tra questi **si potranno trovare i cespiti che consentiranno il finanziamento -totale o parziale- del progetto.**

Intanto i 200 milioni di mere opere (poi valutati in 400 con opere provvisionali, imprevisti e tasse) sono un impegno economico modesto in relazione alle conseguenze (poco più o altrettanto di un Km di metropolitana).

Le trasformazioni indotte nella città sono molto più rilevanti, e con conseguenze assai più importanti, di quanto si possa a prima vista pensare.

Inoltre, **questo è un progetto regionale, perché la riapertura della fossa interna rimette in comunicazione 140 Km di canali in tutta la Regione Lombardia.**



**RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.**

Questo significa che i nuovi redditi generati dal progetto non saranno solo localizzati a Milano, ma in tutta la Lombardia.

Basti pensare al turismo, all'uso di massa delle piste ciclabili che costeggiano i canali (la pista ciclabile più frequentata d'Europa è in Austria lungo il Danubio, 300 Km), alle attività commerciali connesse. (Quelle lungo i Navigli sono lunghe la metà, ma con una densità di monumenti molto maggiore).

L'opera genererà quindi **cespiti** che potranno finanziarla in tutto o in parte, magari in aggiunta a finanziamenti europei o cofinanziamenti privati.

Scopo della ricerca è individuarli.



Pista ciclabile del Danubio

RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.

Definirei **cespiti diretti** quelli direttamente legati alla gestione dell'opera.

Si tratta in genere di importi relativamente bassi, ma costanti nel tempo che, se non sufficienti per il finanziamento, possono comunque sostenere i costi di gestione. In prima istanza s'intendono valutare i seguenti:

- **produzione di energia elettrica.** Da un primo sommario sondaggio risulta che il salto d'acqua in Milano possa produrre 1,6 Mw di energia elettrica, ma il salto di quota tra il lago di Como e il Po è di 137 m (da Lecco a Pavia) e tra il lago Maggiore e il Po (tra Sesto Calende e Pavia) è di 129 m. Per sfruttare queste possibilità di produzione energetica sono necessari investimenti, ma una volta ammortizzati i costi, il reddito è costante.
- **diritti di navigazione**, se imponibili per navigazioni commerciali turistiche.
- **diritti per lo scarico in canale delle acque usate dalle pompe di calore;** lo scarico di queste acque in fognatura dovrebbe essere proibito, ma non esistendo altri mezzi viene tollerato, con grande disturbo, e costo, per la depurazione.
- **promozione** di eventi o spettacoli, gestione dei luoghi attrattivi circostanti i Navigli.

RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.



- **scarico delle acque meteoriche**, queste oggi sono mandate in fognatura con problemi alla depurazione. Non comportano un reddito ma una diminuzione dei costi di depurazione per la città; saranno necessari investimenti che, peraltro, prima o poi dovrebbero essere affrontati.
- **diritti per concessioni pubblicitarie**, sia in fase di costruzione, sia di esercizio.
- **canoni per concessioni commerciali** in aree pubbliche prospicienti i canali.

L'aumento del reddito distribuito generato dalle migliori condizioni ambientali (vedi Stoccolma e Copenaghen) e dalla massa di nuove attività che potranno nascere in tutta la regione sulla rinnovata rete dei canali (turismo e attività del tempo libero, servizi commerciali, noleggio di imbarcazioni e quant'altro) non può essere considerato tra i cespiti.

Tuttavia il miglioramento della situazione economica migliorerà anche le disponibilità finanziarie degli enti pubblici che si saranno fatti carico dei progetti.

I **cespiti indiretti**, su cui si vuole indagare con la ricerca, **sono quelli che possono essere ricavati dall'ente pubblico attraverso trasformazioni urbane finalizzate a finanziare l'opera** ma anche volte a fornire servizi utili ai cittadini.

Si potrà valutare **l'utilizzo di eventuali aree libere in fregio o in prossimità dei canali** che consentano la inserimento di attività che possano fornire reddito (per esempio servizi commerciali).

E' sicura la necessità di realizzare infrastrutture utili ai cittadini e foriere di reddito da concessione per il Comune.

L'**esempio dei parcheggi**, della cui maggiore futura necessità si è detto in premessa, può essere quello più significativo e collaborante con l'obiettivo di maggiore qualità ambientale.

Penso che tutti si siano resi conto che, nonostante l'area C, il centro di Milano è rimasto coperto da un tappeto di auto, questo è quello che le città avanzate vogliono evitare e che sarà sempre meno tollerato in futuro.

Ogni struttura di questo tipo realizzata su area pubblica può **garantire al Comune un contributo o un canone di concessione.**

Tuttavia a Milano vi sono grandi quantità di aree pubbliche non utilizzate che possono ospitare servizi utili ai cittadini, anche realizzati dai privati.

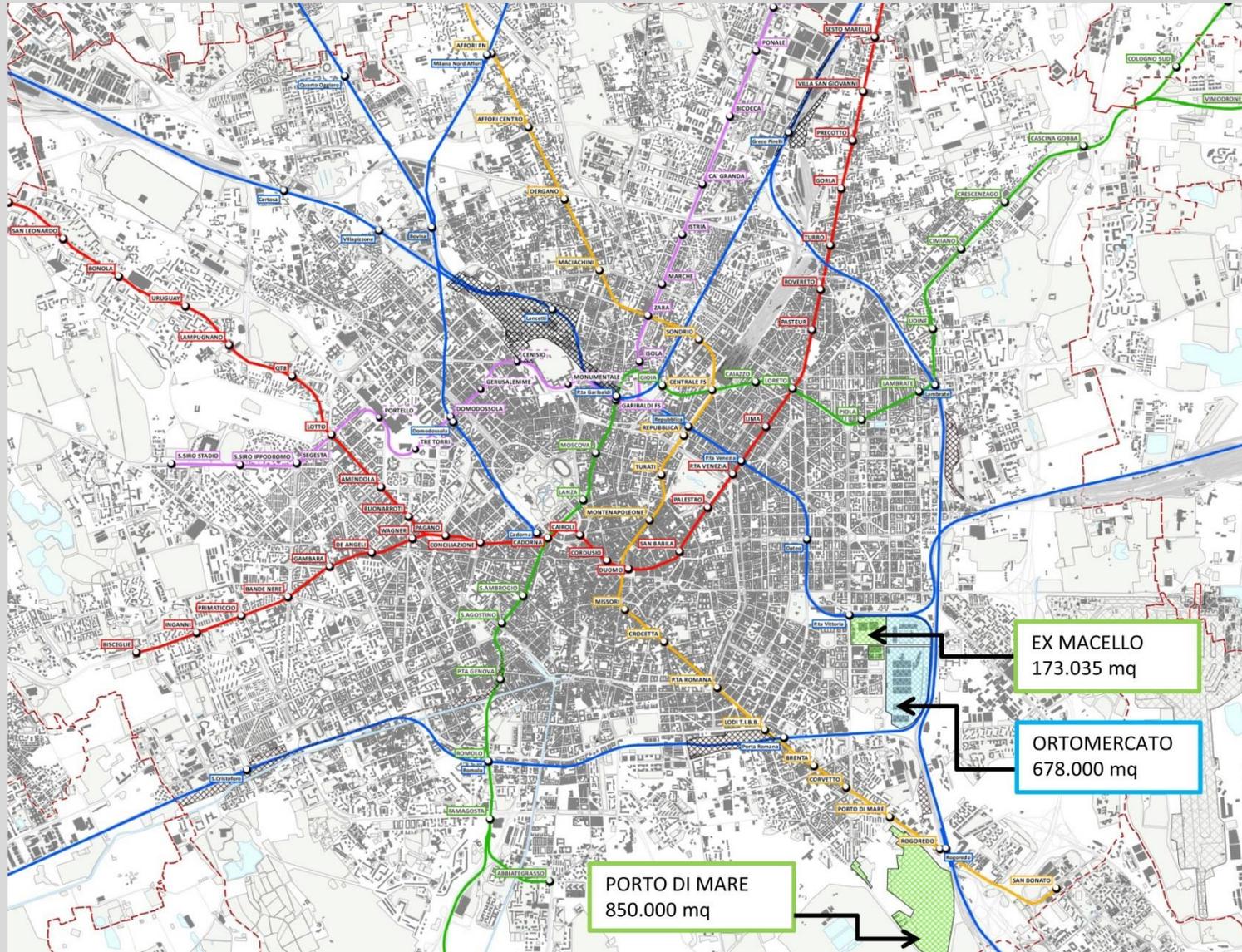
Le aree degli scali ferroviari che avrebbero potuto ospitare pubblici servizi sono state attribuite, con il contestato accordo di programma, alle FS per l'edificazione privata.

In passato la città si è lasciata sfuggire molte possibilità (Città della Salute su aree private a Sesto San Giovanni; Expo su aree private, acquistate ad un costo pari a quello della riapertura dei Navigli, quando pure esistevano aree pubbliche adeguate alla bisogna).

Una politica più attiva per la valorizzazione delle aree residue potrà trovare altre opportunità.



RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.



Le più grandi aree pubbliche inutilizzate in Milano (verde) e quella che si potrebbe liberare (azzurro)

RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.



Esistono altre possibilità di recuperare risorse attraverso **sistemi di tassazione**.

Contributi di miglioria. In passato le metropolitane (linea 1 e 2) a Milano erano finanziate con “contributi di miglioria specifica” a carico degli immobili adiacenti che venivano valorizzati.

Uno strumento che colpiva la rendita immobiliare privata che veniva molto aumentata dalla presenza della metropolitana, costruita con i soldi di tutti i cittadini. Quindi con una sua sostanziale equità.

Questo strumento di tassazione venne abolito quando venne introdotta l'ILOR, tassa sostanzialmente analoga, ma **ora l'ILOR è stata a sua volta, e da tempo, abolita, quindi si è aperto lo spazio giuridico perché questi contributi possano essere reintrodotti**. Questo però richiede una volontà politica da parte governativa. Stando alla Costituzione, non solo lo Stato ma ora anche la Regione ha la potestà legislativa per istituire questo nuovo tributo, che il Comune potrebbe applicare. E' da verificare se il Comune lo possa inserire autonomamente tra quelli che gli sono consentiti (contributi urbanistici, ecc.).

Microtassazione. Il costo dell'acqua a Milano è il più basso d'Italia e tra i più bassi d'Europa (0,54 €/mc). Un aumento di pochi centesimi al metro cubo potrebbe generare un reddito sufficiente a ripagare una parte dei finanziamenti.

Ovviamente, questa delicata iniziativa potrà essere intrapresa solo con qualche forma di consenso dei cittadini e dando pubblicità al resoconto delle somme impiegate.

Il senso di questa proposta sta nel fatto che la riapertura dei Navigli potrà grandi vantaggi alla gestione del sistema idrico milanese.

Oltre al miglioramento del recapito in fognatura delle acque meteoriche e di quelle utilizzate dalle pompe di calore, consentirà di equilibrare la disponibilità di acqua tra Nord e Sud dell'area Milanese. Tra il Nord che ne ha troppa ed è soggetto ad esondazioni e il Sud che ne è carente e ne ha necessità per l'agricoltura.

Inoltre, recapitare nel Naviglio l'acqua della Martesana significa diminuire il volume d'acqua che viene incanalato nel cavo Redefossi, che è al limite della capacità, e contribuire in parte a ridurre i fenomeni di esondazione.

Non a caso il Comune di Milano, nel suo progetto di riapertura, prevede, prima ancora della riapertura del canale, di realizzare una tubazione sottostante il Naviglio, per recapitare l'acqua da Nord a Sud.

**RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.**





Chiudo con un'immagine che non vedremo più perché i Navigli riaperti saranno il futuro e non il passato di Milano.

**RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.**

L'innovazione nel finanziamento degli interventi di trasformazione urbana

Con il patrocinio di



Sostengono il progetto



RIAPRIRE I NAVIGLI.
UN INVESTIMENTO. NON UN COSTO.

