

Bruno Finzi (Ordine degli ingegneri)

«Sì ai Navigli aperti Metrò e Scali Fs per alzare il livello»

«Il nostro modello è europeo. Ingegneria e progresso non si fermano». Il a sua volta, Milano deve essere il punto di riferimento e la locomotiva del resto d'Italia anche sul tema delle grandi opere. «C'è chi dice che ci stacciamo dall'Italia, ma io penso che facciamo da traino» spiega Bruno Finzi, presidente dell'Ordine degli ingegneri del capoluogo lombardo.

Parliamo da un esempio recente, l'alleanza Milano-Monza per il prolungamento della linea M5. Serve?

«Sì, a livello di infrastruttura c'è ancora molto da fare per adeguarci alle altre grandi città. Le metropolitane devono servire l'hinterland. Per questo sono d'accordo anche sulla Circle line, l'anello ferroviario che abbraccerà Milano e la futura M16».

Aggiungiamo un'altra linea? «Un progetto di cui si è già parlato, per unire il Nord Ovest della città con via Ripamonti e i nuovi sviluppi immobiliari. D'altra parte o si lavora sulle infrastrutture o si rimane isolati dall'Europa, per questo è importante la Tav anche per Milano».

E se non si facesse? «L'ingegneria è al servizio delle scelte politiche. Il no alla Tav sarebbe un suicidio. Le decisioni prese in questi anni a Milano mi sembrano invece coraggiose e oculate».

C'è un altro cantiere di cui si discute in città, quello dei Navigli, che suscita entusiasmi e perplessità. Il punto di vista da ingegnere qual è?

«A mio avviso bisogna vedere il progetto come un'operazione di ricucitura. In passato il reticolo di canali a Nord Ovest confluiva nella Darsena e nel reticolo Sud. La tubazione che riconnetterà la Martesana con la Darsena riporterà acqua pulita in quel bacino. Ne gioveranno sia l'agricoltura sia gli impianti che sfruttano quell'acqua».

E lo scopercamento dei tratti storici?

«Non può che giocare a turismo e alla vivibilità dei quartieri interessati. Ci sarà una rivalutazione dei negozi e delle proprietà immobiliari affacciate sui Navigli».



Il presidente
Bruno Finzi

Quali altre aree assumeranno valore?

«Gli ex Scali ferroviari, che saranno pienamente connessi con la città e le ex periferie. Milano si espande ma punta anche sulla rigenerazione urbanistica».

S. Bet.

Il dibattito

GRANDI OPERE

Chiusa ieri la due giorni degli Stati generali dell'ingegneria a Milano, organizzati dall'Ordine professionale e Mm. Al centro del dibattito il futuro della metropoli e il ruolo dei professionisti impegnati nella sua trasformazione, dagli scali ferroviari a Expo, dalla rete infrastrutturale ai nuovi metrò, dagli effetti della riapertura dei Navigli ai test della futura rete M5, fino alle potenzialità milanesi come smart city.

Stefano Cetti (Metropolitana milanese)

«Milano smart city Ma basta emergenze come il caso Seveso»

«Quando una città riesce a garantire le infrastrutture che servono alla qualità della vita dei cittadini e può contare sulla cooperazione istituzionale ai di là dei colori politici, allora può progettare guardando molto avanti». Franco



Il dg
Stefano Cetti

Cetti, direttore generale di Mm, disegna così le coordinate «ambrosiane» per uno sviluppo che passa dalle grandi opere ma non soltanto.

Quale potrebbe essere il prossimo obiettivo di crescita per Milano?

«Per non parlare soltanto di rigenerazione urbana e di infrastrutture, diciamo che ci sono tutte le premesse per renderla una delle prime smart city europee. È in questo le aziende municipalizzate sono già molto impegnate».

Da manager di un'azienda pubblica, condivide la mobilitazione degli imprenditori lombardi per rivendicare l'utilità delle grandi opere?

«Credo sia un atto dovuto. Abbiamo di fronte snodi importanti, non possiamo fermare le opere pubbliche. Una città, o un territorio, può investire sul proprio sviluppo una volta che si è attrezzata con le infrastrutture che risolvono la vita dei cittadini».

E nel caso di Milano come si traduce questo principio?

«Con una buona offerta di mobilità e di tanti altri servizi importanti, e questo è stato possibile anche grazie a un clima di cooperazione tra le diverse amministrazioni a prescindere dalle differenze politiche».

Però lei, dall'osservatorio di Mm, vede anche il lato fragile della città, quello dei quartieri popolari.

«È vero, esistono velocità diverse in città e bisogna adoperarsi per ridurre queste differenze. Noi abbiamo iniziato a farlo a partire da una lista di priorità di emergenza. Ma vedo un tema di resilienza anche in situazioni come le piene del Seveso: sono situazioni da superare assolutamente».

E sul fronte della mobilità di cosa c'è ancora bisogno?

«Stiamo lavorando su M4 e M5, contando di nuovo su un consenso politico trasversale tra Milano e Monza».

E quando sarà completato il collegamento della M4 con il capoluogo brianzolo?

«Una storia travagliata, due imprese fallite, ma siamo ripartiti: ci siamo dati il traguardo del 2020».

Gp. R.

INFORMAZIONE PUBBLICA



Il design unico, la facile lettura e la famosa lancetta rossa dei secondi sono i tratti distintivi che hanno trasformato questo classico in un orologio senza tempo. Incisato all'unico orologio situato in tutte le stazioni ferroviarie svizzere, Mondaine è considerato uno tra i "10 Classic Swiss Watch design" al mondo.

Collezione Mondaine 998 a partire da Euro 199,00

Info@hismondaine.com | T. 02 859 03 69 | www.mondaine.it
f @mondaine_91 @mondaine_watch

MONDAINE®

Swiss Watch

CRONACA DI MILANO | 2

Il simbolo era stato disegnato dalla Disney. Sarà il logo della Segna in via Lombroso

L'Ortonerato si fa Foody. E compra la mascotte di Expo



Bruno Finzi (Ordine degli ingegneri)

«Sì ai Navigli aperti
Metrò e Scali Fs
per alzare il livello»

«Il nostro modello è europeo. Ingegneria e progresso non si fermano». Il a sua volta, Milano deve essere il punto di riferimento e la locomotiva del resto d'Italia anche sul tema delle grandi opere. «C'è chi dice che ci stacciamo dall'Italia, ma io penso che facciamo da traino» spiega Bruno Finzi, presidente dell'Ordine degli ingegneri del capoluogo lombardo.

Parliamo da un esempio recente, l'alleanza Milano-Monza per il prolungamento della linea M5. Serve?

«Sì, a livello di infrastruttura c'è ancora molto da fare per adeguarci alle altre grandi città. Le metropolitane devono servire l'hinterland. Per questo sono d'accordo anche sulla Circle line, l'anello ferroviario che abbraccerà Milano e la futura M16».

Aggiungiamo un'altra linea? «Un progetto di cui si è già parlato, per unire il Nord Ovest della città con via Ripamonti e i nuovi sviluppi immobiliari. D'altra parte o si lavora sulle infrastrutture o si rimane isolati dall'Europa, per questo è importante la Tav anche per Milano».

E se non si facesse? «L'ingegneria è al servizio delle scelte politiche. Il no alla Tav sarebbe un suicidio. Le decisioni prese in questi anni a Milano mi sembrano invece coraggiose e oculate».

C'è un altro cantiere di cui si discute in città, quello dei Navigli, che suscita entusiasmi e perplessità. Il punto di vista da ingegnere qual è?

«A mio avviso bisogna vedere il progetto come un'operazione di ricucitura. In passato il reticolo di canali a Nord Ovest confluiva nella Darsena e nel reticolo Sud. La tubazione che riconnetterà la Martesana con la Darsena riporterà acqua pulita in quel bacino. Ne gioveranno sia l'agricoltura sia gli impianti che sfruttano quell'acqua».

E lo scopercamento dei tratti storici?

«Non può che giocare a turismo e alla vivibilità dei quartieri interessati. Ci sarà una rivalutazione dei negozi e delle proprietà immobiliari affacciate sui Navigli».

Stefano Cetti (Metropolitana milanese)

«Milano smart city
Ma basta emergenze
come il caso Seveso»

«Quando una città riesce a garantire le infrastrutture che servono alla qualità della vita dei cittadini e può contare sulla cooperazione istituzionale ai di là dei colori politici, allora può progettare guardando molto avanti». Franco

Cetti, direttore generale di Mm, disegna così le coordinate «ambrosiane» per uno sviluppo che passa dalle grandi opere ma non soltanto.

Quale potrebbe essere il prossimo obiettivo di crescita per Milano?

«Per non parlare soltanto di rigenerazione urbana e di infrastrutture, diciamo che ci sono tutte le premesse per renderla una delle prime smart city europee. È in questo le aziende municipalizzate sono già molto impegnate».

Da manager di un'azienda pubblica, condivide la mobilitazione degli imprenditori lombardi per rivendicare l'utilità delle grandi opere?

«Credo sia un atto dovuto. Abbiamo di fronte snodi importanti, non possiamo fermare le opere pubbliche. Una città, o un territorio, può investire sul proprio sviluppo una volta che si è attrezzata con le infrastrutture che risolvono la vita dei cittadini».

E nel caso di Milano come si traduce questo principio?

«Con una buona offerta di mobilità e di tanti altri servizi importanti, e questo è stato possibile anche grazie a un clima di cooperazione tra le diverse amministrazioni a prescindere dalle differenze politiche».

Però lei, dall'osservatorio di Mm, vede anche il lato fragile della città, quello dei quartieri popolari.

«È vero, esistono velocità diverse in città e bisogna adoperarsi per ridurre queste differenze. Noi abbiamo iniziato a farlo a partire da una lista di priorità di emergenza. Ma vedo un tema di resilienza anche in situazioni come le piene del Seveso: sono situazioni da superare assolutamente».

E sul fronte della mobilità di cosa c'è ancora bisogno?

«Stiamo lavorando su M4 e M5, contando di nuovo su un consenso politico trasversale tra Milano e Monza».

E quando sarà completato il collegamento della M4 con il capoluogo brianzolo?

«Una storia travagliata, due imprese fallite, ma siamo ripartiti: ci siamo dati il traguardo del 2020».

Gp. R.

INFORMAZIONE PUBBLICA

