



Riaprire i Navigli a Milano Sintesis del Proyecto

Tras varios decenios durante los que se ha hablado de la rehabilitación de los canales de los Navigli existentes, este proyecto, resultado de algunos estudios elaborados por el Politécnico de Milán entre 2008 y 2010, propone la apertura total de los Navigli que fueron enterrados entre 1929 y los primeros años Sesenta, cuando cambió el rostro de la ciudad histórica.

Estos estudios han demostrado que el proyecto de apertura de la “fossa interna” es factible desde el punto de vista arquitectónico y de ingeniería y es funcional al objetivo de la renovación ambiental de la ciudad, de la organización de los sistemas de transportes y de la movilidad urbana, para devolver a Milán su característica de “ciudad del agua”.

La realización de este proyecto de gran valor paisajístico y ambiental, que puede restablecer belleza a la ciudad entera, actualiza el gran sistema hidroviario milanés y lombardo, devolviendo a este sistema su función de transporte, sobre todo de tipo turístico, desde el Lago Maggiore y el Lago de Côme hasta el río Po hacia Venecia y el mar Adriático.

La apertura de los Navigli representa para Milán la señal de una nueva estrategia urbanística. Ambiental y económica. Constituye una extraordinaria ocasión para regenerar la ciudad a lo largo de su itinerario y en muchas áreas adyacentes, en el espacio urbano y en el subsuelo. Una oportunidad única de apuesta por la calidad para la realización de nuevas actividades y nuevas funciones.

Los Navigli serán fuente de atracción internacional que contribuirá a reforzar la economía del tiempo libre y de la cultura, así como será al mismo tiempo la ocasión para poner en valor el patrimonio existente.

Es útil recordar que este proyecto no promueve una improbable “reconstrucción” filológica de los antiguos canales sino la “construcción” de un renovado paisaje y de nuevas oportunidades de desarrollo para la ciudad, sobre la base de su histórica estructura hídrica.

Características del proyecto

El proyecto prevé la realización de un canal de alrededor de 8,5 kilómetros , con 25 puentes, desde Cassina de Pom, allá donde el canal Martesana se entierra debajo de via Melchiorre Gioia hasta la Darsena, recorriendo así toda via Melchiorre Gioia, luego via San Marco y luego la circunvalación interna y la

“conca” dei Navigli. Los canales serán abiertos siguiendo el sentido del agua, que entra en Milán desde el río Adda y del actual Naviglio Martesana.

El primer tramo a lo largo de via Melchiorre Gioia hacia via San Marco y via Pontaccio representa una gran oportunidad de renovación de la ciudad tanto en las zonas más recientes del área de Garibaldi-Repubblica como en las donde todavía queda visible el carácter preexistente de los Navigli, como en la via San Marco antes y después de la Conca de la Incoronata.

Desde Corso di Porta Vittoria a Corso di Porta Romano el Naviglio es el elemento de continuidad de grandes funciones civiles de la ciudad: la Biblioteca central en el Palacio Sormani, el Palacio de Justicia, la Humanitaria, los jardines de Guastalla, la Universidad estatal en la via Festa del Perdono, los edificios históricos del Policlinico de via Francesco Sforza.

La actual Cerchia de los Navigli podrá ser restringida al tráfico de los residentes y al pasaje del transporte público de superficie. El tráfico que actualmente utiliza la Cerchia como circular interior puede desplazarse a la Cerchia dei Bastioni de las Murallas Españolas, como por otro lado ya se planteó y averiguó por el Ayuntamiento de Milán cuando se elaboró el Plan de Movilidad en los años 2003-2006. A lo largo de las Vías Francesco Sforza, Santa Sofia y De Amicis, el Naviglio descorrerá sobre la nueva línea del metro M4 y pasará por encima sin problema de las líneas metro M1 y M3.

Una parte fundamental del proyecto prevé la actuación de la sección viaria entre la Conca del Naviglio y la via del mismo nombre, como espacio público urbano de referencia para otros lugares y áreas verdes del entorno, incluidas las conexiones peatonales hacia la Arena romana hasta el parque de las dos Basílicas y la Darsena.

La apertura facilitará la realización de nuevas zonas peatonales que, integradas a las ya existentes, conformarán la trama de redes de movilidad alternativa al coche. El servicio de transporte turístico que se efectuará con el barco a lo largo del Naviglio representará la integración de la oferta de movilidad alternativa.

La reapertura de los Navigli permitirá de reanudar la conexión de canales de agua desde el río Adda hasta el río Ticino. Una infraestructura de alrededor de 70 km, en un paisaje de rara belleza, a lo largo del cual se podrá desarrollar la vía ciclista de las más grandes de Europa con las actividades de soporte relativas.

Ventajas económicas

El Naviglio será fuente de actividades económicamente productivas en el sector turístico, en el sector energético y en otras actividades de carácter económico.

La nueva red de canales no será solo un sistema paisajístico que transformará el ambiente y la calidad de la vida urbana, sino también un complejo artefacto tecnológico que resolverá numerosas utilidades colectivas:

- energético: con el uso del canal de agua para la producción de energía (microturbinas, bombas de calor, etc.)
- hidráulico: racionalizando la condición hidráulica y el uso del agua en el área milanés
- informático: con la realización de tubos de fibras ópticas y demás infraestructuras para la información y la comunicación
- térmico: con el desarrollo de la tele-calefacción
- uso del subsuelo: creación de aparcamientos, gestión de sistemas de transporte y almacenaje de mercancías, transporte de basura, otros conductos tecnológicos.

La realización de la red de Navigli dará lugar a nuevas actividades económicas generadas por:

- gestión de recursos hidrológicos
- gestión del tiempo libre, de la restauración y recepción
- gestión de nuevas actividades culturales y turísticas
- puesta en valor de los inmuebles a lo largo de los Navigli con mayores posibilidades de renovación y regeneración urbana
- nuevas ocasiones de actividades inmobiliarias y de funciones públicas

Los costes y la viabilidad financieros

El coste total estimado de las obras de arquitectura e ingeniería para la realización del proyecto es entre 120 y 150 millones de euros, menos del gasto para realizar tres kilómetros de metropolitana.

La obra podrá ser realizada con recursos privados que se adjuntarán a los públicos, con un plan financiero articulado. Se buscarán posibilidades para activar diferentes formulas de financiación como: Project-financing, financiación pública con cargo a los presupuestos municipales y regionales, donaciones de entidades y sociedades, donaciones o acciones ciudadanas, ingresos publicitarios, programas de financiación europeos como smart-city.

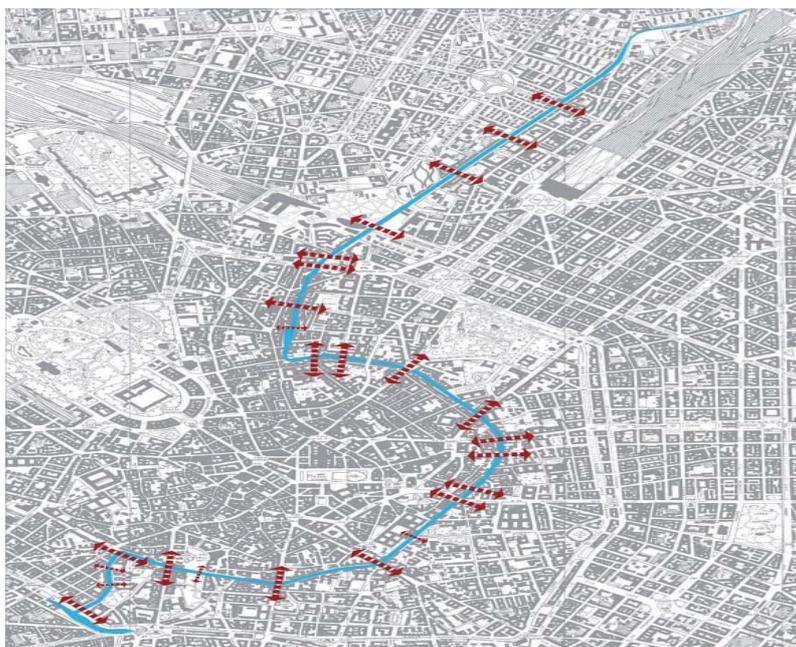
La participación pública

Tras el referendum de 2011 que obtuvo el beneplácito para la reapertura de los Navigli de 450.000 ciudadanos milaneses, este proyecto ha sido favorablemente acogido por la administración municipal de Milán que lo ha incluido entre las obras realizables en el PGOU (Piano di Governo del Territorio).

La asociación “Riaprire i Navigli”

La Asociación “Riaprire i Navigli” proponente de este proyecto y de esta idea orgánica está desarrollando estudios para la definición de líneas guías para la realización de la obra, que incluyen la definición de estrategias, de futuras adecuaciones urbanísticas, de transformaciones económicas inducidas, de rentabilidad económica y viabilidad de la obra, además de los costes, de los tiempos y de los procedimientos para su realización y de las formas de gestión de la obra.

Il tracciato dei Navigli con i 25 ponti



Associazione Riaprire i Navigli – Via Ozanam, 9 – 20129 Milano – P.IVA: 08093690967 –
C. Fisc: 97631960156 –
Tel: 0220240585 Fax: 0229417717 - www.riaprireinavigli.it – email: info@riaprireinavigli.it

Milano, 10 marzo 2013