

Le voci della città: il forum



Gli ingegneri: ok al progetto Navigli, va cambiata la legge sui sottotetti

ALESSIA GALLIONE, GIUSEPPINA PIANO

Alla riapertura dei Navigli ci hanno sempre creduto. Perché quel progetto, dicono, non si limiterà a spedire dal passato qualche scorcio da cartolina, ma sarà un pezzo fondamentale della nuova Milano che guarda al 2030. Con benefici ambientali "nascosti" agli occhi di residenti e turisti.

pagine IV e V

Le voci della città/3 *Gli ingegneri*

Perché dire sì al piano Navigli e no alla legge blocca-sottotetti

ALESSIA GALLIONE E GIUSEPPINA PIANO

Di che cosa stiamo parlando

Il viaggio di *Repubblica* nella Milano delle professioni incontra gli ingegneri. Dopo gli architetti e i pubblicitari, il terzo forum in redazione focalizza i punti di forza e i problemi della città delle infrastrutture e dell'abitare, e propone idee e visioni dei professionisti. Alessia Gallione e Giuseppina Piano ne hanno parlato con il presidente dell'Ordine degli ingegneri Bruno Finzi, con Stefano Calzolari che dopo aver guidato l'ente milanese oggi siede nel Consiglio nazionale ingegneri, con la giovane professionista e consigliera dell'Ordine Carlotta Penati e con il docente del Politecnico Dario Vanetti.

Alla riapertura dei Navigli ci hanno sempre creduto. Perché quel progetto, dicono, non si limiterà a spedire dal passato qualche scorcio da cartolina, ma sarà un pezzo fondamentale della nuova Milano che guarda al 2030. Con benefici ambientali

"nascosti" agli occhi di residenti e turisti. Una città che riaffiorerà dalle antiche acque, ma che dovrà anche pensare a rigenerare i vecchi edifici. E a ingaggiare una battaglia ancora più decisa con la burocrazia e la «sovrapposizione e

moltiplicazione delle leggi a ogni livello». L'ultima «bomba» appena esplosa: una norma nazionale che ha bloccato il recupero di tutti i sottotetti. Con 100 pratiche e altrettanti cantieri fermi solo a Milano dalla fine di marzo a oggi.

Perché giudicate strategico il disegno del Comune che vuole riaprire i Navigli?

Finzi: «L'ordine si è schierato a favore da tempo perché è un'occasione per togliere traffico dal centro e per aumentare le aree pedonali in una zona diventata sempre più turistica. Nei cinque tratti riaperti ci sarà l'immagine da cartolina che richiama la nostra tradizione, ma questa sarà un'opera importante anche dal punto di vista idraulico. Quella sorta di "tubo" che, come fosse il tunnel di una metropolitana, collegherà la Martesana con la Darsena, permetterà la circolazione di acqua pulita con aspetti ecologici importanti».

Quali?

Penati: «È normale che i cittadini vedano solo il lato artistico ed estetico, ma questo è un progetto che coinvolge molte discipline, dall'urbanistica all'idraulica. Il nuovo "tubo", che tra l'altro verrà realizzato con nuove tecnologie simili a quelle che scavano i tunnel del metrò senza scavi a cielo aperto, è funzionale al nuovo reticolo sotterraneo. L'acqua potrà essere utilizzata per aumentare l'uso delle pompe di calore. Così Milano potrebbe fare un salto in avanti notevole sul fronte della lotta

all'inquinamento e della riduzione della CO2, con un sistema di riscaldamento pulito che permetterebbe di superare il gasolio addirittura senza passare dal metano. E poi pensiamo ai benefici per i campi e l'agricoltura».

I milanesi, però, potrebbero essere spaventati da altri cantieri dopo quelli della M4 o dalla perdita di spazio per le auto.

Calzolari: «Dipenderà dalla qualità del progetto. L'Ordine non è il sindacato degli ingegneri, ma pensa agli interessi della collettività. Qualche disagio iniziale ci potrà essere, ma questo è un progetto per tutti, che renderà Milano più bella in modo non artificiale, rispettando la sua natura. Le vie d'acqua fanno parte della nostra tradizione, ma guardano anche al futuro. Certo, chi abita vicino potrà avere un aumento del valore dei propri immobili, ma i benefici sociali saranno estesi a tutti. I luoghi belli sono frequentati soprattutto dalle fasce di popolazione meno abbienti che hanno bisogno come il pane di identificarsi negli spazi pubblici».

I cinque spezzoni dei Navigli che si vuole far riaffiorare bastano o si potrebbe andare avanti?

Finzi: «Questi tratti sono stati scelti perché erano quelli maggiormente compatibili con il cambiamento immediato della città. Non avrebbe molto senso, ad esempio, riaprire l'intera parte che dal Palazzo della Regione va verso la Martesana perché incrocia la circonvallazione esterna e corrisponde a una fetta di città meno turistica. In altre zone centrali, invece, si potrebbe andare anche avanti ma il budget, che oggi si aggira sui 120 milioni, aumenterebbe».

Vanetti: «La materia con cui si lavora nelle città è diversa rispetto al passato: è fatta anche di acqua e di verde che dobbiamo introdurre per questioni energetiche, per ridurre la bolla di calore, per il paesaggio. Questo progetto non va letto in una logica passatista, ma dinamica e che riguarda l'intera pianificazione di Milano. Non a caso fa parte del nuovo Pgt».

Qual è invece, il futuro delle infrastrutture? E che cosa manca ancora a Milano?

Vanetti: «Quello della mobilità è un aspetto che va affrontato con diversi strumenti e almeno su una scala vasta. Le metropolitane sono importanti, come la Circle line ferroviaria che diventerà un elemento portante della trasformazione degli scali. È necessario però pensare anche a un modello diverso di organizzazione della città per poter distribuire in altro modo i punti di approdo, i servizi, i luoghi di lavoro, le scuole, riducendo i grandi spostamenti. E naturalmente dobbiamo rafforzare i collegamenti con l'area metropolitana anche attraverso il biglietto unico».

Quali sono i problemi che Milano deve ancora risolvere?

Finzi: «La ricucitura tra le periferie oltre la cerchia della 90-91 e il centro è fondamentale. Ma il problema principale che deve affrontare Milano è la rigenerazione, anche energetica, dei palazzi costruiti nel Dopoguerra prevalentemente con materiali poveri e in tempi ridotti. Parliamo di un patrimonio posseduto all'80 per cento dai milanesi, i condomini di tutti noi».

Il Comune che cosa fa?

Finzi: «La giunta precedente con la vicesindaca De Cesaris ha cominciato ad affrontare questo punto modificando il regolamento edilizio e introducendo l'obbligo di check up per gli edifici con più di 50 anni. Entro novembre 2019 (il secondo termine è il 2024), circa 13mila immobili su 22mila dovranno mettersi in regola. A oggi,

sono stati presentati circa 100 certificati di idoneità statica. Adesso si stanno muovendo le grosse proprietà immobiliari come Generali ma, come è avvenuto per le termovalvole ad esempio, sarà necessaria una proroga».

Molti elementi di cui parlate fanno parte della visione per la Milano del 2030 disegnata con il Pgt: vi convince?

Calzolari: «Il Pgt deve essere uno strumento ancora più flessibile per fare di Milano una città che sperimenta per creare un mix virtuoso. Anche il progetto del post Expo dovrebbe osare di più in questa direzione. Va bene farne un polo per la ricerca e l'innovazione, ma perché non diventi una cattedrale nel deserto deve diventare un nuovo pezzo di città in grado di coinvolgere tutti».

Vanetti: «Il 2030 sembra lontano, ma è qui. Il Pgt contiene tante buone intuizioni e intenzioni come l'obiettivo di allargare l'offerta di case per i giovani e gli anziani. È interessante anche l'idea di provare a fare interventi forti su alcuni nodi vicini alle infrastrutture o in alcune piazze, da Loreto a Trento».

Che cosa chiedete alla politica?

Finzi: «Purtroppo, in Italia abbiamo un problema rappresentato dalla stratificazione delle norme. Ci scontriamo con tre livelli, nazionale, regionale e comunale, che non parlano nemmeno la stessa lingua. A Milano l'amministrazione ha cominciato a riorganizzare le procedure edilizie ed è appena partita una sperimentazione per dare tempi certi, ma in generale abbiamo bisogno di meno leggi».

Calzolari: «Bisogna distinguere Milano, positivamente, dal contesto nazionale, dove si fa fatica ad avere un interlocutore credibile. Quello che manca è la pianificazione».

E a livello regionale?

Finzi: «Con la Regione partecipiamo a un tavolo di consulta con gli assessorati. Qui il problema è la legge regionale sulla sismica che ha creato una duplicazione delle pratiche. Abbiamo ricevuto proteste persino dai marmisti dei cimiteri perché oggi vanno denunciate anche le tombe. Le faccio un esempio clamoroso accaduto a livello nazionale, però: il 23 marzo è uscita la normativa tecnica sulle costruzioni di tutta Italia. Ecco, c'è una frase che di fatto ha bloccato tutti i recuperi di sottotetti. A Milano in questo momento abbiamo 100 pratiche ferme con

tanto di ponteggi magari già bloccati».

Penati: «È tutto questo penalizza ulteriormente i giovani professionisti, soprattutto coloro che fanno esperienze all'estero e si confrontano con i codici internazionali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



“
La riapertura dei canali farebbe fare un salto ambientale con riduzione dello smog
”

Carlotta Penati

La categoria

11.650 Sono gli iscritti all'Ordine degli ingegneri della provincia di Milano: è il secondo albo territoriale d'Italia dopo Roma

86,13% Gli ingegneri uomini sono la stragrande maggioranza. Ma le donne sono in aumento: oggi sono il 13,87%

5.583 Milano è polo d'attrazione per gli ingegneri italiani: gli iscritti all'Ordine nati in altre province sono la metà

30,4% Un terzo degli iscritti all'Ordine ha tra 40 e 49 anni: è la fascia d'età più rappresentata tra i professionisti

La riforma locale sul Certificato di idoneità statica non decolla: solo cento vecchi edifici su 22mila sono già in regola

Il settore

43mila Gli edifici con uso residenziale nella città di Milano sono 42.980. In tutta la provincia sono 221.891

20mila Circa la metà degli edifici di Milano ha più di 50 anni e dovrà avere un Certificato di idoneità statica

28,56 La media nei palazzi a Milano è di circa trenta abitanti per edificio. Su tutta la provincia la media cala a 13,58

3 mln I grandi ambiti di trasformazione urbana, come gli ex scali e l'area Expo, coprono oltre tre milioni di metri quadrati



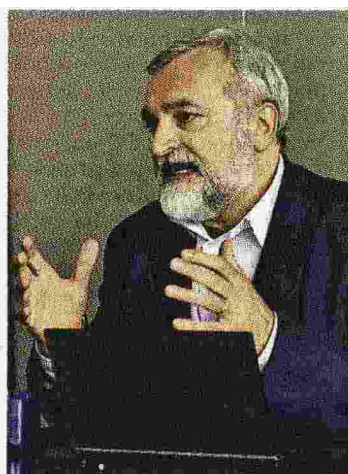
“
Il post Expo dovrebbe osare di più sul mix di funzioni, contro il rischio cattedrale nel deserto
”

Stefano Calzolari



“
La stratificazione di norme oggi è drammatica: serve una dichiarazione antisismica anche sulle tombe
”

Bruno Finzi



“
Il futuro delle infrastrutture? Metrò, Circle line ferroviaria e più collegamenti con l'hinterland
”

Dario Vanetti

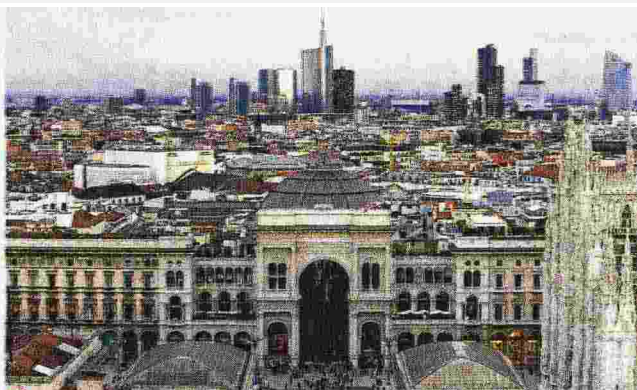


Il forum in redazione con l'Ordine degli ingegneri di Milano: da destra Dario Vanetti, Stefano Calzolari, Carlotta Penati, Bruno Finzi, Alessia Gallione e Giuseppina Piano



1 La città d'acqua

I Navigli sono un tratto distintivo storico di Milano: il progetto di riapertura di cinque tratti oggi coperti da strade costa 120 milioni



2 Gli edifici

L'80% del patrimonio edilizio milanese sono case di proprietà. Ma è un patrimonio vecchio e da rigenerare soprattutto sul fronte energetico



3 Le infrastrutture

La costruzione di nuovi tratti di metrò è l'asse portante dello sviluppo infrastrutturale: dopo la M4 si punta ad allungare la M5 a Monza



4 Il post Expo

Con un milione di metri quadri la conversione dell'area dell'evento 2015 è una delle grandi sfide urbanistiche e infrastrutturali