Comune di Milano

DIBATTITO PUBBLICO RIAPERTURA DEI NAVIGLI MILANESI

RELAZIONE FINALE

Temi generali

Il progetto di riapertura dei navigli milanesi 5
Il dibattito pubblico 6
Un ritorno al passato o nuovo progetto di sviluppo 8
Apertura totale o parziale 9
La mobilità pubblica e privata 10
Le ricadute ambientali del progetto 15
La navigabilità 19
I costi dell'opera e la reperibilità delle risorse 23
La gestione del naviglio 26
Il cantiere e gli aspetti realizzativi 28

I tratti interessati

Tratto A - Via Melchiorre Gioia (da Cassina de' Pomm a via Carissimi) 31
Tratto B – Conca dell'Incoronata (da viale Monte Grappa a via Castelfidardo) 36
Tratto C – Via Francesco Sforza (da via del Laghetto a corso di Porta Romana) 38
Tratto D – Piazza Vetra e via Molino delle Armi – (da via Vettabbia a corso di Porta Ticinese) 41
Tratta E – Conca di Viarenna (da via Marco d'Oggiono alla Darsena) 43

Descrizione del dibattito pubblico

La gestione del percorso partecipativo 47
Metodo utilizzato 48
Lo svolgimento del dibattito pubblico in sintesi 48
L'avvio del dibattito pubblico 49
Gli incontri con il pubblico vasto 49
I quaderni degli attori 53
Il dibattito pubblico e i media locali 53
Ringraziamenti 54

TEMI GENERALI

IL PROGETTO DI RIAPERTURA DEI NAVIGLI MILANESI

Il dibattito pubblico ha riguardato il progetto di riapertura dei navigli milanesi ed in particolare il progetto di fattibilità tecnico ed economica inerente la "Connessione idraulica Naviglio Martesana – Darsena e la riapertura di cinque tratti dei Navigli Milanesi[1]".

Il progetto, elaborato da MM Spa nel novembre 2017, riprende ed aggiorna il precedente Studio di fattibilità idraulica per la riattivazione dei Navigli Milanesi e per la loro Navigabilità, redatto nel 2015 dal Politecnico di Milano (Dipartimento di Architettura e Studi Urbani).

Il progetto di fattibilità sottoposto a dibattito pubblico, prevede la riconnessione idraulica del Naviglio Martesana sino alla Darsena, attraverso la posa di una conduttura sotterranea della lunghezza di oltre sette chilometri, finalizzata alla separazione delle acque "pulite" della Martesana da quelle "sporche" del Seveso. Inoltre, il progetto prevede la riapertura di cinque tratte e la loro predisposizione alla navigabilità:

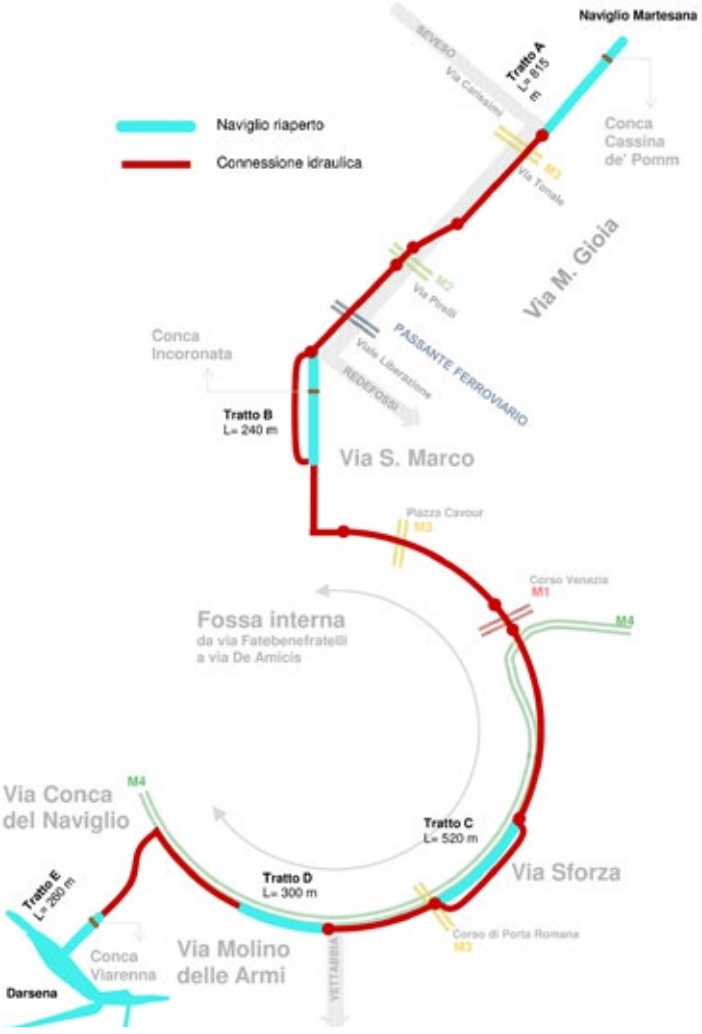
Tratto A
via Melchiorre Gioia (da Cassina dè Pomm a via Carissimi) di 850 mt.;

Tratto B
Conca dell'Incoronata (da viale Monte Grappa a via Castelfidardo) di 230 mt.;

Tratto C
via Francesco Sforza (da via Laghetto a corso di Porta Romana) di 410 mt;

Tratto D
piazza Vetra e via Molino delle Armi (da via Vettabbia a corso di Porta Ticinese) di 300mt.;

Tratto E
Conca di Viarenna (da via Marco d'Oggiono alla Darsena) di 260 mt.



La riapertura delle cinque tratte misura circa 2 chilometri, rispetto alla lunghezza complessiva del tratto cittadino del Naviglio della Martesana di 7,7 chilometri. L'amministrazione comunale ha optato per una riapertura graduale che prevede ininzialmente la riconnessione idraulica e l'apertura delle cinque tratte sottoposte a dibattito pubblico.

1 Il progetto di fattibilità è scaricabile la sito: progettonavigli.comune.milano.it/materiali/progetto-di-fattibilita

IL DIBATTITO PUBBLICO

Il dibattito pubblico si è svolto dall'11 giugno al 24 settembre 2018. Il percorso di ascolto e coinvolgimento dei cittadini è stato avviato volontariamente dall'amministrazione comunale e da MM Spa, anticipando in parte quanto previsto dalla legislazione nazionale che rende obbligatorio il dibattito pubblico sulle grandi opere (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 76/2018 recante "Modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico"). [2]

La decisione di avviare il dibattito pubblico è contenuta nella Delibera della Giunta comunale n. 650 del 2018 in ottemperanza a quanto richiesto dal Consiglio Comunale, che attraverso l'approvazione dell'Ordine del giorno del 26.03.2018 (P.G. n. 132697/2018) impegnava la Giunta "a realizzare un processo di consultazione pubblica in merito all'intervento di connessione idraulica Naviglio Martesana – Darsena e riapertura di cinque tratte dei Navigli Milanesi".

Il dibattito pubblico è stato coordinato da un soggetto terzo[3] selezionato da MM Spa secondo procedure di evidenza pubblica. [4]

L'incarico, limitato alla conduzione del processo e alla redazione della presente relazione, ha avuto una durata di circa 4 mesi.

Due erano gli obiettivi del dibattito:

1. presentare al pubblico il progetto di riapertura dei navigli con un linguaggio chiaro anche ai non addetti ai lavori;
2. ascoltare i cittadini e le loro organizzazioni per individuare le criticità del progetto e raccogliere suggerimenti e proposte migliorative.

Il dibattito ha consentito di affrontare una molteplicità di temi: da quelli generali, che hanno riguardato le ragioni dell'opera e le ricadute ambientali ed economiche di area vasta, a quelli puntuali, che hanno riguardato le criticità e le opportunità determinate dal progetto nelle singole aree interessate dagli interventi.

Che cosa ha prodotto il dibattito pubblico

1. Ha fatto emergere criticità e proposte migliorative.

Il dibattito ha consentito di far emergere opportunità e limiti dell'intervento e di raccogliere una molteplicità di osservazioni critiche e proposte migliorative che possono consentire al proponente di migliorare il progetto in una fase della sua elaborazione in cui sono ancora possibili eventuali variazioni.

Da questo punto di vista, nonostante i tempi ristretti (più volte criticati dai partecipanti), si può affermare che il dibattito pubblico abbia svolto la sua funzione, che è quella di fare emergere gli interessi e le posizioni delle comunità interessate (*faire le tour des arguments*) senza prendere posizione rispetto alla realizzazione dell'opera. La lettura della ricca documentazione ricevuta (44 Quaderni degli attori) e delle sintesi dei cinque incontri territoriali, oltre che delle circa 200 mail pervenute al sito, restituisce infatti un quadro molto ampio di osservazioni e proposte, alcune delle quali molto tecniche.

2 Il decreto è scaricabile al sito: www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2018/06/25/18G00101/sg

3 Il dibattito pubblico è stato coordinato da Andrea Pillon (Amministratore Unico di Avventura Urbana srl) con l'assistenza specialistica di Alberto Cena, Iolanda Romano ed Elena Bellu di Avventura Urbana.

4 MM Spa - Direzione Legale e Contratti, "Indagine di mercato ai sensi dell'art. 36 comma 2 lettera A del D.lgs 50/23016 per la raccolta di manifestazioni di interesse, per l'individuazione di un coordinatore della consultazione pubblica, sull'intervento di riconnessione idraulica naviglio Martesana – Darsena e riapertura di cinque tratte dei navigli milanesi, nell'ambito della riattivazione complessiva del sistema dei navigli e dalla loro navigabilità, secondo le linee di indirizzo approvate dalla giunta comunale del comune di Milano con deliberazione n. 650/2018", del 14/05/2018 - PG 29710 – Apc/ASS 762/2018 - appaltieacquisti.mmspa.eu/sourcing/expressions-of-interest/12011/resume/

2. Ha aperto una discussione sulle ragioni dell'opera.

Il dibattito pubblico, che inizialmente doveva essere incentrato sul "come" realizzare l'intervento e non sul "se" realizzarlo, ha fatto emergere posizioni contrastanti sulle ragioni e le finalità dell'opera. In altre parole, anche se l'"opzione zero" non era inizialmente prevista, molte discussioni si sono concentrate proprio sulle ragioni dell'opera e sulle priorità degli interventi alternativi che l'amministrazione dovrebbe perseguire. Ne sono testimonianza i numerosi Quaderni degli attori e gli interventi dei cittadini che, indipendentemente dalle criticità o dai vantaggi offerti da singole parti del progetto, mettono in evidenza visioni e strategie differenti di sviluppo della città e soprattutto un uso alternativo delle risorse pubbliche.

3. Ha aperto una discussione sulla gestione delle risorse idriche.

Il dibattito ha consentito di sviluppare una discussione articolata e particolarmente ricca di spunti e competenze sulla gestione delle risorse idriche e sulla valorizzazione del sistema irriguo dell'area metropolitana milanese. Le proposte raccolte non si limitano infatti alla sola riapertura del Naviglio della Martesana ma ricomprendono il ben più ampio e articolato sistema dei canali milanesi e la loro connessione con i sistemi idrografici del Seveso, dell'Adda e del Ticino. Analoga attenzione è stata posta, nel corso dell'intero dibattito, alla corretta depurazione delle acque, al controllo dei livelli di falda e all'uso delle risorse idriche a fini agricoli ed energetici.

4. Ha registrato critiche sul metodo adottato.

Infine, sono emerse critiche rispetto al metodo utilizzato per la gestione del dibattito pubblico. In primo luogo, è stata criticata la modalità di gestione degli incontri territoriali. La divisione dei partecipanti in tavoli di lavoro avrebbe, secondo alcuni partecipanti, impedito un reale confronto con il proponente dell'opera. La scelta del coordinatore di non organizzare gli incontri in modo "assembleare" ma per tavoli di lavoro è stata dettata in realtà proprio dalla volontà di coinvolgere il più alto numero di partecipanti alla discussione. Infatti la divisone per tavoli ha consentito a tutti i partecipanti di discutere il progetto, di avanzare critiche e suggerimenti e, quando ritenuto necessario dagli stessi partecipanti, di confrontarsi con i proponenti del progetto (i tecnici che hanno elaborato il progetto sono sempre stati presenti agli incontri e sono intervenuti nelle discussioni dei tavoli per fornire chiarimenti).

Altra critica riguarda la conduzione delle discussioni ai tavoli e la presunta non imparzialità dei facilitatori. Vi sono almeno due elementi che consentono di respingere questa critica ed entrambi riguardano la correttezza dei resoconti delle discussioni ai tavoli, elaborati proprio dai facilitatori. I resoconti sono infatti stati sottoposti a due successive verifiche:

- la prima, al termine di ciascun incontro, quando i facilitatori riportavano, alla presenza di tutti i partecipati, quanto discusso nei singoli tavoli. La restituzione in plenaria aveva due obiettivi: il primo era quello di condividere con tutti i partecipanti quanto discusso nei singoli tavoli; il secondo era proprio quello di verificare, in modo aperto e trasparente, che il facilitatore avesse compreso le posizioni emerse e che queste fossero riportate correttamente. In alcuni casi i cittadini sono intervenuti per integrare o correggere quanto riportato dai facilitatori, contribuendo così alla corretta restituzioni degli esiti delle discussioni;
- la seconda verifica avveniva attraverso la pubblicazione sul sito del progetto della restituzione scritta dei singoli incontri. A riprova della correttezza del lavoro svolto, si segnala che nel corso del dibattito non sono giunte richieste di integrazioni o critiche rispetto a quanto riportato dai facilitatori.

Altra critica riguarda la scelta di organizzare gli incontri pubblici nelle aree direttamente coinvolte dal progetto e di aver invece escluso parti di città che potrebbero essere interessate dagli impatti positivi o negativi dell'opera. Gli incontri territoriali, aperti a tutti i cittadini indipendentemente dalle loro aree di provenienza, avevano l'obiettivo di entrare nel dettaglio del progetto delle cinque tratte per raccogliere critiche e suggerimenti puntuali che potessero aiutare il proponente nelle successive fasi di progettazione. Bisogna inoltre ricordare, che parallelamente agli incontri nei quartieri, si sono svolti 12 incontri organizzati da gruppi e associazioni che rappresentano interessi diffusi della città e dell'area metropolitana e 3 incontri che hanno coinvolto le associazioni ambientaliste e della mobilità ciclabile e le forze economiche e sociali della città (su questi aspetti si veda il capitolo dedicato alle azioni svolte dal dibattito pubblico).

Infine, è necessario segnalare che secondo alcuni, il dibattito pubblico non sarebbe sufficiente per prendere

una decisone consapevole sulla realizzabilità del progetto. In particolare, alcuni interlocutori chiedono venga indetto un referendum che possa far esprimere l'intera città. Su questo punto si ricorda che nel giugno 2011 si è svolto il referendum consultivo sulla riapertura dei navigli con il seguente quesito: "Volete voi che il comune di Milano provveda alla risistemazione della Darsena quale porto della città ed area ecologica e proceda gradualmente alla riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi sulla base di uno specifico percorso progettuale di fattibilità?". Al referendum hanno votato il 49,09% degli aventi diritto con un'affermazione dei "si" pari al 94,32%.

Non sono poi mancate posizioni che hanno apprezzato il metodo utilizzato e giudicato positivamente la scelta dell'amministrazione di aprire un percorso di ascolto e coinvolgimento dei cittadini su un progetto così rilevante per la città (che potrebbe essere replicato, negli auspici di alcuni partecipanti, anche per altri progetti significativi).

UN RITORNO AL PASSATO O NUOVO PROGETTO DI SVILUPPO

Uno dei temi più discussi durante il dibattito pubblico è stato quello relativo agli obiettivi del progetto. Al dibattito pubblico si riconosce l'utilità di aver fatto emergere i punti di forza e le criticità relativi alla riconnessione idraulica e alla riapertura delle cinque tratte mentre si evidenzia la mancanza nel non aver affrontato a sufficienza il tema generale delle ragioni stesse del progetto.[5] Nonostante l'illustrazione delle finalità del progetto nell'incontro di avvio del dibattito, poi ripresa nei successivi incontri territoriali e nell'incontro di approfondimento dedicato ai risultati dell'analisi costi benefici, risulta ancora non del tutto chiaro il legame tra il progetto di riapertura dei navigli ed una strategia più ampia di sviluppo della città.

Forse, proprio in ragione di una debole adesione alla strategia alla base del progetto, il dibattito ha registrato tra i partecipanti due posizioni dominanti in contrasto fra loro: una più critica e l'altra più favorevole.

La posizione più critica considera la riapertura dei navigli un'operazione non necessaria e per alcuni aspetti forzata, ovvero la "simulazione di un tracciato antico" che non ha "nulla a che vedere con il recupero della propria storia",[6] o anche "una riproposizione forzata di un segno paesaggistico" estraneo al contesto economico, urbanistico e culturale, una "operazione folkloristica, costosa ma non pregiata".[7] In alcuni casi la critica si spinge a paventare "rischi economici ed esecutivi" per la città che non sarebbero giustificati ("è incomprensibile se non alla luce di una nostalgia per una città che non c'è più ma che, se realizzata, impegnerebbe sin dal giorno dopo l'Amministrazione e i cittadini in continue opere di manutenzione e in un forzato e diseconomico rallentamento delle attività urbane").[8]

La posizione più favorevole considera invece il progetto un'occasione di sviluppo economico e turistico e di riqualificazione ambientale ed urbana, che può "avvicinare Milano ad altre città del nord Europa".[9] Secondo questa visione il progetto, se considerato nella sua versione integrale, consentirebbe alla città di Milano di reinterpretare in chiave moderna il suo rapporto con l'acqua, trasformandola in meglio: "una città più smart, più sostenibile, caratterizzata da una mobilità nuova, con più spazi dedicati ai pedoni, agli sportivi, ai ciclisti

5 Su questo tema si veda ad esempio la posizione espressa nel Quaderno degli Amici della Martesana dove si afferma che "l'ascolto dei cittadini che hanno visionato il progetto all'Infopoint ci ha fatto capire che uno degli argomenti più significativi che ne determina la valutazione è l'utilità; molti di coloro che esprimevano dubbi o contrarietà al progetto hanno cambiato atteggiamento quando abbiamo illustrato quale dovrebbe essere lo scopo finale, ovvero la totale riapertura dei navigli a livello lombardo ricostruendo così quella 'via d'acqua' che collega il lago di Como a Venezia".

6 Tratto dal Quaderno di Gianni Beltrame ed altri.

7 Su questi temi si veda la restituzione dell'incontro pubblico del 10.07.2018 (Tratta D – Piazza Vetra e via Molino delle Armi) e i quaderni di Raffaele Pugliese e della Federazione del Partito Comunista Milanese.

8 Tratto dal Quaderno del Comitato dei Navigli.

9 Su questi temi si veda il Quaderno di Michele Sacerdoti.

(…) che punta al recupero dell'immagine culturale ancora poco valorizzata nella sua storia e nei suoi percorsi d'arte".[10] Il progetto avrebbe inoltre la funzione di valorizzare lo spazio pubblico e la qualità urbana, con "una dimensione che a Milano è stata spesso sacrificata in passato a favore della qualità dei giardini interni e dello spazio privato (…) un movimento dallo spazio privato allo spazio pubblico che molte grandi città hanno compiuto da tempo e che per Milano si tratta di consolidare".[11]

Nell'ambito della visione positiva si inserisce una lettura particolare del potenziale di sviluppo economico del progetto, ed è quella offerta dal Quaderno di Michele Corti, secondo cui i Navigli "rappresentavano vie di latte e di formaggi" ed hanno contribuito a determinare "la storia del commercio caseario milanese". Le testimonianze storiche legate alle attività e al commercio caseario rappresentano infatti elementi di un "paesaggio gastronomico" che dovrebbe essere recuperato e che potrebbe "qualificare l'offerta gastronomica lungo tutta la via d'acqua e in particolare nella cerchia interna".[12]

G1[13] | Al termine del dibattito, rispetto alle questioni emerse, si chiede al proponente di motivare nuovamente, nella sua relazione finale, le ragioni e gli obiettivi del progetto e di confermare o meno la sua realizzazione.

APERTURA TOTALE O PARZIALE

La discussione relativa alla apertura totale o parziale dei navigli è stata più volte al centro del confronto tra sostenitori e oppositori del progetto.

Riapertura totale

Tra coloro che si sono espressi a favore dell'intervento si è aperta una discussione che riguarda la prospettiva futura di completa realizzazione dell'opera. Benché siano state comprese le ragioni che hanno condotto l'amministrazione alla scelta di prediligere una realizzazione "per fasi" (ossia per non gravare eccessivamente sul bilancio pubblico e per limitare gli impatti viabilistici e dei cantieri sulla città), si registra una certa preoccupazione per il rischio che il progetto possa non essere completato. Si teme infatti che l'assenza di una programmazione puntuale delle prossime fasi possa pregiudicare il compimento dell'intero disegno ("la mancanza di un cronoprogramma e di un piano di sostenibilità finanziaria dell'intera opera aumenta il rischio e il sospetto, che ci si limiterà a realizzare solo le cinque tratte iniziali, lasciando poi l'opera incompiuta").[14] A tale preoccupazione si associa la richiesta che l'opera sia inserita negli strumenti di programmazione, ovvero "integrata in una pianificazione allargata al Piano Generale del Traffico (PGT), al sistema dei trasporti e dei servizi, anche dell'ambito della rete metropolitana e regionale".[15]

La riapertura parziale

Si sono registrate anche posizioni intermedie che propendono per una realizzazione parziale del progetto, che si limiti alla riconnessione idraulica oppure all'apertura solo di alcune tratte.

Una delle proposte suggerisce di completare la riconnessione idraulica e di realizzare la riapertura delle tratte

10 Ibidem. Su questi temi si veda anche il Quaderno dell'Associazione Riaprire i Navigli.

11 Tratto dal Quaderno di Alessandro Balducci.

12 Tratto dal Quaderno di Michele Corti.

13 Le domande poste dal dibattito pubblico al proponente sono classificate in ordine progressivo distinguendo con la lettera "G" le questioni di carattere generale, mentre i temi che riguardano le singole aree, con la lettera che distingue le singole tratte.

14 Tratto dal Quaderno della Camera del Lavoro Metropolitana di Milano. Su questi temi si veda anche il Quaderno dell'Associazione Riaprire i Navigli.

15 Ibidem. Su questi temi si vedano anche i quaderni degli attori del WWF Lombardia, dell'Associazione Urban Curator TAT, del Touring Club Italiano, della FIAB Milano Ciclobby.

che valorizzano le aree di maggior pregio storico ed architettonico (Conca dell'Incoronata[16] e Conca di Viarenna). In questo modo si otterrebbero i vantaggi ambientali ipotizzati dal progetto limitando i costi di realizzazione e le criticità relative alla mobilità e alla sosta (soprattutto nelle aree di via Sforza e via Melchiorre Gioia).[17]

I sostenitori di questa proposta segnalano inoltre che un progetto così fortemente orientato al recupero storico ed archeologico delle antiche conche porterebbe dei vantaggi in termini economici perché potrebbe "essere inserito nel progetto *Canaux Historiques- Voies d'eau Vivantes* dell'Unione Europea, come già avvenuto per il progetto di restauro del naviglio di Paderno",[18] consentendo così di reperire altre risorse finanziarie necessarie alla sua realizzazione.

Il "piccolo naviglio"

Una proposta alternativa, contenuta nel Quaderno degli attori di Italia Nostra, è quella che chiede di modificare il progetto rendendolo più sostenibile sia dal punto di vista finanziario che realizzativo. La proposta consiste nel realizzare un *piccolo naviglio* "non più navigabile e dalle dimensioni ridotte" che "utilizzerebbe solo in parte il vuoto dell'antico alveo" e che avrebbe un livello dell'acqua a ridosso del piano stradale. Inoltre, il piccolo naviglio "potrà in alcuni luoghi urbani di particolare interesse ambientale e di estensione sufficiente (…) formare degli specchi d'acqua comunicanti con il corso principale, dei laghetti laterali, delle vasche alimentate dalla stessa acqua che scorre (…) si potrà così introdurre nuovamente l'acqua nella città anche se in luoghi non sempre coincidenti con quelli un tempo occupati dal vecchio naviglio" (la proposta articolata è sintetizzata in nota).[19]

G2 | Al proponente si chiede di valutare la possibilità di presentare una programmazione che chiarisca i tempi di realizzazione delle successive fasi del progetto, con l'eventuale inserimento dello stesso negli strumenti di programmazione del Comune.

G3 | In merito alle proposte di apertura parziale (1. realizzazione della riconnessione idraulica e riapertura delle sole tratte storiche; 2. realizzazione del "piccolo naviglio) si chiede al proponente di esprimere la propria posizione e di motivare le ragioni delle scelte che vorrà adottare.

LA MOBILITÀ PUBBLICA E PRIVATA

Le maggiori preoccupazioni e critiche sollevate dal progetto di riapertura dei navigli riguardano gli impatti negativi che potrebbero verificarsi sulla mobilità delle aree interessate dagli interventi.

16 Secondo alcuni partecipanti il tratto che riguarda la conca dell'Incoronata potrebbe essere prolungato sino alla Chiesa di San Marco, mentre per il tratto che interessa la Conca di Viarenna si suggerisce l'ulteriore apertura del tratto tra via D'Oggiono e via De Amicis.

17 Si veda la restituzione dell'incontro pubblico del 17.07.18 – Tratta E (da via Marco d'Oggiono alla Darsena)

18 Tratto dal Quaderno di Mario Giorcelli e Corrado Angione. Analoga posizione è espressa Comitato Navigli.

19 Si potrebbe inoltre "ripristinare il laghetto di San Marco "collocato come una volta nella omonima piazza. Si dovrà perciò abolire il parcheggio sotterraneo che oggi occupa la fossa del vecchio laghetto. In secondo luogo si potrà aprire uno specchio d'acqua a lato del Palazzo del Senato, ora Archivio di Stato, in corrispondenza alla attuale via Marina: ampia, luminosa e ricca di verde. Lo specchio potrebbe portare una nota di freschezza in una zona oggi non abbastanza valorizzata né appetibile come meriterebbe sebbene sia adiacente al bel giardino all'inglese di Villa Reale (ex Villa Belgioioso) e quasi dirimpetto alla spianata alberata dei Boschetti. In un complesso di verde così ricco, esteso, folto, la presenza dell'acqua introdurrebbe una aggiunta naturalistica di grande effetto. In terzo luogo, potrebbe essere ripristinato il "laghetto" di Santo Stefano, dove arrivavano i marmi di Candoglia e venivano scaricati per essere trasportati al vicino cantiere della Cattedrale. In quarto luogo, l'acqua potrebbe essere fatta debordare dal corso obbligato del "Piccolo" naviglio ed entrare nel Giardino della Guastalla confluendo nella vasca in stile rococò che si trova nel prato al centro del Giardino. Sarebbe inoltre consigliabile ripristinare il vecchio ponte che si trovava di fronte all'esistente portone barocco, un tempo passaggio obbligato per superare il vecchio naviglio ed entrare nel grandioso cortile della Ca' Granda. In quinto luogo, come del resto previsto anche dal Progetto del Comune, il "Piccolo" naviglio potrebbe espandersi e diventare specchio d'acqua o piccolo lago in corrispondenza del Parco delle Basiliche dove, come in altri posti verdi, l'acqua introdurrebbe una nota di vivacità e di suggestione paesaggistica. Si arriverebbe infine in via Molino delle Armi e da qui attraverso la via Arena si proseguirebbe in direzione della Conca di Varenna oltre alla quale il percorso del naviglio andrebbe a terminare nel bacino della Darsena. Tratto dal Quaderno degli attori di Italia Nostra.

Nel corso del dibattito sono emerse due differenti visioni della mobilità e dell'uso del territorio: una lenta e una veloce.

La visione per la mobilità lenta considera il progetto un'occasione per ripensare il sistema della mobilità locale, incentrandolo non più sull'uso dell'auto privata, ma su una mobilità ciclabile e pedonale, in grado di collegare Milano con l'area della città metropolitana e restituire vivibilità ai quartieri, che sono "soffocati dal traffico e dall'inquinamento". I sostenitori di questa visione sono favorevoli alla chiusura graduale del traffico nel centro storico e a politiche che disincentivino l'uso del mezzo privato a favore del trasporto pubblico e considerano il progetto come un passo importante in questa direzione.[20]

La visione per la mobilità veloce considera invece la rapidità degli spostamenti, sia per il trasporto pubblico che per quello privato, una prerogativa irrinunciabile per una città dinamica come Milano.[21] Una visione che mette al centro la mobilità tradizionale e segnala le ricadute negative che il progetto potrebbe avere su un sistema già debole: la riduzione delle sezioni delle carreggiate, l'eliminazione di aree di parcheggio, maggiori difficoltà di accesso ai passi carrai, agli esercizi commerciali e alle funzioni pubbliche.

A preoccupare maggiormente i partecipanti al dibattito pubblico (soprattutto nelle aree di via Melchiorre Gioia e di via Sforza) sono le possibili ripercussioni negative sul traffico nelle aree di intervento ("la riapertura dei navigli comporterà inevitabilmente un grave ostacolo alla circolazione dei mezzi di trasporto, sia pubblica che privata, con spostamento di tutto il traffico sulle cerchie più esterne che attualmente sono già insufficienti a smaltire il flusso della circolazione").[22] La congestione che rischia di crearsi nelle aree esterne al progetto, secondo alcuni partecipanti, comporterebbe un incremento dei tempi di percorrenza, con ricadute negative in termini economici, e la formazione di ingorghi ed incolonnamenti che porterebbero ad un peggioramento dell'inquinamento atmosferico.[23]

Nel corso degli incontri il proponente ha più volte ribadito che la realizzazione del progetto e la sua sostenibilità dal punto di vista della viabilità urbana si basa sulle previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che prevede, tra le altre cose, una riduzione generalizzata del tasso di motorizzazione e quindi del traffico privato, soprattutto nelle zone centrali della città (tendenza irreversibile che interessa tutte le grandi città europee).[24] I possibili effetti negativi sulla mobilità sarebbero pertanto compensati non solo da una riduzione sostanziale del numero delle auto circolanti, ma anche dalla disponibilità dei cittadini a modificare le proprie abitudini, rinunciando all'uso dell'auto privata a vantaggio del trasporto pubblico, soprattutto dopo l'entrata in esercizio della M4, o di altre forme di mobilità alternativa.

I più critici verso questa impostazione affermano invece che il PUMS non ha ancora concluso il suo iter approvativo e pertanto le previsioni in esso contenute rispetto alla riduzione del traffico ad oggi non possano ritenersi affidabili ("sono ancora tutte da verificare nella loro attuazione concreta").[25] Questa incertezza renderebbe quindi non del tutto attendibili le stime sui flussi di traffico e sui tempi di percorrenza, sia nelle aree direttamente interessate dagli interventi sia più in generale nel sistema della mobilità cittadina.

---

20 Su questi temi si segnalano i quaderni di Nadia Crippa e Aldo Lupo, di Anna Maria Marsala, Michele Sacerdoti, Claudia Sorlini, del WWF Lombardia, di Simona Viola, dell'Associazione Casa dell'Agricoltura Milanese, dell'Associazione Genitori Antismog, della Fiab Milano Ciclobby, dell'Associazione Riaprire i Navigli.

21 A titolo di esempio si riporta un passaggio del Quaderno di Massimo Mazzonzelli dove si chiede: "perché si vuole obbligare la gente a vivere in modo più lento, meno dinamico, meno efficiente ed attivo? Perché si vogliono creare delle zone di puro passeggio, dove non ci sono né negozi né altri esercizi commerciali, dove le persone non saranno mai motivate a transitare, tanto meno nei mesi invernali? si creeranno aree semideserte, che degraderanno velocemente".

22 Tratto dal Quaderno di Franca Belgrado.

23 Su questi temi si veda anche il Quaderno degli attori di WWF Lombardia.

24 L'eccessiva presenza di automobili è denunciata nel Quaderno dell'Associazione Genitori Antismog quando affermano che "Milano ha oggi circa 55 auto ogni 100 abitanti. Altre città europee come Berlino ne hanno 35 o come Parigi 42, sebbene siano anche di dimensioni più estese. Rimanendo poi in tema consideriamo Amsterdam, città d'acqua per eccellenza ed esempio per la mobilità sostenibile: ha circa 30 auto ogni 100 abitanti. Se Milano avesse, in proporzione, lo stesso numero di auto che ha Amsterdam ne dovrebbe veder sparire 340.000! Ma anche considerando Parigi, Milano ne dovrebbe avere, in proporzione, 175.000 in meno". Tratto dal Quaderno degli attori dell'Associazione Genitori Antismog

25 Tratto dal Quaderno di FIAB Milano Ciclobby. Posizione analoga è espressa anche dal Quaderno degli attori di Gianni Beltrame ed Altri.

G4 | Su questi temi si chiede al proponente se intende confermare le previsioni contenute nel PUMS, che come dichiarato renderebbero sostenibile la realizzazione del progetto, o se sia sua intenzione rivederle.

La pedonalizzazione della cerchia interna

Come già accennato il progetto è stato interpretato anche come occasione per ridurre la circolazione delle auto private lungo la cerchia dei navigli. L'apertura delle cinque tratte potrebbe portare infatti ad una riduzione della capacità di circolazione tanto da pre-configurare la pedonalizzazione delle aree interessate dagli interventi.

Alcuni partecipanti hanno mostrato contrarietà per questa ipotesi, sostenendo che la riduzione del traffico privato potrebbe essere perseguita anche senza la riapertura dei navigli. A titolo di esempio vengono citate altre proposta contenute "nel Piano Particolareggiato del Traffico del Centro storico (2004) e nello Studio del Dipartimento di architettura e Pianificazione del Politecnico sulla riqualificazione urbana entro i Bastioni (2008)" che prevedono "con costi economici e sociali di gran lunga inferiori, interventi che estendono significativamente le aree pedonali, proteggono dal traffico di attraversamento i quartieri soprattutto residenziali, impongono limiti di velocità sotto la soglia dei 30 km/h, così da rendere compatibile e generalizzata la circolazione pedonale e ciclabile con quella veicolare, stabilmente e progressivamente ridotta".[26]

Sempre nel merito della riduzione del traffico nella cerchia interna, alcuni partecipanti chiedono che essa venga sperimentata fin da subito "anticipandone gli effetti attraverso una simulazione che tenga conto degli ingombri del canale",[27] mentre altri chiedono di introdurre, "in anticipo rispetto all'avvio dei lavori, un sistema circolatorio che (elimini) il traffico di scorrimento, (preveda) un servizio di trasporto pubblico nei due sensi di circolazione e così, di fatto, (pedonalizzi) la cerchia".[28]

G5 | Si chiede al proponente di specificare la propria posizione rispetto all'ipotesi di pedonalizzazione della cerchia dei navigli e, nel caso di realizzazione del progetto, di avviare forme di sperimentazione anticipata di limitazione del traffico privato.

La mobilità pedonale e ciclabile

Coloro che sono favorevoli all'intervento vedono nel progetto anche un'opportunità di revisione dell'intero sistema della mobilità urbana, con l'obiettivo di anteporre la mobilità ciclo pedonale a quella automobilistica privata. I sostenitori di questa visione ritengono che il progetto non sia sufficientemente ambizioso sotto questo profilo (sostenendo che presenti "una sorta di *riverenza* verso le auto e quindi sia troppo timido nel limitare lo spazio alla mobilità motorizzata privata").[29] In altre parole, si chiede un progetto più coraggioso: "il progetto di riapertura dei navigli non può andare a discapito della ciclabilità e della pedonalità, anzi deve essere un'occasione per riequilibrare lo spazio pubblico e le scelte modali di trasporto a favore della pedonalità, della bicicletta e del trasporto pubblico".[30]

Ad essere particolarmente criticato, soprattutto nel tratto della cerchia interna, è l'uso promiscuo ciclabile e pedonale dello spazio pubblico. Si sostiene infatti che l'uso promiscuo rappresenti una visione limitata e superata che va utilizzata con "parsimonia" perché mette in competizione pedoni e ciclisti nell'utilizzo degli spazi. A questo proposito si ritiene che il progetto sia limitato poiché portatore di una visione "miope priva di lungimiranza e del tutto inadeguata nell'ottica di favorire un crescente sviluppo e diffusione dei mezzi a trazione umana".[31]

---

26 Tratto dal Quaderno di Gianni Beltrame ed Altri.

27 Tratto dal Quaderno di FIAB Milano Ciclobby.

28 Tratto dal Quaderno di Gianni Beltrame ed Altri.

29 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Genitori Antismog

30 Ibidem

31 Tratto dal Quaderno di Fiab Milano – Ciclobby che su questo punto aggiunge: "che manca la visione di un cambiamento, per esempio, sulle modalità della logistica delle merci che, specie in relazione alle consegne "per contro proprio", potrebbero ricevere

Su questo tema sono state avanzate le seguenti proposte migliorative:

- superare le misure "minime" prescritte dal Codice della strada che prevede pista ciclabile monodirezionale della larghezza di 1,5 metri (dato che, "ancorché stabilita dalle norme vigenti, appare di certo inadeguata a sostenere la previsione di un forte incremento della ciclabilità dal 6% al 20%");[32]
- progettare spazi più capienti "sia per consentire il transito agevole di mezzi di maggior ingombro, come le cargo bike, sia per favorire il sorpasso in condizioni di sicurezza tra ciclisti e la convivenza tra utenti con esigenze e velocità differenti";[33]
- realizzare "piste ciclabili monodirezionali, senza cambi di lato, lineari e continue (…) preferibilmente su strada, meglio se in sola segnaletica e in condizioni di moderazione della velocità";[34]
- assegnare, come avviene in altri paesi europei, la prevalenza alla circolazione ciclabile "dove i veicoli a motore sono ospiti e procedono a velocità fortemente moderata, dando sempre la precedenza alle bici" (strada delle biciclette).[35]

Infine si segnalano due ulteriori richieste:

- nel caso di apertura parziale delle cinque tratte che "la mobilità sostenibile e ciclistica siano progettate anche tra un tratto e l'altro, con grande attenzione alle connessioni";[36]
- nel caso di apertura completa che "fin da subito sia ben chiara la visione di cosa succederà alla mobilità sostenibile e ciclistica a seguito della riapertura di tutto il tracciato".[37]

G6 | Si chiede al proponente se condivide le proposte migliorative sopra riportate e come pensa di tenerne conto nell'eventuale sviluppo delle successive fasi di progettazione (in particolare per quanto riguarda l'uso promiscuo pedonale/ciclabile, la larghezza minima e la mono-direzionalità delle piste e la continuità ciclabile tra le varie tratte).

Il tema dei parcheggi

Altro tema, particolarmente sentito, soprattutto in via Melchiorre Gioia, è quello della sottrazione dei parcheggi. Il tema, approfondito anche nei paragrafi dedicati alle singole tratte, è stato oggetto di accese discussioni anche perché il progetto, così per come presentato, ha contributo solo in parte a fare chiarezza sul numero totale dei parcheggi che sarebbero eliminati e sulle azioni necessarie per sostituirli. Da qui la richiesta, da parte dei partecipanti al dibattito pubblico, di far precedere l'approvazione del progetto da un'attenta valutazione delle ricadute positive e negative che si avrebbero sulla sosta nelle aree interessate dagli interventi. In particolare, si chiede che venga predisposto un piano complessivo di riordino della sosta che preveda:

- di mantenere il numero di parcheggi attuali (recuperandoli eventualmente nelle aree adiacenti a quelle di intervento);
- di incrementare il numero di parcheggi per i soli residenti (convertendo i parcheggi a pagamento con strisce blu in aree di sosta con strisce bianche);
- di prevedere, in zone strategiche della città, la realizzazione di parcheggi di interscambio che consentano di passare senza particolari disagi dal veicolo privato a quello pubblico.

Su questi temi sono state espresse altre posizioni da parte di coloro che hanno affermato che nel corso degli anni sia stata sottratta, per far posto alle auto, una quota eccessiva di spazio pubblico ("senza considerare

---

un forte impulso da una viabilità più scorrevole e dall'utilizzo diffuso di mezzi ecosostenibili, quali le cargo bike". Su questi temi si veda anche il Quaderno di Italia Nostra (limitatamente ad alcuni commenti).

32 Tratto dal Quaderno di Fiab Milano – Ciclobby.

33 Ibidem.

34 Su questo punto si segnala il Quaderno degli attori dei Genitori Antismog che predilige la realizzazione, lungo il tratto di Via Melchiorre Gioia, di piste ciclabili "bi-direzionali per ogni lato, così da consentire la mobilità locale in bicicletta senza dover obbligare doppi attraversamenti, e di dimensioni adeguate".

35 Tratto dal Quaderno di Fiab Milano – Ciclobby.

36 Ibidem.

37 Ibidem.

che c'è un limite a questa destinazione ed un argine deve essere posto: le larghezze dei marciapiedi vengono drasticamente ridotte a discapito dei pedoni"). [38]

G7 | Si chiede al proponente di specificare il numero dei parcheggi interessati dalla realizzazione del progetto e di indicare se e quali azioni intenda intraprendere per compensare la quantità di posti auto che saranno eliminati.

Il tema della sicurezza stradale nella cerchia interna

Un elemento critico di natura diversa, ma sempre con impatto sulla mobilità delle persone, riguarda gli aspetti legati alla sicurezza stradale. Infatti, secondo alcuni interlocutori il nuovo schema di circolazione stradale crea pericolo alle case e alle persone "perché mantiene per quasi tutta la sponda destra, quella dove lo storico naviglio scorreva a ridosso delle case, un marciapiede ciclopedonale di larghezza inferiore a 3,5 metri che è la larghezza minima obbligatoria richiesta dai Vigili del Fuoco per gli automezzi di soccorso, autoambulanze comprese. In Via Francesco Sforza il marciapiede della sponda destra orografica è di appena 3,10 metri mentre in altre vie il progetto prevede addirittura i 2,70 metri". [39]

G8 | Si chiede al proponente di portare le proprie argomentazioni sul tema della sicurezza.

Il trasporto pubblico e la linea 94

La limitazione alla circolazione stradale ha allarmato una buona parte di partecipanti al dibattito pubblico per i timori che ci possano essere ripercussioni negative sul trasporto pubblico.

A preoccupare maggiormente è la soppressione della linea 94.[40] Il servizio attuale è giudicato particolarmente efficace perché sviluppa un percorso circolare nei due sensi di marcia che è molto utilizzato in quanto connette importanti funzioni pubbliche (come ad esempio l'Università Statale, il Policlinico, il Fatebenefratelli). Si ritiene che, anche nel caso di realizzazione del progetto o di implementazione di misure di riduzione del traffico nel centro storico, tale percorso venga mantenuto ("rimarrebbe necessaria una linea di superficie ad anello nella cerchia interna, una *circleline* capillare che agevoli gli spostamenti").

Secondo molti partecipanti la soppressione della linea non sarebbe infatti compensata dalla nuova metropolitana M4 poiché:

- il servizio offerto dalla linea 94 è molto più capillare rispetto a quello offerto dalla M4 ("6 fermate sotterranee non svolgono la stessa funzione delle 12-14 fermate in superficie");[41]
- alcune aree oggi servite dalla linea 94 non sarebbero raggiungibili con la M4;
- alcune tipologie di utenze (come ad esempio anziani, donne con bambini, persone con difficoltà motorie) prediligono i mezzi di superficie perché più facilmente accessibili.

La richiesta che emerge è quella di rivedere il progetto affinché sia possibile mantenere il servizio della linea 94 e la sua circolarità o, in alternativa, garantire il servizio prevedendo l'utilizzo di nuovi autobus o navette (magari elettriche) compatibili con la nuova configurazione viabile.

Una posizione specifica a tal proposito è stata espressa da Assolombarda che avanza la richiesta di posticipare la realizzazione del progetto alla messa in esercizio del prolungamento della Linea 1 fino a Monza Bettola e del relativo parcheggio di interscambio. Contestualmente sarebbe necessario potenziare il parcheggio di "Bignami sulla Linea 5 che, inter scambiando con la M3 a Zara, potrebbe incidere ulteriormente nel favorire l'utilizzo del trasporto pubblico per chi proviene dall'hinterland nord dell'area metropolitana". [42]

38 Tratto dal Quaderno di FIAB Ciclobby.

39 Tratto dal Quaderno del Comitato Navigli. Su questi temi si veda anche il Quaderno dell'Associazione Urban Curator TAT.

40 Critiche verso la soppressione della linea 94 sono state espresse negli incontri pubblici del 26.06.2018 (Conca dell'Incoronata), del 03.07.2018 (via Francesco Sforza), del 10.07.2018 (piazza Vetra via Molino delle Armi) e dal Quaderno di Franco Spirito.

41 Tratto dal Quaderno di FIAB Milano Ciclobby.

42 Tratto dal Quaderno di Assolombarda.

Sempre a proposito della possibile eliminazione della linea 94 alcuni partecipanti rimarcano possibili effetti negativi sul commercio: "la scelta di togliere i mezzi di superficie in presenza di nuovi percorsi del metrò di fatto penalizza il commercio di superficie e le persone anziane o quelle che soffrono i luoghi chiusi".[43]

G9 | Si chiede al proponente di confermare, in caso di realizzazione del progetto, la soppressione della linea 94 o di specificare quali eventuali azioni saranno poste in atto per garantire un'analoga efficienza di servizio.

LE RICADUTE AMBIENTALI DEL PROGETTO

Le ricadute ambientali dell'intervento, e in particolare i benefici derivati dalla riconnessione idraulica, sono tra gli aspetti più condivisi ed apprezzati del progetto.

Un merito del dibattito pubblico è di aver avviato una discussione aperta sul tema della gestione e valorizzazione delle risorse idriche e delle ricadute ambientali ed economiche che potrebbero derivare dalla realizzazione del progetto.

I temi ambientali hanno riscosso maggiore attenzione rispetto ad altri benefici che si è dichiarato di voler perseguire con il progetto: si tratta infatti di valori che interpretano una volontà di trasformazione della citta ("un passaggio da un modello di industria a un modello ambientale, attento alle interazioni con il contesto").[44]

La riapertura dei navigli, che associazioni come Legambiente e WWF Lombardia vorrebbero estendere alle parti più significative del complesso sistema idrografico della città e della sua area metropolitana,[45] acquista il significato di "una vera è propria infrastruttura verde/blu, in grado di offrire una molteplicità di servizi e non solo scorci di una Milano d'antan".[46]

Il ripristino del collegamento del naviglio Martesana (che include il Seveso e il Redefossi) e dei navigli Grande e Pavese può avere il valore di un'opera infrastrutturale strategica. A questo scopo essa deve essere, collocata entro "un piano direttorio delle acque superficiali (…) fortemente integrato con gli strumenti di regolazione edilizia ed urbanistica (Piano di Governo del Territorio, Piano Scali, piano dei sottoservizi, Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Sud) e di pianificazione energetica (PAES) e della mobilità (PUMS), e che diventi un grande processo di rigenerazione urbana, capace di fare di Milano una *European green capital*, capofila nella gestione delle risorse idriche".[47]

G10 | Si chiede al proponente se intenda accogliere la proposta di predisporre un piano direttorio delle acque superficiali che comprenda il complesso e articolato sistema delle acque milanesi.

La separazione delle acque "sporche" del Seveso da quelle "pulite" della Martesana

Uno degli elementi più apprezzati del progetto è la separazione idraulica delle acque del Seveso da quelle della Martesana. È stato riconosciuto che l'intervento consente di alimentare con acque di buona qualità il canale della Vettabbia (oggi alimentato da pozzi) e, di conseguenza, il territorio agricolo a sud di Milano,

43 Tratto dal Quaderno di FIAB Milano Ciclobby.

44 Tratto dal Quaderno di Empio Malara.

45 È importante sottolineare che le associazioni Legambiente e WWF Lombardia nel giudicare favorevolmente il progetto di riapertura dei navigli auspicano che analoga attenzione possa essere dedicata all'insieme del reticolo idrografico della città e in particolare che si ottenga un livello soddisfacente delle acque del Seveso e che il canale di Redefossi possa essere trasformato in un corpo idrico di qualità. Inoltre essi chiedono che il canale scolmatore del Redefossi venga trasformato per accentuarne le caratteristiche naturali. Su questi temi si vedano i quaderni degli attori di Legambiente e WWF Lombardia. Posizione analoga è stata espressa dall'Associazione Genitori Antismog.

46 Su questi temi si veda ance il Quaderno dell'Associazione Casa dell'Agricoltura di Milano.

47 Su questi punti si veda il Quaderno di Legambiente Lombardia.

alleviandone la carenza idrica.

In altre parole, attraverso la realizzazione del progetto "si consegna alla città un nuovo compito, quello di restituire alla campagna le proprie acque, rafforzando quel rapporto città/campagna che da sempre è una forza per Milano".[48]

Inoltre, la disponibilità di acqua di buona qualità consentirebbe di ridurre i costi economici ed energetici per l'irrigazione del verde pubblico e privato (che avviene attualmente principalmente attraverso pozzi e/o l'utilizzo di acqua potabile).[49]

Infine, occorre segnalare la posizione, seppur minoritaria, di coloro che non giudicano positivamente la riconnessione idraulica, soprattutto a causa degli elevati costi di realizzazione, e che sostengono che le tratte riaperte potrebbero essere alimentate attraverso altre fonti idriche.[50]

La riduzione dei costi della depurazione

La separazione delle acque della Martesana da quelle del Seveso consente inoltre di ridurre la portata delle acque "parassite" che concorrono a diluire il carico inquinante dei reflui destinati alla depurazione, con un conseguente incremento dei costi della depurazione stessa. Riguardo a questo tema è stato evidenziato come la riconnessione idraulica possa rappresentare anche un'occasione per "sperimentazioni di fitodepurazione lineare su larga scala".[51]

Nel corso del dibattito sul collettamento delle acque parassite sono emersi alcuni dubbi che riguardano i calcoli presentati per definire il risparmio sui costi della depurazione. In particolare, si suggerisce di "sviluppare un'analisi più dettagliata relativa sia alla qualità sia alle portate coinvolte, e una valutazione dell'impatto sul regime di funzionamento del sistema idrico, inserendo, nel caso, le eventuali integrazioni che si dovessero rendere necessarie per gestirne la variabilità. In mancanza di tale indagine non risulta possibile dare una corretta valutazione ai benefici menzionati in termini di riduzione delle portate conferite negli impianti di depurazione".[52]

G11 | Si chiede al proponente se conferma le stime relative al risparmio sui costi della depurazione, riportate nel documento di analisi costi benefici, o se intende rivederle alla luce delle critiche sopra esposte, riportando maggiori dettagli.

La valorizzazione delle fonti di energia rinnovabile

Altro vantaggio più volte sottolineato, e generalmente condiviso, riguarda la possibilità offerta dal progetto di valorizzare la produzione di energia da fonti rinnovabili. In particolare, la riconnessione idraulica consentirebbe di sviluppare sistemi geotermici di riscaldamento e raffrescamento degli edifici, attraverso l'utilizzo delle pompe di calore. Ad oggi tale tecnologia è poco sviluppata proprio perché l'acqua di falda utilizzata dalle pompe di calore, una volta utilizzata, non può, salvo eventuali deroghe, essere rimessa in falda o nel sistema fognario ma deve essere conferita in appositi ricettori di acque bianche, quali appunto quelli offerti dalla riconnessione idraulica prevista dal progetto di riapertura dei navigli.

48 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Casa dell'Agricoltura di Milano.

49 "A Milano l'acqua potabile viene in molti casi utilizzata in modo improprio e costoso per l'irrigazione del verde, pubblico e privato, e degli orti: questa è una delle spiegazioni del livello di consumo idrico molto alto che la città di Milano esibisce (cfr. ecosistema urbano 2017, 210 L/ab*giorno) nel confronto con gli altri capoluoghi italiani, pur avendo un basso livello di perdite di rete. La disponibilità di risorse idriche che non richiedono pompaggi da sottosuolo rappresenta senza dubbio una alternativa molto conveniente per contenere i consumi idrici ed energetici" (Tratto dal Quaderno di Legambiente Lombardia).

50 Si veda la restituzione dell'incontro del 03.07.2018 (Piazza Vetra) e il Quaderno di Gianni Beltrame ed Altri che propone di approfondire la possibilità di "riattivare con l'acqua della Martesana l'antica via d'acqua costituita dal Grande Sevese (…) pertanto, non la riapertura di navigli oggi sepolti, ma la riattivazione del Grande Sevese e dei due prestigiosi tratti del conche dell'Incoronata e di Viarenna ancora esistenti a cielo aperto e oggi mantenute tristemente in secca".

51 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Casa dell'Agricoltura di Milano.

52 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Urban Curator TAT.

La valorizzazione delle fonti di energia rinnovabile avrebbe poi il vantaggio, oltre che di limitare i consumi energetici, anche di ridurre la produzione di gas inquinanti e concorrere così alla creazione di una *low emission zone* (area a bassa emissione).[53]

Tuttavia occorre segnalare che lo sviluppo dei sistemi geotermici è stato in parte messo in discussione dall'Associazione Urban Curator TAT. Le critiche avanzate sono le seguenti:

a) non sarebbero state effettuate valutazioni quantitative sulla reale capacità termica e le portate ammissibili nei diversi scenari di funzionamento e "le portate di progetto (3/4000 l/s) potrebbero consentire il servizio solo ad una quota minima degli insediamenti presenti";[54]
b) non sarebbe stata eseguita una valutazione degli impatti eco-sistemici delle variazioni di temperatura "che comporta una estensione dei salti termini stagionali e l'introduzione di una variabilità aleatoria della temperatura connessa ai picchi di impiego nell'arco delle giornate";[55]
c) non sarebbe stata valutata "la garanzia di continuità del servizio nel periodo di asciutta dei diversi rami dei Navigli".[56]

G12 | Si chiede al proponente se intende confermare le stime relative al potenziale sviluppo delle pompe di calore contenute nel documento di analisi costi benefici o se intende rivederle in base alle critiche sopra riportate (punto a). Inoltre, si chiede se sono stati valutati adeguatamente gli aspetti di cui ai punti b) e c).

Il conferimento delle acque meteoriche e la gestione dei livelli di falda

Un altro degli aspetti che valorizza il progetto dal punto di vista ambientale riguarda la destinazione delle acque meteoriche ed in particolare la capacità del progetto di aumentare la gestione efficiente dei livelli di falda, dal momento che "l'evacuazione in superficie delle acque attinte è una esigenza per il mantenimento del livello freatico e la sicurezza della città sotterranea (vani interrati, metropolitane, fondamenta di grandi palazzi, sotto servizi e fognature)";[57] inoltre viene evidenziato il contributo che il progetto potrebbe offrire alla limitazione dei costi delle "ingenti opere che l'applicazione dei nuovi, e necessari, regolanti sulla invarianza idraulica e idrologica richiedono".[58]

La mitigazione e la regolazione termica

Un altro elemento più volte sottolineato riguarda la valorizzazione delle risorse idriche come elemento regolatore delle temperature urbane. In particolare, si sottolinea che "il sistema delle acque e delle relative vegetazioni riparie, attraverso l'evaporazione e l'evapotraspirazione, costituisce un componente del sistema di regolazione termica urbana, (…) a condizione che il ripristino dei corsi d'acqua urbani avvenga dedicando loro una adeguata sezione d'alveo, ovunque possibile collegata con il sistema del verde urbano".[59] Inoltre, "la qualità dell'acqua è determinante per avere corsi d'acqua con il loro adeguato corredo di forme viventi, ciò contribuirebbe anche alla lotta biologica contro gli insetti fastidiosi".[60]

53 Su questo punto si vedano i quaderni degli attori dell'Istituto per i Navigli e dell'Associazione Amici dei Navigli, di WWF Lombardia, dell'Associazione Riaprire i Navigli, di Alessandro Balducci, di Claudia Sorlini.

54 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Urbana Curator TAT. Posizione analoga è espressa dal Quaderno del Comitato Navigli.

55 E ancora: "la sottovalutazione di tali problematiche può avere ripercussioni su tutta l'estensione della rete idrica connessa che, risultando sottoposta al vincolo di utilizzo irriguo, non consente alcun intervento di correzione per la limitazione della diffusione delle fioriture, l'eutrofizzazione e la possibile diffusione di specie non autoctone anche al di fuori dell'area del progetto". Tratto dal Quaderno dell'Associazione Urban Curator TAT. Posizione analoga è espressa dal Quaderno del Comitato Navigli.

56 Ibidem.

57 Tratto dal Quaderno di Legambiente Lombardia.

58 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Casa dell'Agricoltura di Milano. Su questo punto si veda anche il Quaderno del WWF Lombardia che per la realizzazione del progetto chiede che "siano rispettati i principi dell'invarianza idraulica e dell'invarianza idrologica".

59 Ibidem. Su questi temi si veda anche il Quaderno degli attori del WWF Lombardia e dell'Associazione Riaprire i Navigli.

60 Ibidem.

L'incremento della biodiversità

La riconnessione idraulica e la conseguente nuova disponibilità di acqua di buona qualità è anche un vantaggio per lo sviluppo di una nuova biodiversità, infatti: "favorirebbe la presenza di ittiofauna" e la possibilità di creare "piccoli ambienti naturali lungo le ripe, in modo da permettere lo sviluppo della flora acquatica e ripariale autoctona" garantendo "un riparo per la piccola fauna e l'avifauna".[61] Il progetto, se considerato in un'ottica di area vasta, potrebbe inoltre contribuire a creare "una reale continuità ecologica urbana ripariale strettamente connessa con l'ambiente agricolo che circonda Milano".[62]

Alcune perplessità sono state espresse rispetto alla velocità media della corrente d'acqua di 0,19 m/sec prevista dal progetto, ritenuta non sufficiente a garantire "la rigenerazione e impedire gli effetti conseguenti a un'acqua priva della necessaria ossigenazione che la renda viva".[63]

G13 | Si chiede al proponente di valutare se la velocità media della corrente d'acqua sia sufficiente a consentire un corretto sviluppo della biodiversità.

La sicurezza idraulica e le esondazioni del Seveso

Nel corso del dibattito il progetto è stato messo più volte in relazione al rischio di esondazioni del fiume Seveso e ai necessari interventi per ridurne la pericolosità. Benché il progetto non sia stato elaborato per risolvere questi problemi, è stato più volte chiarito dal proponente che la riconnessione idraulica non porta, se non in piccola parte, vantaggi da questo punto di vista, in quanto il contributo della separazione delle acque della Martesana da quelle del Seveso è limitato alla portata della nuova conduttura (3mc/sec.).[64]

Il tema della sicurezza idraulica è stato posto in relazione anche alla riconnessione idraulica prevista dal progetto. Infatti alcune preoccupazioni sono state sollevate in relazione alla possibilità che in caso di precipitazioni eccessive si verifichino fenomeni di esondazione o allagamenti dei piani bassi e interrati delle case intorno al naviglio.[65]

G14 | Si chiede al proponente di valutare se, a seguito della riapertura delle cinque tratte e della realizzazione della riconnessione idraulica, si possano verificare, in particolari condizioni metereologiche, esondazioni e allagamenti che interessino gli edifici limitrofi al naviglio.

Il verde pubblico

Diversi partecipanti al dibattito pubblico hanno indicato nell'insufficienza di verde una criticità del progetto. Emerge quindi la forte richiesta, avanzata nel corso di tutti gli incontri territoriali, di migliorare il progetto con una maggiore presenza di alberature, arbusti ed erbe perenni. Si attribuisce al verde un'importante funzione ambientale che può migliorare il raffrescamento delle aree e la regolazione termica, contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico e ripristinare elementi di naturalità in aree spesso eccessivamente cementificate. Al verde non si riconosce quindi una funzione solo estetica, ma una capacità di migliorare le condizioni ambientali delle aree interessare dal progetto aumentandone la fruibilità.

Una segnalazione specifica riguarda la Conca di Viarenna, in cui l'apertura del naviglio prevede importanti interventi sul verde esistente. Il progetto di fattibilità ha affrontato questi aspetti in modo puntuale, indicando che su 57 alberi totali interferiti, 23 dovranno essere trapiantati mentre 14 dovranno essere rimossi e sostituiti con nuove alberature.

61 Tratto dal Quaderno degli attori del WWF Lombardia. Su questi temi si veda anche la restituzione dell'incontro del 03.07.2018 (Via Francesco Sforza) e il Quaderno di Enrico Banfi.

62 Su questi temi si vedano i quaderni degli attori del WWF Lombardia e di Enrico Banfi.

63 Tratto dal Quaderno del Comitato Navigli.

64 La critica che evidenzia che il progetto non risolverebbe i problemi legati alle esondazioni del Seveso è stata sollevata, oltre che in alcuni incontri pubblici, anche dai Quaderni del Comitato Navigli, della Federazione del Partito Comunista Milanese, di Gianni Beltrame ed Altri.

65 Si veda la restituzione degli incontri del 19.06.2018 (via Melchiorre Gioia) e del 26.06.2018 (Conca dell'Incoronata).

Nell'incontro pubblico organizzato nel quartiere sono emersi su questi temi diversi orientamenti: alcuni ritengono accettabile l'eliminazione di alcune alberature per fare spazio al naviglio riaperto, apprezzando l'intento del progetto di compensare il disagio con la ripiantumazione del maggior numero di alberi possibile; altri criticano la scelta di abbattere piantumazioni storiche perché le ritengono ormai una parte integrante del paesaggio del quartiere. Tuttavia la maggioranza dei partecipanti chiede una maggiore presenza di verde, indipendentemente dalle collocazioni originali: sia per "evitare la spianata di cemento che caratterizza la Darsena", sia per avere una maggiore integrazione "tra la presenza del verde e dell'acqua e il vicino parco".[66]

G15 | Si chiede al proponente di esprimersi sulla proposta migliorativa di una maggiore dotazione di verde all'interno del progetto.

LA NAVIGABILITÀ

Altro tema fortemente divisivo è quello relativo alla navigabilità. Anche rispetto a questo tema si registrano posizioni differenti e contrastanti.

La navigabilità di area vasta

I più favorevoli all'intervento mettono in evidenza la valenza strategica del progetto su scala regionale ed internazionale, a condizione che esso sia realizzato nella sua versione integrale ("non è utile ed ha poco senso aprire i Navigli di Milano, e tanto meno aprirli a pezzi, se non si punta subito alla restituzione della loro completa navigabilità, operazione che rappresenta il cuore del progetto").[67] Infatti, secondo altri partecipanti, il valore turistico del progetto "potrà essere sfruttato appieno solo portando a compimento la riapertura completa dei navigli". La riapertura parziale senza "la navigazione, ovvero il nucleo forte e peculiare di una 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 nella geografia urbana".[68]

Le valenze positive del progetto risiedono anche nelle "potenzialità turistiche e culturali del sistema dei navigli, come effetto della riattivazione, in corso di completamento, dell'idrovia Locarno – Milano – Venezia".[69] L'idrovia consentirebbe infatti di collegare "la Darsena, passando al naviglio Grande attraverso il Ticino, al Lago Maggiore e alla Svizzera (…) oppure attraverso il naviglio Pavese giungere al Po e successivamente a Venezia".

Secondo altri partecipanti una particolare attenzione merita il canale della Martesana che, nel tratto aperto che precede la città di Milano, "attraversa un territorio caratterizzato da una spiccata vocazione ambientale e rurale". La possibilità di estendere la navigazione dai navigli milanesi sino al fiume Adda rappresenta pertanto "una straordinaria occasione di valorizzazione del territorio e parallelamente una ulteriore attrattività per chi vuole uscire da Milano".[70]

66 Un partecipante, ha inoltre sottolineato come il progetto possa essere anche occasione di riqualificazione di tutta l'area circostante compreso il parco dell'Anfiteatro Romano.

67 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Riaprire i Navigli.

68 Tratto dal Quaderno del Touring Club Italiano. Su questi temi si vada anche il Quaderno di Ambrogio Filippini.

69 Tratto dal Quaderno dell'Istituto per i Navigli e dell'Associazione Amici dei Navigli. Si veda anche il Quaderno degli Attori presentato dalle Guide Turistiche della Città Metropolitana di Milano.

70 Tratto dal Quaderno di Massimo Vadori che sottolinea inoltre che "tutto il territorio della Martesana è già scoperto e si dovranno realizzare approdi e conche per superare alcuni punti critici ma la navigabilità integrale, accompagnata alla rete ciclabile già esistente e da implementare con una seconda pista in lato destro del corso d'acqua, offrirebbe la possibilità di godere di scorci rurali ad oggi non sufficientemente valorizzati".

Il trasporto passeggeri e merci

Il tema della navigabilità è stato declinato, oltre che in chiave turistica, anche in funzione del trasporto di passeggeri e merci.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri è emersa la richiesta di valutare un progetto di trasporto pubblico sull'acqua che collega Corsico alla Darsena di Milano.[71] Il progetto, secondo i proponenti, sarebbe reso ancora più attuale a seguito della riattivazione della Darsena e dalla previsione di riapertura della Conca di Viarenna. Inoltre potrebbe avere anche una valenza turistica perché consentirebbe di utilizzare "i parcheggi di interscambio di S. Cristoforo, per raggiungere la sera e la notte la triangolazione naviglio Grande, Darsena, naviglio di Pavia".[72]

Anche per il trasporto merci sono emersi dei suggerimenti, infatti una delle proposte è di poter utilizzare a questo scopo il naviglio della Martesana. Accanto a generici suggerimenti che invitano i progettisti a valutare questa opzione si registrano proposte più dettagliate, avanzate da alcuni partecipanti, che non sembrano però essere compatibili con il progetto di fattibilità sottoposto al dibattito pubblico.[73]

G16 | Si chiede al proponente se è possibile ipotizzare in futuro che i navigli riaperti possano offrire anche servizi di trasporto merci e passeggeri.

I tempi di percorrenza

I partecipanti più critici nei confronti delle soluzioni adottate per garantire la futura navigabilità dei navigli mettono in evidenza le prestazioni insufficienti dal punto di vista turistico del progetto a causa di una larghezza modesta, che consentirebbe un unico senso di marcia delle imbarcazioni[74] e un'andatura lenta a causa delle numerose conche da superare.[75] Per quanto riguarda i tempi di percorrenza alcuni partecipanti hanno osservato che, nel caso di apertura totale, il tempo di attraversamento sarebbe compreso fra i 7 e i 10 minuti per ciascuna conca. A questo proposito portano un esempio significativo: "un'escursione andata e ritorno dalla Darsena a Cassina di Pomm attraverserebbe 20 conche (10 all'andata e le stesse al ritorno) e durerebbe oltre 5 ore, di cui circa 3 passate nelle conche. Un giro più breve, dalla Darsena al Tombon de San Marc e ritorno, durerebbe circa 3 ore, con 10 conche che impegnerebbero quasi metà del tempo complessivo".[76]

Opinione analoga è espressa dall'Associazione Amici della Martesana, che stima che "la capacità di trasporto passeggeri da Cassina Di Pomm alla conca di Varenna e viceversa, a causa delle tre chiuse, è di 84 passeggeri/ora per senso di marcia. Le conche infatti, lunghe 22 mt e larghe 4, con un volume d'acqua da 350 mc a 250 mc impiegano mediamente circa 6/7 minuti per le operazioni di riempimento/svuotamento, ciò significa circa dieci minuti di tempo per il superamento di ogni conca; quindi in totale 6 battelli ora, troppo poco. La soluzione potrebbe essere il raddoppio delle chiuse o, più realisticamente, prevedere conche assistite

71 Tratto dal Quaderno dell'Istituto per i Navigli e dell'Associazione Amici dei Navigli.

72 Tratto dal Quaderno dell'Istituto per i Navigli e dell'Associazione Amici dei Navigli.

73 Su questo punto si esprime puntualmente un Quaderno degli Attori, quello di Raffaele Pugliese: "la questione della navigabilità e della continuità con i navigli esistenti deve essere affrontata in tutta la sua complessità, perché il collegamento tra Martesana e naviglio Grande propone il tema più ampio del collegamento tra l'Adda e il Ticino e, tramite essi con il lago Maggiore (Locarno), con il lago di Como e con le più generali connessioni (fiume Po e/o canale navigabile) con Venezia e l'Adriatico. Un collegamento appropriato consentirebbe di aprire a possibilità di navigazione interna di adeguato respiro e in grado di rispondere al quadro dei vincoli della Commissione Europea, che promuove soltanto i canali che possono svolgere un ruolo sistematico di infrastruttura per il trasporto merci (che ovviamente può convivere con la navigazione da diporto e per il turismo). Pertanto, (…) il collegamento navigabile deve essere perseguito con un diverso progetto infrastrutturale (…) in modo da riuscire ad attivare anche un quadro di finanziamenti europei". Su questo punto si vedano anche i quaderni di Franco Spirito e Massimo Mazzonzelli.

74 "Il nuovo naviglio sarà più stretto di circa il 25% rispetto a quello originario, dovendo fare spazio a una via di accesso ai numerosi edifici edificati dopo la copertura dei navigli, ai quali si accede dove una volta scorreva l'acqua" (Tratto dalla restituzione dell'incontro 03.07.2018 – Tratta C – (da via del Laghetto e C.so di Porta Romana).

75 Si veda restituzione incontro della Tratta A (Via Melchiorre Gioia) e i quaderni di Mario Giorcelli e Corrado Angione, dell'Associazione Genitori Antismog.

76 Su questo tema di vedano anche i quaderni di Alberto Di Monte del Laboratorio Off Topic, del Comitato Navigli, di Gianni Beltrame ed Altri.

come quelle esistenti in altri navigli europei, Amsterdam per intenderci, che in un solo minuto consentono di eseguire tali operazioni".

Nel corso del dibattito il tema dei tempi di percorrenza è stato più volte affrontato da parte del proponente, che ha ribadito che i tempi di percorrenza stimati nel progetto di fattibilità (circa 2,5 ore), potrebbero essere ulteriormente ridotti, a circa 90 minuti, utilizzando soluzioni tecnologiche in grado di velocizzare i tempi di attraversamento delle conche.

G17 | Si chiede al proponente di fare chiarezza sui tempi stimati di percorrenza anche in previsione della riapertura totale del naviglio da Cassina de Pomm alla Darsena.

L'effetto canyon

Sul tema della navigabilità c'è un altro elemento che suscita dubbi ed è quello che riguarda *"l'effetto canyon"*. La navigabilità del naviglio sarebbe infatti assicurata grazie un livello delle acque sufficientemente basso da garantire il passaggio dei natanti senza dover modificare l'altezza e la sagoma dei ponti di attraversamento. L'elemento di criticità risiede proprio nel livello delle acque che è giudicato troppo basso, tanto da "rendere difficile ammirare il canale sia per chi passeggia in superficie, sia che per chi lo attraversa in barca".[77] In altre parole, "il nuovo naviglio, anziché lambire, come quello di un tempo, edifici e giardini, con banchine di sbarco, accessi alle proprietà e attività legate all'acqua, scorrerà fra due alti muri di contenimento completamente ciechi (…) e la vista del paesaggio urbano si godrebbe solo attraverso il tetto vetrato del battello (…) limitatamente alla parte alta degli edifici".[78]

Il dubbio quindi si estende alla fruibilità del progetto, infatti il rischio è che "il nuovo naviglio, anziché apportare nuovi valori al paesaggio urbano, possa apparire un oggetto estraneo e incongruo".[79]

Nel corso degli incontri il proponente ha più volte ribadito che la realizzazione della prima fase del progetto (riapertura delle prime cinque tratte) garantirebbe un livello delle acque più superficiale rispetto a quello che si avrà con la riapertura totale e quindi con la navigabilità dell'intero naviglio.

G18 | Si chiede al proponente di valutare le critiche emerse nel corso del dibattito pubblico e di verificare se il rischio dell'"effetto canyon" possa realmente compromettere la fruibilità del naviglio da parte dei cittadini e dei turisti.

I costi della navigabilità

I problemi sopracitati hanno indotto diversi partecipanti al dibattito a porre il tema dei costi del progetto relativi alla navigabilità: si critica infatti il rapporto tra questo costo, giudicato piuttosto rilevante nell'equilibrio economico del progetto, e la mancanza di una stima delle ricadute economiche in ambito turistico.

In particolare si evidenziano i risultati parziali che porterebbe la riapertura dei soli primi cinque tratti, affermando che "la navigabilità restituirebbe certamente una specifica funzionalità storicamente riconosciuta al sistema territoriale dei Navigli, che però oggi è necessariamente limitata ai tratti che ne conservano effettivamente i requisiti funzionali".[80] Ciò porta a sostenere che, a seguito della riapertura integrale, la navigabilità porterebbe una certa potenzialità turistica solo "lungo alcune tratte con notevoli presenze storico monumentali come San Marco, il palazzo del Senato, la Ca' Grande e il Parco delle due Basiliche", a fronte però di interventi strutturali (realizzazione di 10 conche) e costi di funzionamento e manutenzione non giustificabili.

77 Il tema è emerso in tutti gli incontri di approfondimento ed è stato oggetto di diverse osservazioni raccolte attraverso i Quaderni degli attori.

78 Tratto dal Quaderno di Mario Giorcelli e Corrado Angione. Analoga argomentazione è espressa anche nei quaderni di Emilio Battisti e dell'Associazione Genitori Antismog e da alcuni commenti presenti nel Quaderno di Italia Nostra.

79 Ibidem.

80 Tratto dal Quaderno di Emilio Battisti.

Inoltre alcuni partecipanti sottolineano la significativa riduzione dei costi di realizzazione del progetto, stimata in circa il 35%[81], in caso di rinuncia alla navigabilità; costi che non sarebbero compensati con i benefici che si potrebbero ottenere grazie alle ricadute turistiche dell'intervento.

Un altro elemento critico evidenziato è quello dei costi di gestione del naviglio e dei tempi di percorrenza elevati che porterebbero, secondo alcuni interlocutori, ad un costo dei biglietti per la navigazione elevati e probabilmente poco competitivi dal punto di vista dell'offerta turistica.[82]

In sintesi, chi contesta la navigabilità non necessariamente è contrario alla riapertura dei navigli ma predilige una scelta progettuale volta a valorizzare gli aspetti storici ed paesaggistici (soprattutto delle parti centrali della città), un intervento meno costoso (perché privo di numerose conche), più semplice da manutenere e più godibile (per la presenza dell'acqua ad un livello più superficiale).[83] Una proposta migliorativa del progetto, avanzata a questo riguardo, è quella di rinunciare alla navigabilità per risparmiare una parte dei costi di realizzazione del progetto da investire sulla riapertura totale da Cassina de Pomm alla Darsena.[84]

Infine alcuni partecipanti affermano: "a meno di non trovare un modo di fare della nuova Cerchia un vero naviglio navigabile (sezione di almeno 9 metri, chiuse ridotte al minimo indispensabile) e mantenere il livello dell'acqua il più alto possibile, crediamo che la funzione idraulica e paesaggistica debbano essere prevalenti".[85]

G19 | Si chiede al proponente se, a seguito di un'analisi delle critiche emerse a proposito della navigabilità, intende rivedere le proprie scelte progettuali o se intende confermarle.

Gli usi possibili dei navigli

Nel corso del dibattito sono emerse molte proposte che riguardano i possibili usi dei navigli. In particolare si segnalano le seguenti idee:

a) "un naviglio non soltanto navigabile ma anche balneabile, aprendo alla possibilità di realizzare 'una vera spiaggia in città'";[86]
b) "la possibilità di praticare la pesca sportiva, eventualmente con zone no-kill, (…) in modo da avvicinare i giovani all'attività piscatoria, che spesso per poterla praticare devono affrontare spostamenti spesso impossibili per la loro giovane età precludendosi di fatto la possibilità di avvicinarsi alla biodiversità fluviale, la conoscenza e il rispetto per la natura". Nel proporre le attività di pesca sportiva, si chiede inoltre di "salvaguardare, per quanto possibile, la fauna ittica durante i periodi di secca e di salvaguardare il loro habitat durante il periodo riproduttivo, evitando ad esempio sfalci di erbe acquatiche durante il periodo riproduttivo";[87]
c) la valorizzazione della navigazione sportiva (come ad esempio quella praticata con le canoe), "tramite la

81 "I costi che, se non si persegue la navigabilità come condizione imprescindibile, potrebbero essere sicuramente ridotti sono quelli relativi a scavi e reinterri, getti in calcestruzzo, casseforme e armature, anche per la differenza di costo tra le Conche di navigazione e i semplici salti d'acqua, mentre per i ponti si potrebbero ottenere dei limitati risparmi dalla semplificazione delle strutture" (tratto dal Quaderno di Emilio Battisti). Su questi temi si veda anche il Quaderno di Italia Nostra (limitatamente ad alcuni commenti).

82 "Le spese di gestione sarebbero incrementate dalla spesa per le concate. Gli altri costi (ammortamento del capitale investito, manutenzione e rimessaggio dei battelli, contributo per la pulizia del canale, spese per il personale, spese per il carburante, spese per assicurazioni, etc.) sarebbero dello stesso ordine di grandezza di quelli sostenuti per la navigazione sul naviglio Grande. Pertanto si può ipotizzare con una certa approssimazione che, se per 55 minuti di navigazione sul naviglio Grande un biglietto costa € 14 per persona, un biglietto per un percorso dalla Darsena al Tombon del San Marc e ritorno, della durata di tre ore, e un biglietto dalla Darsena alla Cassina di Pomm a/r, della durata di cinque ore, costerebbero molto di più". Tratto dal Quaderno di Mario Giorcelli e Corrado Angione.

83 Si vedano anche i quaderni di Mario Giorcelli e Corrado Angione, di Emilio Battisti e di Italia Nostra (limitatamente ad alcuni commenti in esso contenuti).

84 Si veda il Quaderno di Italia Nostra (limitatamente ad alcuni commenti).

85 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Genitori Antismog.

86 Si veda la restituzione dell'incontro del 26.06.2018, Tratta B – Conca dell'Incoronata (da V.le Monte Grappa a Via Castelfidardo).

87 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Enalpesca.

realizzazione di piccoli moli e infrastrutture di base"[88] (questa proposta viene avanzata nella consapevolezza di dover approntare soluzioni tecniche per consentire il superamento delle conche);[89]

d) la proposta che il "percorso del naviglio interno possa essere organizzato come un museo – laboratorio a cielo aperto, nel quale i luoghi della memoria non sono più intangibili, nel loro rigore documentale museificato, ma possono offrire occasioni per sperimentare nuove modalità di fruizione. Essi, come componenti di una collezione, potrebbero essere offerti annualmente, mediante bandi pubblici, per selezionare le proposte di utilizzo e messa in scena culturalmente più interessanti".[90] Si segnala che sarebbe inoltre auspicabile, per favorire una rilettura in chiave contemporanea del progetto, "aprire un confronto con gli artisti che permetterebbe di indagare nuove chiavi di lettura del passato attraverso linguaggi della contemporaneità, cercandone i punti di contatto, mettendo in rilievo le assonanze, gli sviluppi, le distonie (…) là dove passato e presente assumono le forme sorprendenti del presente".[91]

G20 | Si chiede al proponente di valutare le proposte di cui ai punti a), b), c) e d) e esprimere una propria valutazione in merito.

I COSTI DELL'OPERA E LA REPERIBILITÀ DELLE RISORSE

I costi dell'opera

Il tema relativo ai costi di realizzazione dell'opera è stato più volte affrontato nel corso del dibattito pubblico. Sebbene il progetto presentato riportasse in modo chiaro il costo complessivo dell'intervento (150 milioni di euro ripartiti tra costi di costruzione, oneri per la sicurezza, spese tecniche ed imprevisti ed oneri fiscali) si sono registrate le posizioni critiche di alcuni partecipanti che hanno messo in discussione tali stime.

In particolare, sono emerse due posizioni distinte:

- la prima che guarda con una certa preoccupazione rispetto alla possibilità che i costi possano aumentare nel corso della fase realizzativa del progetto. Questa è una posizione che non contesta le stime presentate dal proponente ma lo mette in guardia rispetto a possibili incrementi dei costi futuri;
- la seconda che riporta invece una stima dei costi alternativa a quella presentata dal proponente, basata sulle esperienze pregresse di coloro che hanno avanzato queste critiche. In particolare, si fa riferimento al Quaderno degli Attori di Gianni Beltrame ed Altri, dove si afferma che il costo del progetto sarebbe "attualmente nell'ordine di 500 milioni di euro, per la versione di progetto limitata alla condotta sotterranea di connessione dei cinque specchi d'acqua, e almeno sei volte maggiore, 3 miliardi di euro, nell'ipotesi di riapertura totale della cerchia".[92] L'incremento dei costi, per gli stessi autori, dipenderebbe in notevole misura dai sotto servizi urbani presenti lungo il percorso (es. condotte dell'acqua potabile, energia elettrica, fognature, illuminazione stradale, gas, telecomunicazioni, metropolitane, ecc.), la cui effettiva consistenza si potrà quantificare solo scavando "peraltro con operazioni che, stante la delicatezza, non possono essere eseguite con sistemi automatizzati e richiedono di essere svolte attraverso un attento controllo manuale, dunque con inevitabili ripercussioni sui costi e sui tempi".[93]

G21 | Si chiede al proponente se intende confermare le stime presentate nel corso del dibattito pubblico oppure di rivederle a seguito delle osservazioni ricevute.

88 Si veda la restituzione dell'incontro del 03.07.2018 (via Francesco Sforza).
89 Tratto dal Quaderno degli attori di Giuseppe Amato (Associazione Amici della Martesana Greco).
90 Tratto dal Quaderno di Raffaele Pugliese.
91 Tratto dal Quaderno di Matilde Marzotto Caotorta.
92 Tratto dal Quaderno di Gianni Beltrame ed Altri.
93 Ibidem.

L'equilibrio economico dell'operazione

Il tema dell'equilibrio economico del progetto e dei costi per la realizzazione e manutenzione delle opere è stato più volte sollevato dai partecipanti al dibattito pubblico. I temi più ricorrenti riguardano il reperimento delle risorse e la necessità di individuare altre fonti di finanziamento pubbliche (europee, nazionali, regionali) e/o private[94], nell'ipotesi che le sole risorse comunali possano non essere sufficienti; e l'opportunità di individuare garanzie finanziarie ed amministrative che assicurino il completamento dell'intervento, sia nella versione parziale che completa. A questo proposito si è avanzata la proposta, qualora il progetto venisse approvato, di attivare meccanismi amministrativi che assicurino la continuità del processo realizzativo.[95]

Va infatti specificato che, se nel dibattito pubblico sono stati presentati i costi del progetto e i benefici ad esso correlati, non sono stati affrontati nel dettaglio i temi sopra esposti. A questo proposito, nel corso degli incontri, i rappresentanti dell'amministrazione hanno più volte ribadito che, nelle successive fasi di progettazione, avrebbero affrontato tali questioni attraverso il coinvolgimento (in parte già avvenuto) degli altri livelli di governo del territorio, a partire della Regione Lombardia.[96]

Rispetto a quest'ultimo punto va segnalato che il 10 luglio 2018 il Consiglio Regionale ha approvato un emendamento al Piano Regionale di Sviluppo dell'XI legislatura, attraverso il quale si propone la "promozione della rifunzionalizzazione e miglioramento della navigabilità del sistema dei navigli lombardi, sia attraverso la graduale riapertura anche a tratte del tracciato storico a Milano, sia promuovendo uno studio di fattibilità per il recupero del naviglio di Paderno d'Adda, con l'obiettivo dell'integrale riapertura e navigabilità del sistema navigli e del completamento del collegamento idroviario Locarno-Milano-Venezia".[97]

Le rassicurazioni fornite nel corso del dibattito non sono però apparse sufficienti, tanto da far emergere alcune richieste specifiche:

- che venga elaborato un piano di spesa rigoroso che comprenda oltre ai costi di realizzazione anche "altri oneri, non certo trascurabili, di mantenimento e manutenzione che altrimenti ricadrebbero sulla città per gli anni futuri (provocando) un indebitamento perenne che andrebbe anch'esso programmato con particolare esattezza";[98]
- che venga "costituita - a garanzia della fattibilità dell'intervento e a tutela di un corretto equilibrio nel rapporto tempi/costi/qualità - una competente 'struttura di management' con il compito di individuare e valutare in modo preventivo e puntuale tutti i rischi connessi alle varie fasi di definizione e attuazione dell'intervento che possano causare ritardi, residui passivi e costi consuntivi più elevati di quelli preventivati" e che siano definiti "i sistemi e gli strumenti di controllo necessari per mettere in atto le opportune azioni di prevenzione e/o di riduzione del possibile danno";[99]
- che le tre funzioni a cui risponde il progetto (riconnessione idraulica, riqualificazione urbana e paesaggistica e navigabilità) siano valutate in modo autonomo e che l'analisi costi-benefici faccia emergere in modo chiaro i costi e i benefici derivanti in modo diretto e indiretto da ciascuno dei tre interventi, in modo da far risultare chiaramente quali aspetti/opere determinano i maggiori vantaggi in rapporto all'impegno finanziario richiesto".[100]

---

94 Nel Quaderno dell'Associazione Aprire i Navigli si suggerisce che "il progetto di riapertura dei Navigli deve essere pensato per essere realizzato in modo integrale e in tempi brevi (…) non come una normale opera pubbliche ma coinvolgendo nel finanziamento risorse private e in project financing".

95 Si sottolinea che il progetto avrà bisogno di più tempo del mandato dell'amministrazione in corso e viene espresso l'auspicio di rendere vincolante il progetto per le prossime amministrazioni. (Tratto dal resoconto dell'incontro del 17.07.18, Tratta E – da via Marco d'Oggiono alla Darsena)

96 Tra le proposte per reperire le risorse necessarie alla realizzazione del progetto si segnala quella di destinare parte della tassa di soggiorno "che rende annualmente più di 40 milioni di euro (…) o di lanciare un crowfunding a livello internazionale tra chi a visitato e apprezzato Milano" (Tratto dal Quaderno di Michele Sacerdoti).

97 Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, n. 30 del 28 luglio 2018, pag. 88 www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/programma-e-finanze/programma-regionale-di-sviluppo/approvato_prs_xi_legislatura)

98 Tratto dal Quaderno di Alberto Artioli.

99 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Urban Curator TAT.

100 Ibidem.

Ancora in merito alla copertura dei costi è emersa la preoccupazione che alcune parti del progetto destinate ad ospitare attività private (come ad esempio il tratto di via Melchiorre Gioia) finiscano per essere finanziate dai futuri oneri di urbanizzazione, che dovrebbero invece essere utilizzati per funzioni di interesse pubblico.[101]

Le critiche e i dubbi avanzati da alcuni partecipanti sui costi di realizzazione è in parte bilanciata dai portatori di una visione più ottimistica che affermano:

- che i benefici che si ricaverebbero dal progetto sono tali e prolungati nel tempo da rendere l'ammortamento dei costi di realizzazione dell'opera estremamente basso;[102]
- che "la modularità dell'intervento, una volta ricostruita la connessione idraulica, può consentire di realizzare l'intervento in misura progressiva e legata alle disponibilità di bilancio";[103]
- che la realizzazione dell'opera non "(può) essere vista nella sua dimensione economica unicamente come sottrazione di risorse per altri possibili impieghi, ma anche come generatrice di risorse, non solo per l'attrazione di investimenti privati";[104]
- che la riapertura dei navigli, nella sua versione integrale e navigabile, costituisce "un fattore di moltiplicazione di nuove attività, con importanti ricadute economiche e benefici occupazionali per tutta la città e la regione"[105], straformando i costi del progetto in un investimento.

G22 | Si chiede al proponente di precisare quali fonti di finanziamento intenda attivare e di valutare le proposte emerse nel corso del dibattito pubblico relativamente alla corretta programmazione della spesa e alla gestione efficiente del progetto nel tempo.

La priorità degli interventi

Altro tema legato al costo dell'opera è quello relativo alle priorità di intervento che l'amministrazione intende adottare, in generale, nella sua azione politica ed amministrativa. Dal dibattito pubblico emergono due posizioni: una critica verso il progetto, perché ritiene che le risorse necessarie alla sua realizzazione dovrebbero essere destinate ad interventi ritenuti più urgenti;[106] l'altra favorevole, che non mette in contrapposizione la realizzazione del progetto con le altre politiche di sviluppo e riqualificazione della città[107] o che ritiene che il progetto possa essere realizzato salvaguardando anche altri importanti interventi pubblici (come ad esempio quelli nelle periferie o nelle scuole).[108]

Inoltre, è emersa anche la posizione di coloro che considerano il progetto un'operazione che impiega risorse pubbliche per incrementare i valori immobiliari e la profittabilità delle attività commerciali delle aree centrali della città.[109] In particolare, ad essere criticato è il criterio utilizzato dall'analisi costi benefici per stimare i vantaggi dell'intervento sull'attrattività, la fruizione e la vivibilità della città. Dall'analisi si evince infatti che la stima di tali benefici è stata in parte quantificata attraverso la previsione di incremento del valore delle

101 Si veda il Quaderno di Alberto Di Monte, Laboratorio Off Topic.

102 "I navigli hanno caratterizzato Milano per mille anni e la caratterizzeranno per altrettanti anni (…) il costo deve essere pensato come ammortizzato nei secoli". Tratto dal Quaderno di Michele Sacerdoti.

103 Tratto dal Quaderno di Alessandro Balducci.

104 Ibidem.

105 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Riaprire i Navigli.

106 Ad esempio: la riqualificazione delle periferie, la messa in sicurezza del patrimonio edilizio scolastico, il potenziamento del trasporto pubblico, la riqualificazione energetica degli edifici ecc.. Questo orientamento è espresso nei quaderni di Alberto Di Monte (Laboratorio Off Topic), di Franca Belgrado, di Franco Spirito, dell'Associazione Urban Curator TAT, della Federazione del Partito Comunista Milanese, da Gianni Beltrame ed Altri.

107 Nel Quaderno dell'Associazione Riapre i Navigli si sostiene che "il dibattito sul costo della riapertura dei Navigli impostato chiedendo se sia meglio riaprire i Navigli o costruire case popolari è fuorviante. Nessuna città al mondo è mai cresciuta e prosperata solo soddisfacendo i fabbisogni arretrati. Una città che non abbia il coraggio di trasformarsi e cambiare è destinata a morire. Una saggia amministrazione suddivide le risorse tra le trasformazioni necessarie alla città e il soddisfacimento dei bisogni arretrati. Compito che, volente o nolente, spetta alla Giunta di Milano".

108 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Genitori Antismog

109 Si vedano i Quaderni degli attori di Alberto di Monte (Laboratorio Off Topic), del Comitato navigli, della Federazione del Partito Comunista milanese, di Gianni Beltrame ed Altri.

destinazioni abitative e commerciali. L'obiezione principale è quindi rivolta proprio al criterio utilizzato, secondo cui "arricchendo i proprietari con la spesa pubblica, si stima che a cascata migliori la vita di tutti".[110]

G23 | Si chiede al proponente di prendere posizione rispetto ai timori che la realizzazione del progetto possa sottrarre risorse ad altri interventi prioritari e di precisare i criteri dell'analisi costi benefici utilizzati per stimare i vantaggi dell'intervento, relativamente all'incremento dei valori immobiliari e delle attività commerciali.

LA GESTIONE DEL NAVIGLIO

La responsabilità delle manutenzioni

Il tema della manutenzione e della gestione del naviglio è stato oggetto di vivaci discussioni.

L'attenzione è stata rivolta alla necessità di definire le responsabilità e le competenze del soggetto che sarà chiamato alla gestione e alla manutenzione del naviglio. I partecipanti temono infatti "una gestione spezzettata", mentre il loro desiderio è quello di poter avere "un gestore unico, serio e facilmente contattabile",[111] che sia in grado di rispondere tempestivamente e con efficacia ai problemi che dovessero manifestarsi.

Vengono inoltre richieste garanzie rispetto a una manutenzione costante che assicuri pulizia, decoro e qualità degli spazi. A preoccupare i cittadini è che i navigli riaperti possano diventare oggetto di vandalismi (danneggiamento delle sponde, presenza di rifiuti, usi impropri degli spazi ecc.) che potrebbero generare degrado e un "peggioramento della qualità della vita".

La salubrità delle aree

Molte preoccupazioni sono state sollevate rispetto alla gestione delle acque e alla salubrità delle aree. Diversi partecipanti hanno infatti ricordato le ragioni di carattere igienico sanitario che hanno portato alla chiusura dei navigli, temendo, che una gestione non attenta possa provocare, anche se in misura ridotta rispetto al passato, il ripresentarsi di problemi simili (come ad esempio presenza di acqua stagnate e maleodorante, il proliferare delle alghe, la presenza di rifiuti).[112] Altro tema particolarmente sentito è quello della possibile proliferazione di topi, nutrie e zanzare e altra fauna indesiderata.

Nel corso del dibattito i proponenti hanno più volte ribadito che la portata e la velocità di scorrimento delle acque previste sono tali da garantire la non proliferazione di insetti e soprattutto da evitare la formazione di alghe (come avviene attualmente nella Darsena). Inoltre, per quanto riguarda le nutrie si è ribadito che le sponde del naviglio, non essendo naturali, non offriranno le condizioni per la riproduzione della specie.

A garanzia che questi fenomeni non si manifestino il WWF Lombardia, chiede "l'applicazione di quanto indicato dalla legge nazionale e regionale per il contenimento delle specie aliene (nutrie, gambero della Louisiana ecc.)".[113]

La gestione ordinaria del naviglio

A proposito dell'utilizzo dell'acqua anche a scopi di manutenzione il proponente ha affermato, nel corso del dibattito, che la connessione idraulica può essere utilizzata anche per deviare temporaneamente l'acqua del

110 Tratto dal Quaderno degli Attori di di Alberto di Monte (Laboratorio Off Topic).

111 Si veda la restituzione dell'incontro del 26.06.2018 (Conca dell'Incoronata). Argomentazioni simili sono emerse in tutti gli incontri nei quartieri.

112 Questi temi sono stati sollevati in tutti gli incontri svolti nei quartieri. Si veda il Quaderno di Franco Spirito.

113 Tratto dal Quaderno del WWF Lombardia.

naviglio consentendo eventuali pulizie straordinarie del canale.

Tuttavia in merito alla pulizia del naviglio sono emersi dei dubbi rispetto al fatto che il progetto dovrebbe prevedere anche sistemi di pulizia che non rinviino la manutenzione del canale esclusivamente alle fasi di asciutta (come ad esempio un "sistema di rimozione di foglie e detriti quale potrebbe essere, ad esempio, il posizionamento strategico di sgrigliatori meccanici lungo le acque del canale o idonee attrezzature sostitutive").[114]

G24 | Si chiede al proponente di esprimersi sulle richieste relative alla modalità complessiva di gestione del naviglio; alle garanzie inerenti la pulizia e il decoro degli spazi attigui e dei navigli; alle azioni di contenimento delle specie aliene.

Alcune proposte per la gestione del naviglio

L'attenzione verso la conservazione della qualità degli spazi pubblici ha portato ad individuare, nella discussione sulla gestione dei navigli, proposte che vanno al di là delle normali attività di controllo e sanzionamento dei comportamenti scorretti. In particolare, nel corso del dibattito sono emersi suggerimenti su iniziative collaterali che l'amministrazione potrebbe promuovere, come ad esempio:

- momenti formativi per avvicinare i cittadini al rispetto dei luoghi e degli spazi pubblici;
- il coinvolgimento di artisti e writers per la realizzazione di istallazioni o la decorazione delle sponde dei navigli;
- l'uso di sistemi di "verde verticale" per proteggere le sponde dei navigli e per assicurare una maggiore qualità ambientale e climatica degli spazi.

G25 | Si chiede al proponente di esprimersi sulle iniziative sopra elencate per migliorare la gestione dei navigli.

L'effetto "movida"

Un altro elemento di preoccupazione riguarda il rischio che la riapertura dei navigli possa favorire un uso spontaneo dello spazio pubblico a scopo di svago soprattutto da parte della popolazione giovanile (che potrebbe "comprometterne la già intaccata pluralità di offerta funzionale in tutti i settori della produzione e dei servizi favorendo l'estensione incontrollata delle aree di puro svago, come la movida, caratterizzate da uniforme consumo di alcool e droga").[115] Alcuni cittadini portano come esempio, negativo per i residenti, la recente riqualificazione della Darsena: "un progetto ambizioso e bello sotto vari profili, ma che ha portato la movida, che peggiora notevolmente la qualità della vita dei residenti".[116]

Accanto alle posizioni critiche si registrano anche orientamenti decisamente più positivi che vedono con favore la creazione di "momenti e luoghi di aggregazione e movida sostenibile"[117] che avrebbero la funzione, da un lato, di tutelare le attività commerciali esistenti e, dall'altro, di favorire lo sviluppo di nuove attività economiche e di socializzazione, anche in zone poco attrattive.

La proposta, più volte emersa nel corso del dibattito, è quella di affidare al comune l'elaborazione di un piano che stabilisca, in modo condiviso, le modalità di uso e gestione delle aree in modo da bilanciare "gli interessi dei futuri fruitori di queste zone con le esigenze dei residenti", limitando o razionalizzando le licenze e le concessioni.[118]

G26 | Si chiede al proponente se intenda avviare un progetto condiviso di uso degli spazi commerciali attigui ai navigli per perseguire una movida sostenibile.

114 Tratto dal Quaderno del Comitato dei navigli.

115 Ibidem.

116 Si veda la restituzione dell'incontro del 10.07.2018 (Piazza Vetra e via Molino delle Armi) e il Quaderno di Lorenzo Giavenni.

117 Si veda la restituzione dell'incontro del 19.06.2018 (via Melchiorre Gioia).

118 Si veda la restituzione dell'incontro del 10.07.2018 (piazza Vetra e via Molino delle Armi) e il Quaderno di Lorenzo Giavenni.

IL CANTIERE E GLI ASPETTI REALIZZATIVI

La durata dei cantieri

Altro elemento di preoccupazione è quello relativo alla durata dei cantieri. Ad allarmare i cittadini è il timore che i cantieri possano durare, a causa di possibili imprevisti, molto più tempo di quanto preventivato. Il progetto prevede una durata dei lavori di circa quattro anni, termine che però è stato posto in dubbio da alcuni partecipanti sulla scorta dell'esempio di altri importanti interventi in cui i lavori si sono prolungati (come ad esempio la "M5, il cantiere del Policlinico, o i più volte citati parcheggi interrati di Piazza Tommaseo, piazza XXV Aprile, viale Maino, via Puccini, piazza Novelli, via Borgogna, ed altri").[119] Pertanto, a questo riguardo, alcuni partecipanti "vorrebbero garanzie certe sulla tempistica generale dei lavori per evitare sorprese".[120]

Le preoccupazioni sulla durata dei cantieri sono state in parte fugate nel corso del dibattito pubblico, in quanto il cronoprogramma inizialmente presentato (che prevedeva una durata dei lavori di cinque anni) è stato rivisto proprio per far coincidere i lavori inerenti l'apertura dei navigli con le fasi conclusive dei lavori della M4 (contenendo la durata dei cantieri in quattro anni).[121]

Inoltre, sempre in merito ai cantieri, alcuni partecipanti hanno segnalato come nel progetto di fattibilità manchi uno studio specifico sugli impatti del cantiere sul contesto urbano. Si sottolinea infatti che "data la sensibilità di molti dei siti interessati dall'intervento, una particolare attenzione andrebbe poi prestata allo studio almeno preliminare della fase di cantierizzazione e dei suoi effetti ambientali, inclusi quelli relativi al patrimonio, alla mobilità, alla fruibilità dello spazio e alla sicurezza".[122]

Infine, si riportano le esigenze dei partecipanti al dibattito pubblico che vivono nella aree attigue all'intervento che chiedono "con l'avvio delle attività di cantiere (di) garantire ai residenti l'accesso ai propri civici, box, cantine e il passaggio dei mezzi di soccorso (…) anche nel caso in cui le aree di cantiere dovessero restringere ulteriormente il passaggio veicolare".[123]

G27 | Si chiede al proponente se intende presentare uno studio specifico sulla cantierizzazione e sulla riduzione degli impatti negativi sugli abitanti e le attività commerciali attigue alle aree dei lavori.

Possibili problemi di sicurezza per gli edifici

Altri temi che hanno suscitato allarme in alcuni partecipanti sono quelli relativi ai piani di sicurezza degli immobili e a possibili problemi sulla tenuta statica degli edifici.

Rispetto alla sicurezza si evidenziano le preoccupazioni relative all'accessibilità degli edifici attigui alle aree di intervento: "le modifiche delle sezioni stradali (…) potrebbero introdurre limitazioni alle modalità di accesso dei mezzi di soccorso e di accostamento delle autoscale dei Vigili del Fuoco (…) imponendo conseguentemente alle proprietà degli stabili eventualmente interessati di procedere - se non a veri interventi compensativi - almeno a una verifica e all'adeguamento dei piani di sicurezza degli edifici e dei comparti. Tali situazioni, se non preventivamente valutate ed affrontate, introducono il rischio, se non la certezza, dell'attivazione di contenziosi la cui durata potrebbe incidere anche significativamente sui tempi di realizzazione dell'opera".[124]

Rispetto al mantenimento dei manufatti storici esistenti (alzaie) e alla loro capacità statica, si segnala che "il progetto non presenta indagini preliminari sulla reale idoneità dei manufatti all'utilizzo nelle modalità

119 Tratto dal Quaderno di Massimo Mazzonzelli.

120 Si vede la restituzione dell'incontro del 26.06.2018 (Conca dell'Incoronata).

121 "La durata complessiva delle attività è stimata in 6 anni e 6 mesi (2.400 giorni naturali consecutivi) di cui 2 anni e 6 mesi circa (895 giorni naturali consecutivi) per attività di carattere tecnico ed amministrativo e circa 4 anni (1.505 giorni naturali consecutivi) per la realizzazione delle opere". Tratto dal sito web del dibattito pubblico: progettonavigli.comune.milano.it/materiali/cronoprogramma.

122 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Urban Curator TAT.

123 Si vede la restituzione dell'incontro del 26.06.2018 (Conca dell'Incoronata).

124 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Urban Curator TAT.

e nel rispetto dei vincoli normativi attualmente vigenti". Gli autori della critica affermano inoltre che "non si può ritenere che vi siano garanzie che tali manufatti storici consentano di assicurare le capacità statiche richieste alle sedi stradali con le attuali normative, e non vi sono indicazioni su quali possano essere le prestazioni statiche residue di tali opere".[125] Pertanto, a loro avviso, la conservazione dei manufatti storici, senza un preventivo accertamento dei loro aspetti prestazionali, introdurrebbe un dubbio sull'entità e sulla valorizzazione economica degli eventuali interventi di adeguamento che si dovessero rendere necessari.

G28 | Si chiede al proponente di rispondere ai dubbi avanzati in merito ai temi della sicurezza e della stabilità degli edifici e dei manufatti storici, evidenziando le misure intraprese o che intende adottare.

I sottoservizi

Ulteriori elementi critici sono stati sollevati rispetto ad una presunta sottovalutazione delle difficoltà tecniche e realizzative che incontrerebbe il progetto a causa della presenza di numerosi sottoservizi, che sarebbe necessario ricollocare.

In particolare, si evidenzia che "sotto le tombinature hanno trovato collocazione idonea i sottoservizi: fognature, impianti idraulici, rete gas, elettrica, telefonica, fibra ottica".[126] Secondo gli stessi partecipanti si tratterebbe dunque di riprogettare e ricollocare tali impianti con conseguenze sia in termini economici, ulteriori rispetto ai costi delle opere di carattere edilizio e architettonico, sia di probabili disagi alle utenze.

G29 | Si chiede al proponente di rispondere ai dubbi avanzati in merito alla presenza dei sottoservizi, evidenziando le misure intraprese o che intende adottare.

125 Ibidem. Su temi analoghi si veda anche il Quaderno della Federazione PCI milanese e del Comitato Navigli che segnala, come nel tratto tra via Senato e Corso Venezia "la soletta della galleria della M1" non sarebbe in grado di sostenere dal punto di vista strutturale "i due fornici, uno utilizzato per la connessione idraulica e l'altro predisposto alla futura apertura del naviglio". Inoltre, sempre nel Quaderno del Comitato si legge che "si ritiene poco veritiera la "desunta" quota altimetrica 113,80 dell'estradosso della galleria, come riportato in progetto, a fronte di quella della Darsena che il progetto pone a circa 112,50 slm, e lascia nel dubbio anche l'altezza di 5,70 metri che il progetto indica dal piano strada all'estradosso della soletta e che il geometra Latini indica invece in 4,50 metri. Non avendo misure certe perché non verificate, riteniamo che entrambe queste altezze non consentirebbero di realizzare un ponte a raso, soprattutto dopo le necessarie opere di rinforzo della soletta originaria della M1".

126 Tratto dal Quaderno di Alberto Artioli.

I TRATTI INTERESSATI

Nei paragrafi seguenti sono riportate le opportunità, le criticità e le proposte migliorative al progetto di riapertura dei navigli, emerse nel corso degli incontri territoriali e attraverso l'analisi della documentazione pervenuta al dibattito pubblico.

TRATTO A - VIA MELCHIORRE GIOIA (DA CASSINA DE' POMM A VIA CARISSIMI)

Le preoccupazioni maggiori verso il progetto di riapertura dei Navigli si sono registrate fra coloro che vivono o lavorano nell'area di via Melchiorre Gioia. I timori riguardano principalmente i possibili impatti del progetto sulla viabilità (pubblica e privata), sull'accessibilità agli spazi commerciali e alle abitazioni e la prevista riduzione dei posti per il parcheggio delle automobili.

La presentazione, nel corso degli incontri con i cittadini, di una possibile nuova configurazione per via Melchiorre Gioia ha aperto un acceso dibattito tra i partecipanti. Sul tema si registrano due posizioni, in parte contrastanti:

1. da un lato, quella che considera la realizzazione del progetto una minaccia per la mobilità dell'area ed un elemento di ulteriore congestione per la viabilità sia di quartiere che di attraversamento;
2. dall'altro, quella di coloro che considerano la realizzazione del progetto un'importante occasione di riqualificazione ambientale e di sviluppo socioeconomico e valutano gli interventi sulla mobilità un'opportunità per ridurre il numero delle auto in circolazione e gli spostamenti di attraversamento su gomma, a vantaggio di una mobilità di quartiere, "con meno traffico e meno inquinamento".[127]

La viabilità pubblica e privata

Le posizioni più critiche nei confronti del progetto sottolineano le conseguenze negative di una riduzione delle corsie di marcia, ed in particolare:

a) un aumento degli accodamenti e della congestione da traffico con un conseguente "incremento dei tempi di percorrenza e dell'inquinamento locale", soprattutto se si considera che "via Melchiorre Gioia è una delle principali direttrici di entrata/uscita della città";[128]

b) un peggioramento della qualità ambientale anche nelle zone circostanti a causa di "una diffusione del traffico sulle vie laterali e limitrofe con peggioramento della qualità della vita".[129]

Inoltre, si temono i disagi che il progetto potrebbe apportare al trasporto pubblico, e in particolare alle linee degli autobus 81, 42 e 43, rendendolo ancora meno competitivo rispetto al mezzo privato. Infatti il restringimento delle carreggiate e i possibili incrementi di traffico potrebbero provocare, secondo alcuni, un rallentamento dei tempi di percorrenza dei mezzi pubblici. Da qui la richiesta di valutare, anche durante la fase di cantiere, la possibilità di incrementare la frequenza dei passaggi delle linee.

A1 | Si chiede al proponente di valutare, oltre agli impatti sulla mobilità già indicati nella prima parte della relazione, la possibilità di incrementare, durante i cantieri, la frequenza dei passaggi dei mezzi pubblici.

127 Posizione analoga è espressa dal Quaderno di Anna Maria Marsala dove si afferma che "con la riapertura del naviglio (…) si andrebbe a dare al naviglio della Martesana la sua naturale continuità dando alla cittadinanza del quartiere spazi fruibili e nuove opportunità e luoghi di incontro".

128 Tratto dalla restituzione dell'incontro pubblico del 19.06.2018 – Tratta A (via Melchiorre Gioia).

129 Ibidem.

La frattura del quartiere

Altro elemento di preoccupazione riguarda la possibilità che la riapertura del naviglio possa provocare una "frattura tra le due parti del quartiere" peggiorando così la mobilità interna al quartiere stesso. A preoccupare i cittadini (soprattutto quelli residenti tra via Cagliero, via Ressi, via del Progresso e la Chiesa di Santa Maria Goretti) è il rischio che siano chiuse le vie di uscita agli abitanti del quartiere ("che si troverebbero chiusi in un *cul de sac*"), e nel contempo, "che si riduca la fluidità del traffico nord –sud".[130]

In merito a questi temi i partecipanti hanno avanzato alcune proposte che reputano migliorative del progetto:

a) mantenere la connessione tra via Cagliero/Melchiorre Gioia e via Zuccoli (attualmente garantita da via Edolo) per consentire la connessione con l'area di viale Monza (tramite il sottopasso di Sammartini/Ferranti Aporti) o in alternativa di rivedere i "sensi unici per l'accesso a via Zuretti, consentendo il doppio senso di marcia nel primo tratto della via sino a via Braga";[131]
b) incrementare il numero dei ponti pedonali al fine di garantire "buone possibilità di attraversamento est/ovest" e in particolare "in corrispondenza di via Stresa, via del Progresso, Chiesa di Santa Maria Goretti";[132]
c) affrontare le criticità dello snodo di piazza Greco al fine di liberare dal traffico l'abitato di Greco;[133]
d) realizzare un sottopasso da via Sammartini che "superando il Martesana e affiancando (…) il percorso della massicciata ferroviaria potrebbe riemergere (…) all'altezza del cimitero di Greco ricongiungendosi alla via Emilio De Marchi (…) tagliando fuori dal grosso del traffico e dell'inquinamento tutta la zona abitativa di via Gioia (…) e l'agglomerato storico di Greco";[134]
e) collocare, nel tratto da via Cagliero e via Carissimi, il naviglio e le parti dedicate ai percorsi lenti (promiscui o specializzati) al centro della strada, occupando una fascia di 15-16 metri di larghezza (ampiezza maggiore rispetto a quella prevista dal progetto) e di delimitare il canale da alberature d'alto fusto. Questo consentirebbe, di realizzare due corsie per senso di marcia e "due banchine di sosta (una per direzione di due metri di larghezza ciascuna) aggiunte ai margini della strada a fianco dei marciapiedi (rinunciando alla piste ciclopedonali)".[135]

A2 | Si chiede al proponente di valutare le proposte di cui ai punti a); b); c); d); e) e di motivare le ragioni che hanno portato ad accoglierle o a respingerle.

L'opportunità di riqualificazione: la promenade

Accanto alle preoccupazioni per le limitazioni del traffico si registrano le posizioni di altri partecipanti che vorrebbero invece maggiori riduzioni all'uso dell'auto privata per ridurre l'impatto negativo del traffico urbano (inquinamento, rumore).[136]

In particolare, alcuni residenti del quartiere pensano che per rendere realmente fruibile la "*promenade*"

130 Alcuni partecipanti sottolineano come il progetto di riapertura dei navigi risulti in contraddizione rispetto ad altri progetti promossi dalla Città, come ad esempio quello relativo alla riqualificazione degli scali ferroviari, che prevede, tra le altre cose, di ridurre gli elementi di divisione presenti in città favorendo la riconnessione e la permeabilità dei contesti urbani.

131 Tratto dalla restituzione dell'incontro pubblico del 19.06.2018 – Tratta A (via Melchiorre Gioia). Su questi temi si vedano anche i Quaderni di Giovanni Cannito e di Giuseppe Amato (Associazione Amici della Martesana Greco) che sottolineano come per raggiungere la pista ciclo pedonale al piano dell'alzaia sottostante il piano stradale, sia prevista la realizzazione di due "rampe di 70 metri di lunghezza e larghe 3. Collocate una all'altezza di via Cagliero, l'altra in via Carissimi (…) la prima, di fatto, blocca l'accesso a via Zuccoli da via Melchiorre Gioia, scelta problematica in quanto eliminando tale "by pass" il traffico viene scaricato sul tratto più critico di via Melchiorre Gioia, il tratto Cagliero - Piazza Greco"

132 Tratto dal Quaderno di Giuseppe Amato dell'Associazione Amici della Martesana Greco.

133 In particolare si suggerisce di "realizzare un passaggio sopraelevato che da via Sammartini conduca direttamente fuori città, liberando così il quartiere di Greco da smog e traffico".

134 Per una descrizione completa della proposta si veda il Quaderno di Angelo Moiraghi.

135 Per la descrizione dettagliata della proposta si rimanda la Quaderno di Giovanni Cannito.

136 Nel Quaderno dell'Associazione Genitori Antismog si specifica che sarebbe "auspicabile che la trasformazione di via Melchiorre Gioia e la chiusura progressiva della Cerchia Interna, rendendo ancora più difficoltoso l'uso dell'auto, portino a spostare buona parte della domanda dall'auto verso la pedonalità, la bici, il mezzo pubblico".

prevista dal progetto sia necessario "ridurre le corsie per il traffico veicolare (ad esempio riducendo ad una sola corsia nel tratto Cagliero/de Pomm) e prevedere sistemi di mitigazione del traffico in superficie quali dissuasori, creazione di una zona a traffico a velocità ridotta (zone 30) o a bassa emissione".[137]

La realizzazione della *promenade* è pertanto considerata da alcuni partecipanti una reale possibilità di riqualificazione del quartiere perché offrirebbe nuovi spazi pubblici di qualità rivolti al tempo libero e ad attività di socializzazione ora carenti. Allo stesso tempo, la presenza di spazi commerciali consentirebbe di ampliare e diversificare l'offerta commerciale presente nel quartiere portando così anche ad una riqualificazione economica a scala locale.

Come già riportato nella prima parte della relazione, anche in via Melchiorre Gioia, si registra una certa preoccupazione da parte dei residenti, sul fatto che la nuova offerta commerciale possa trasformare il naviglio riaperto in una zona di movida incontrollata.[138] Inoltre, si obbietta che le nuove attività rischiano, se slegate dalla presenza di attività commerciali integrate nel tessuto urbano, di creare zone artificiali prive di attrattività: "per il carattere dinamico dei milanesi le isole pedonali funzionano nelle vie dove ci sono negozi veri, dove esiste una reale vita commerciale, come in corso Garibaldi, in via Poalo Sarpi, non dove si creano forzature come nel lungo vialone di via Melchiorre Gioia".[139] Da qui la richiesta, anch'essa già riportata nella prima parte della relazione, di prestare molta attenzione agli aspetti legati alla sicurezza e alla manutenzione degli spazi e di condividere un piano di gestione dei navigli che consenta uno sviluppo economico e sociale sostenibile.

Sempre per quanto riguarda la *promenade* si segnala la proposta di eliminare "la rampa di settanta metri ciclo pedonale (…) da via Zuccoli" che "oltre a un impatto paesaggistico davvero negativo, è totalmente inutile essendo prevista una scala ed un ascensore per i portatori di Handicap motori, si possono certamente trovare soluzioni ottimali senza togliere niente a nessuno".[140]

A3 | Si chiede al proponente di valutare la proposta di ulteriore restringimento delle carreggiate e l'introduzione di sistemi di riduzione della velocità veicolare al fine di rendere maggiormente fruibile la "promenade". Inoltre, si chiede di valutare la proposta inerente l'eliminazione della rampa di accesso alla "promenade" stessa.

La riduzione dei parcheggi

Altro tema particolarmente sentito da coloro che sono critici verso il progetto è la riduzione dei parcheggi. La definizione progettuale delle tratte sottoposte a dibattito pubblico, ancora ad uno stadio preliminare, non ha consentito di comunicare il dettaglio del numero di parcheggi interessati dalla realizzazione delle opere. Questa incertezza, che ha suscitato critiche da parte dei cittadini, ha permesso che emergessero ipotesi divergenti e al momento non verificabili circa il numero di parcheggi realmente interessati dal progetto.[141] Dagli incontri è comunque emersa la necessità di una compensazione fra la sottrazione di posti auto e la creazione di nuovi: "la soppressione di decine di stalli (…) deve trovare conforto nella programmazione di altrettanti posti auto" da reperire in altre aree del quartiere.

A destare preoccupazione non è solo la dotazione di posti auto necessaria a soddisfare le esigenze della attuale popolazione residente, ma anche quella che in prospettiva potrà crescere. Si teme infatti una generalizzata carenza di stalli in "previsione della realizzazione di nuovi edifici residenziali, con un numero di piani elevato, con un aumento della popolazione residente e del parco macchine".[142]

137 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Genitori Antismog.

138 Altra preoccupazione riguarda invece la possibilità che la *promenade* possa essere, soprattutto nelle ore notturne, un elemento di degrado e diventare il "ricettacolo di spacciatori, drogati, senza tetto".

139 Si veda restituzione dell'incontro del 17.09.2018 – Tratta E (da via Marco D'Oggiono alla Darsena)

140 Tratto dal Quaderno di Giuseppe Amato dell'Associazione Amici della Martesana Greco.

141 I progettisti di MM stimano che i parcheggi che potrebbero essere eliminati siano nell'ordine di 250/300 unità contro le 600 ipotizzate da parte dei cittadini.

142 Si veda la restituzione dell'incontro del 19.06.2018, Tratta A – Via Melchiorre Gioia (da Cassina de Pomm a via Carissimi).

Nel corso del dibattito sono emerse diverse proposte come ad esempio:

a) razionalizzare i parcheggi esistenti prevedendo nuove distribuzioni che garantiscano una maggiore capacità di sosta (stalli orizzontali sostituiti con quelli a "spina di pesce");[143]
b) la creazione di nuovi parcheggi in aree "non utilizzate o abbandonate (area Regione Lombardia)";[144]
c) la trasformazione in parcheggi/silos degli edifici di via Edolo e via Stresa non utilizzati; la realizzazione di nuovi parcheggi interrati (come ad esempio "a livello della passeggiata riservata ai pedoni che costeggia il naviglio");[145]
d) la "conversione di una quota di parcheggi a pagamento (strisce blu) in parcheggi solo per residenti (strisce gialle)".[146]

A4 | Si chiede al proponente di valutare le proposte di cui ai punti a); b); c); d); e di motivare le ragioni che hanno portato ad accoglierle o a respingerle.

La mobilità ciclabile

Nell'area di via Melchiorre Gioia si registra probabilmente lo scontro più marcato tra coloro che ipotizzano soluzioni in grado di realizzare una mobilità che sia compatibile con la riapertura del naviglio e coloro che invece vorrebbero cogliere l'occasione offerta dal progetto per ridurre drasticamente l'uso del mezzo privato a favore della mobilità ciclabile e pedonabile.

I fautori della prima posizione, preoccupati dai forti impatti che la riapertura dei navigli potrebbero avere sulla viabilità e sulla sosta propongono di rivedere la configurazione delle piste ciclabili, anche in considerazione delle trasformazioni urbane che interessano aree attigue all'intervento, come ad esempio quelle previste per "i Magazzini Raccordati, dove è prevista una pista ciclabile di cui una parte, quella da viale Brianza alla Stazione Centrale, già realizzata".[147]

Il nuovo sistema di piste ciclabili potrebbe essere rivisto e prevedere:

a) percorsi ciclabili alternativi rispetto a quelli previsti in via Melchiore Gioia, utilizzando ad esempio "via Zuretti, larga complessivamente 22 metri ed a senso unico";[148]
b) una sola pista ciclabile "a doppio senso, su un lato solo della strada, che nel rispetto della normativa e con piccoli accorgimenti"[149] potrebbe occupare circa 3 metri, liberando spazio da dedicare alla sosta;
c) l'eliminazione delle piste ciclabili nel tratto Cagliero - De Marchi in quanto la carreggiata è molto stretta e ad alta intensità di traffico e non permette una mobilità ciclabile protetta e sicura.[150]

Per contro, coloro che sostengono la mobilità ciclo-pedonale in via Melchiorre Gioia propongono:

d) un ulteriore restringimento delle carreggiate per aumentare gli spazi pedonali e per fare in modo che "le piste ciclabili in affiancamento del naviglio siano di dimensioni adeguate e bi-direzionali per ogni lato, così da consentire la mobilità locale in bicicletta senza dover obbligare doppi attraversamenti".[151]

A5 | Si chiede al proponente se intende rivedere il progetto rispetto alle proposte di cui ai punti a), b), c) e d) e di motivare le ragioni che hanno portato ad accogliere o respingere le proposte presentate.

143 Ibidem.
144 Ibidem.
145 Ibidem.
146 Ibidem.
147 Si veda il Quaderno di Giuseppe Amato dell'Associazione Amici della Martesana Greco.
148 Ibidem.
149 Ibidem.
150 Nel Quaderno di Giuseppe Amato (Associazione Amici della Martesana Greco), si afferma inoltre che l'eliminazione della pista ciclabile consentirebbe di avere una carreggiata di 13,20 metri, sufficiente a garantire la presenza di due corsie per senso di marcia. Su questi temi si veda anche il Quaderno di Giovanni Cannito.
151 Tratto dal Quaderno dell'Associazione Genitori Antismog.

La mobilità pedonale

Ultimo elemento riguarda la dimensione dei marciapiedi e delle corsie carrabili: si teme infatti che i marciapiedi non siano sufficientemente larghi per garantire gli spostamenti pedonali, soprattutto per persone con passeggini o per persone con disabilità. Inoltre, analoga preoccupazione è stata espressa rispetto alla larghezza delle carreggiate (soprattutto nel tratto più "stretto" Cagliero/Cassina de' Pomm), che secondo alcuni, non consentirebbe la presenza di parcheggi per i disabili e il transito dei mezzi di servizio e di emergenza.

In sintesi, date le criticità emerse sui temi della mobilità pubblica e privata e della sottrazione dei parcheggi, la proposta di alcuni partecipanti è di elaborare un "piano di gestione complessivo del traffico e delle mobilità nell'area" che sappia affrontare i problemi segnalati nel corso del dibattito con una soluzione organica e complessiva.

A6 | Si chiede al proponente di valutare le preoccupazioni sollevate dai cittadini rispetto alla larghezza dei marciapiedi e delle carreggiate e se intende elaborare un piano di gestione complessivo della mobilità dell'area.

TRATTO B – CONCA DELL'INCORONATA (DA VIALE MONTE GRAPPA A VIA CASTELFIDARDO)

La riapertura dei navigli nel tratto della Conca dell'Incoronata incontra un generale favore da parte dei partecipanti al dibattito pubblico.

La valorizzazione storica

In linea generale si può affermare che il progetto proposto è stato apprezzato per la sua funzione di valorizzazione storica della conca e quale occasione di riqualificazione e valorizzazione dell'intera area. Rispetto a quest'ultimo punto, è emerso infatti il desiderio che gli interventi di riqualificazione non si limitino solo alla ristretta area oggetto di progettazione ma che si estendano anche nell'immediato intorno "come ad esempio, all'area attualmente utilizzata a posteggio sui bastioni di porta Nuova (…) che dovrebbe essere migliorata".[152]

B1 | Si chiede al proponente di valutare la possibilità di estendere gli interventi di riqualificazione anche alle aree limitrofe a quelle oggetto dell'intervento di riapertura dei navigli.

I possibili miglioramenti del progetto

Accanto agli elementi positivi sono emerse alcune criticità e proposte di soluzioni migliorative.

a) La mobilità ciclabile

In primo luogo si richiede una maggiore attenzione nella progettazione della mobilità ciclo-pedonale. Alcuni partecipanti evidenziano infatti che "i ciclisti e i pedoni hanno esigenze distinte"[153] che dovrebbero prevedere percorsi separati. In merito alla promiscuità dei percorsi ciclo-pedonali è stato segnalato come critico il passaggio sotto i bastioni. Inoltre la passerella prevista dal progetto è ritenuta troppo stretta per consentire un passaggio agevole per le bici e i pedoni. Da qui la richiesta di prevederne l'allargamento e di ridisegnare "l'innesto della rampa a livello della strada",[154] considerato pericoloso proprio a causa del suo utilizzo promiscuo.

b) Il verde pubblico

Si indica anche una carenza di verde, data dalla mancanza di filari alberati lungo il tratto pedonale di via San Marco, di panchine per la sosta e di spazi per il gioco. Secondo diversi partecipanti, sarebbe infatti possibile migliorare il progetto valorizzando l'area pedonale con spazi di vicinato dedicati al tempo libero e al gioco dei bambini ("la zona è molto frequentata dai giovani la sera, è piena di locali per la movida, per i bambini c'è il

152 Si veda la restituzione dell'incontro del 26.06.2018 – Tratta B Conca dell'Incoronata (da v.le Monte Grappa a Via Castelfidardo).
153 Ibidem.
154 Ibidem.

Parco Sempione ma mancano spazi di verde vicini e chiusi al traffico"). [155]

c) Aspetti realizzativi e manutentivi

Molta attenzione è stata dedicata dai partecipanti agli aspetti realizzativi e manutentivi del progetto e in particolare:

- alla valorizzazione delle chiuse leonardesche che rappresentano un elemento storico di notevole importanza. Le porte, se riutilizzate, dovranno essere protette "dall'usura e dall'acqua"[156] mentre nel caso di rimozione, "non dovranno essere spostate dal quartiere" (nel caso di rimozione, alcuni partecipanti suggeriscono di collocarle nel giardinetto di Melchiorre Gioia); [157]
- alla cura nella scelta dei materiali costruttivi "per la realizzazione sia dell'alveo e che del parapetto", e all'attenzione nel ripristino e recupero delle porzioni storiche esistenti.

d) La tutela della colonia felina

Una questione specifica riguarda la tutela della colonia felina presente da anni alla Conca dell'Incoronata. In particolare si chiede di "tutelare il benessere dei felini nell'organizzazione del cantiere e di trovare una nuova collocazione per la colonia". [158]

e) La gestione e la cura del naviglio

Infine, come anticipato nei paragrafi precedenti, la preoccupazione maggiore espressa dai cittadini in quest'area riguarda la cura, la pulizia e la manutenzione. I cittadini temono infatti una gestione frammentata e disorganica, mentre auspicano "di poter avere un gestore unico, serio e facilmente reperibile per evitare problemi di sporcizia e mancanza di igiene".[159]

B2 | Si chiede al proponente di valutare le proposte di cui ai punti a), b), c), d), e) e di motivare le ragioni che hanno portato ad accogliere o respingere le proposte presentate.

155 Ibidem.
156 Ibidem.
157 Ibidem.
158 Ibidem.
159 Ibidem.

TRATTO C – VIA FRANCESCO SFORZA (DA VIA DEL LAGHETTO A CORSO DI PORTA ROMANA)

Il tema che maggiormente preoccupa i residenti dell'area è quello relativo alla mobilità.

La viabilità dell'area

Alcuni sostengono che "la riapertura del naviglio possa migliorare la vivibilità di via Sforza" mentre altri temono una possibile ridistribuzione del traffico veicolare nelle vie adiacenti l'area di intervento: "sembra che il progetto sposti solo più in là le criticità legate alla viabilità dell'area".[160] Si teme un peggioramento dell'accessibilità al Policlinico, soprattutto per quanto riguarda l'accesso al pronto soccorso: "non solo da parte dei mezzi di emergenza ma anche da parte di cittadini con il proprio mezzo privato". In particolare, il Presidente della Fondazione IRCCS Ca' Grande Ospedale Maggiore, sottolinea la necessità di porre molta attenzione alla tempistica dei lavori, in quanto: "senza la corsia preferenziale di via Francesco Sforza, interessata dai cantieri dei navigli, e via Commenda, interessata dai mezzi del cantiere dell'ospedale, ed il cantiere della M4 su Santa Sofia (…) si rischia di bloccare l'accesso al più importante pronto soccorso della città".[161] Si ritiene, inoltre, che la riconfigurazione del reticolo viario intorno all'ospedale sia insufficiente a garantire una regolare accessibilità alla struttura, soprattutto se si vuole garantire una separazione dei flussi di traffico dei mezzi privati rispetto a quelli di emergenza.

Inoltre si segnala:

a) coloro che sono più favorevoli alla riapertura dei navigli propongono, per migliorare la viabilità dell'area, "di estendere l'Area C e di aumentarne il prezzo di accesso così da disincentivare l'ingresso delle auto nella cerchia interna". Con l'allargamento dell'area C, secondo i sostenitori di questa ipotesi, si potrebbe "mantenere il doppio senso di marcia (su via Sforza) necessario alla viabilità dei residenti, dei mezzi pubblici, dei taxi e facilitare l'accesso ai mezzi di soccorso";[162]
b) altra proposta finalizzata ad ottenere una sezione stradale più ampia è quella che suggerisce una diversa collocazione del naviglio: "addossato all'Università". Benché siano da verificare le interferenze con il sistema fognario, la proposta prevedrebbe una strada a doppio senso di marcia da sette metri di larghezza, due marciapiedi da due metri (…) e una larghezza del naviglio di 5.40 metri";[163]
c) altro tema di interesse riguarda l'accessibilità alle proprietà private e la promiscuità che si verrebbe a creare fra auto e pedoni. Secondo alcuni partecipanti "i molti passi carrai presenti in via Sforza confluirebbero in buona parte sulla via pedonale e ciclopedonale creando situazioni di pericolo e di disagio".[164]

160 Si veda la restituzione dell'incontro del 03.07.2018, Tratta C - Via Francesco Sforza (da via Laghetto a corso di Porta Romana).

161 Tratto dal Quaderno degli attori di Marco Giachetti, Presidente Fondazione IRCCS Cà Granda Ospedale Maggiore. Su questi temi si veda anche il Quaderno del Comitato navigli.

162 Si veda la restituzione dell'incontro del 03.07.2018, Tratta C - Via Francesco Sforza (da via Laghetto a corso di Porta Romana).

163 Per una illustrazione dettagliata della proposta si rimanda la Quaderno di Giovanni Cannito.

164 Si veda la restituzione dell'incontro del 03.07.2018, Tratta C - Via Francesco Sforza (da via Laghetto a corso di Porta Romana).

C1 | Si chiede al proponente di valutare le criticità emerse nel corso del dibattito e in particolare gli impatti del progetto sulla viabilità e la compatibilità dell'intervento con una corretta accessibilità al Policlinico. Inoltre si chiede al proponente di valutare le proposte di cui ai punti a), b), e c).

La mobilità ciclabile

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile sono emerse delle criticità per quanto riguarda:

- la promiscuità dei percorsi ciclo-pedonali che provocherebbe "per i ciclisti un notevole rallentamento della velocità di spostamento per la presenza dei pedoni"[165];
- la sicurezza dei pedoni in relazione al "passaggio delle biciclette in prossimità degli accessi alle proprietà private"[166];
- l'organizzazione della mobilità ciclabile nei due sensi di marcia che sembra essere promiscua con i pedoni (quando si percorre via Sforza in senso orario) e con i veicoli motorizzati (quando si percorre in senso anti-orario).[167]

C2 | Si chiede al proponente, come già evidenziato nella prima parte della relazione, se e come intende affrontare le criticità emerse nel corso del dibattito pubblico sul tema della mobilità ciclabile.

I servizi di trasporto pubblico

Altro tema molto sentito, non solo per il tratto di via Sforza ma per l'intera cerchia dei navigli, è quello relativo alla soppressione della linea 94 del trasporto pubblico. L'importanza della linea è stata più volte ribadita nel corso degli incontri in quanto considerata non alternativa alla linea 4 della metropolitana ed essenziale per collegare importanti funzioni pubbliche e private come ad esempio diversi ospedali (Policlinico, Mangiagalli, Fatebenefratelli, Istituti medici di via Pace, Gaetano Pini), il Tribunale, numerose strutture scolastiche (asili, scuole primarie e secondarie pubbliche e private), il polo dell'Università Statale, la Biblioteca Sormani, l'Umanitaria, la caserma dei Carabinieri Lamarmora e la Sinagoga di via Guastalla. La richiesta che emerge è quella di sostituire l'attuale linea "con mezzi di superficie più piccoli e magari elettrici".[168]

C3 | Le richieste formulate al proponente su questi temi sono contenute nella prima parte della relazione.

Le aree verdi

Infine, altro tema ricorrente che non riguarda solo il tratto di via Sforza, è la critica sollevata per la carenza di verde pubblico prevista del progetto. Secondo molti partecipanti, il progetto di riapertura dei navigli dovrebbe essere rivisto o integrato con la previsione di maggiori aree verdi "per i benefici che le piante possono portare al quartiere anche rispetto all'acqua, come ombra, diminuzione delle temperature estive, produzione di ossigeno, ecc.)".[169]

C4 | Si chiede al proponente, come già evidenziato nella prima parte della relazione, se e come intende affrontare le criticità emerse nel corso del dibattito pubblico sul tema del verde pubblico.

Gli elementi di progetto

La riapertura del naviglio è oggetto di una serie di proposte che puntano alla sua valorizzazione storica e turistica. In particolare, si chiede di valutare:

165 Tratto dal Quaderno di Fiab Milano Ciclobby.

166 Ibidem.

167 Ibidem. Su questi temi si veda anche il Quaderno del Comitato dei Navigli.

168 Si veda la restituzione dell'incontro del 03.07.2018, Tratta C - Via Francesco Sforza (da via Laghetto a corso di Porta Romana).

169 Ibidem

a) la possibilità di riaprire il naviglio nelle sue dimensioni storiche originali, rivalutando il "ruolo storico avuto dalla sponda del naviglio verso il centro della città, dedicata a punto di approdo e di scarico per le imbarcazioni";[170]

b) la possibilità di riaprire "con un affaccio diretto sui navigli"[171] i piani degli edifici storici oggi interrati (come ad esempio quelli del palazzo sede dell'Archivio storico dell'Ospedale Maggiore e della Chiesa dell'Annunziata) che originariamente lambivano il canale a diretto contatto con l'acqua.

C5 | Si chiede al proponente di valutare le proposte di cui ai punti a) e b) e di motivare le ragioni che hanno portato ad accettarle o a respingerle.

170 L'allargamento del naviglio sembra possibile in quanto il tratto di "via Francesco Sforza, come quello di via Molino delle Armi, non sembra avere proprietà private ai loro lati e gli accessi carrai sono in numero limitato (...) ai quali si può sopperire con ingressi da via attigue". Tratto dal Quaderno di Ambrogio Filippini.

171 Ibidem.

TRATTO D – PIAZZA VETRA E VIA MOLINO DELLE ARMI (DA VIA VETTABBIA A CORSO DI PORTA TICINESE)

La riapertura di questa tratta ha evidenziato posizioni differenti: da un lato, coloro che considerano il progetto come migliorativo della qualità della vita dell'area e un'occasione per ripensare l'intero sistema di mobilità, e per ridurre l'uso del mezzo privato a vantaggio della mobilità pubblica e ciclopedonale; dall'altro, si registrano le preoccupazioni di coloro che enfatizzano gli impatti negativi che il progetto potrebbe avere sulla mobilità dell'area. L'importanza data a questi temi ha portato diversi interlocutori a suggerire che la nuova viabilità veicolare sia studiata nel dettaglio "prima della realizzazione del progetto", in modo da affrontare per tempo i problemi che potrebbero manifestarsi a causa della riduzione delle sezioni stradali.

La viabilità dell'area

In merito alle criticità, anche in questo tratto, alcuni sostengono che la frammentazione del percorso della cerchia interna sposterebbe — senza ridurlo — il volume di traffico "creando possibili congestionamenti ed ingorghi nelle vie limitrofe all'area di progetto".[172] Si rischierebbe così di vanificare i vantaggi ambientali ottenuti con la limitazione del traffico lungo il tratto riaperto. Inoltre si segnalano alcuni problemi in merito al transito dei mezzi di soccorso ("le autoambulanze che transitano lungo Molino delle Armi saranno costrette a modificare il loro percorso in uscita dalla Croce Bianca Onlus situata all'incrocio tra via Vettabbia e via Santa Croce) e alla limitata larghezza della carreggiata ("poco adatta al transito di veicoli di soccorso in particolare dei mezzi dei pompieri").[173]

Altro elemento di attenzione è l'accesso ai passi carrai per i residenti e per tutti i numeri civici che si affacceranno sul tratto riaperto: "l'accesso dovrà essere sempre garantito nel rispetto delle misure minime di larghezza del marciapiede".[174] Inoltre, il progetto dovrà tenere conto delle esigenze di carico/scarico (nonché di accessibilità) dei tanti esercizi commerciali presenti tra corso di Porta Ticinese e via Molino delle Armi.

Una proposta finalizzata ad incrementare la larghezza della sezione stradale è quella che prevede "uno spostamento di tutto il sistema di un paio di metri verso nord (a parte le zone di raccordo verso Corso di Porta Ticinese) che potrebbe consentire di realizzare (…) una piattaforma stradale di sette metri di larghezza con due direzioni di marcia".[175]

D1 | Si chiede al proponente di considerare le criticità emerse nel corso del dibattito pubblico rispetto alla viabilità dell'area e di valutare la proposta di cui all'ultimo capoverso.

172 Si veda la restituzione dell'incontro del 3 luglio 2018, Tratta D – piazza Vetra e via Molino delle Armi (da via Vettabbia a corso di Porta Ticinese).

173 Ibidem.

174 Ibidem.

175 Per una descrizione completa della proposta si rimanda la Quaderno di Giovanni Cannito.

La mobilità pubblica e ciclo pedonale

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, anche per questo tratto del progetto, si registra una certa insoddisfazione rispetto alla promiscuità tra l'uso ciclabile e pedonali degli spazi. In particolare si suggerisce di "avere maggiore cura per lo sviluppo della mobilità lenta destinando aree più definite ai ciclisti"[176] senza trascurare le esigenze dei pedoni, " soprattutto gli anziani, in genere con limitata autonomia di movimento".[177]

Per quanto riguarda la mobilità pedonale si richiede infine, che "i ponti di attraversamento previsti nel tratto di piazza Vetra non siano troppo distanti tra loro per permettere soprattutto alle persone anziane di muoversi agevolmente da una parte all'altra del naviglio".[178]

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, anche in questo tratto l'elemento che sembra preoccupare maggiormente i partecipanti riguarda la soppressione della Linea 94, "considerata una linea strategica per la città". Su questo tema, come già segnalato in precedenza, si suggerisce di "prevedere dei mezzi di superficie alternativi che consentano anche a chi ha difficoltà di usare la metropolitana (anziani, disabili, persone con il passeggino) e di spostarsi comodamente".[179]

D2 | Si chiede al proponente, come già evidenziato nella prima parte della relazione, se e come intende rivedere il progetto in relazione ai temi della mobilità ciclo-pedonale e della soppressione della linea 94 (tema già trattato nella prima parte della realzione).

Gli elementi di progetto

Per quanto riguarda gli aspetti progettuali di dettaglio si propone:

a) di valorizzare maggiormente la connessione del Parco delle due Basiliche, "oggi diviso dalla trafficata via Molino delle Armi" creando una "continuità paesaggistica ed una omogeneità progettuale che consenta ai fruitori delle aree di sentirsi come all'interno di un unico parco". [180]
b) il recupero dei manufatti originali e una particolare attenzione all'aspetto dell'arredo urbano, in modo tale da prevenire fenomeni di degrado delle nuove aree dovuti ad abbandono, precoce deterioramento o presenza di graffiti. Una delle proposte emerse, ad esempio, è quella di "ricorrere a forme di decoro delle sponde e delle mura dei canali aumentando la presenza del verde tramite l'utilizzo di giardini verticali sempre verdi";[181]
c) l'opportunità di rivedere il progetto al fine di rendere il tratto riaperto meno lineare prevedendo un "maggiore movimento nel piano strada per esempio dando un po' di curvatura ai ponti"[182] e una maggiore presenza di verde pubblico.

Infine, tra gli elementi di critica al progetto, si segnala la problematica relative alla quota dell'acqua e in particolare all'altezza delle sponde, considerate troppo alte, tanto da limitare "la visibilità della città da parte di chi percorrerà il naviglio sulle imbarcazioni".[183]

D3 | Si chiede al proponente di valutare le proposte di cui ai punti a), b) e c) e di motivare le ragioni che hanno portato ad accoglierle o a respingerle.

176 Si veda la restituzione dell'incontro del 3 luglio 2018, Tratta D – piazza Vetra e via Molino delle Armi (da via Vettabbia a corso di Porta Ticinese).
177 Ibidem.
178 Ibidem.
179 Ibidem.
180 Ibidem.
181 Ibidem.
182 Ibidem.
183 Ibidem.

TRATTA E – CONCA DI VIARENNA (DA VIA MARCO D'OGGIONO ALLA DARSENA)

La valorizzazione del patrimonio storico

I più favorevoli all'intervento mettono in evidenza come la riapertura di questo tratto "oltre a rappresentare il naturale arrivo delle acque della Martesana alla Darsena (…) acquista una portata di valenza storica e simbolica in quanto rappresenta il collegamento con il tratto di San Marco e la sua leonardesca Conca dell'Incoronata".[184] Suscita particolare interesse anche la futura nuova collocazione della lapide di Ludovico il Moro[185] "collocata impropriamente nella posizione attuale nel corso del '900 e che dovrà essere necessariamente rimossa".[186]

La proposta che emerge è di realizzare uno spazio museale "che raccolga tutti i reperti storici inerenti i Navigli (compresi quelli che potranno emergere duranti i cantieri) e che fornisca informazioni e spiegazioni rispetto a questa opera di ingegneria idraulica prestigiosa". Il nuovo spazio museale ("che potrebbe essere collocato nella casa Ceschina") potrebbe essere il punto di partenza di un percorso storico-paesaggistico, che dalla Conca di Viarenna si collegherebbe, attraverso una infrastruttura verde, al Parco delle due Basiliche. Secondo i fautori di questa proposta, si verrebbe così a creare "una continuità ambientale e tematica (dal profilo archeologico e storico)" rivalutando la dimensione culturale del progetto di riapertura dei navigli a discapito di una valorizzazione commerciale e legata al *loisir* (da alcuni nominata "l'opzione movida").[187]

E1 | Si chiede al proponente di valutare le proposte relative alla valorizzazione storica della Conca di Viarenna e in particolare la realizzazione di uno spazio/percorso museale.

La viabilità e la ZTL

Accanto agli elementi positivi e di valorizzazione del progetto si registrano alcuni aspetti problematici che riguardano in particolare: la mobilità e la viabilità dell'area, la gestione del verde pubblico, la sicurezza e il decoro urbano, le dimensioni e le caratteristiche del tratto.

Uno degli elementi che preoccupa i residenti è la riorganizzazione della viabilità e della sosta nelle vie adiacenti all'area di intervento. Anche per questa tratta vi è infatti la richiesta di poter discutere di un piano della mobilità complessivo, che affronti i possibili problemi dovuti alla riapertura.

In particolare sono emersi due temi specifici:

184 Si veda la restituzione dell'incontro del 17.07.2018, Tratta E – Conca di Viarenna (da via Marco D'Oggiono alla Darsena).

185 Lapide che ricorda l'esenzione dal dazio concessa alla Fabbrica del Duomo da Ludovico il Moro alla morte della moglie Beatrice nel 1497.

186 Si veda la restituzione dell'incontro del 17.07.2018, Tratta E – Conca di Viarenna (da via Marco D'Oggiono alla Darsena).

187 I sostenitori della proposta auspicano inoltre "che questo possa essere il primo tratto dei navigli riaperto: la riconnessione con la Darsena, l'avvio di un'operazione ambientale e culturale, potrebbe dare uno slancio positivo a tutto il progetto".

a) il primo riguarda la viabilità di accesso "al parcheggio interrato adiacente al parchetto",[188] che secondo i residenti sarebbe disagevole e che dovrebbe essere rivista;

b) il secondo riguarda la disponibilità di parcheggi e la delimitazione delle aree ZTL. Rispetto a quest'ultimo punto si sottolinea che la realizzazione del progetto costringerebbe i residenti "che volessero andare in direzione sud (viale Papiniano), ad un percorso complicato trovandosi inoltre a varcare la soglia della ZTL"[189] e ad utilizzare i pochi accessi disponibili per i residenti. Una proposta avanzata dai cittadini, e parzialmente discussa con il responsabile della mobilità del Comune di Milano durante l'incontro, è di incrementare gli accessi alla ZTL e rivedere la possibilità di estendere l'area di sosta che interessa il Municipio 7 anche alle aree limitrofe all'area di progetto.

E2 | Si chiede al proponente, come già evidenziato nella prima parte della relazione, se intende avviare uno studio sulla mobilità e i parcheggi che affronti i nodi critici emersi nel corso del dibattito pubblico (in particolare per le questioni di cui ai punti a) e b).

Il verde pubblico

Per quanto riguarda il verde pubblico sono emerse due posizioni distinte: quella di coloro che considera perseguibile l'eliminazione di alcune alberature per fare spazio al tratto riaperto, apprezzando l'intento del progetto di compensare il disagio con la ripiantumazione del maggior numero di alberi possibile; e quella di coloro che ritengono errata la scelta di abbattere piantumazioni storiche perché pensano che facciano ormai "parte del paesaggio del quartiere".[190]

Accomuna entrambe le posizioni la richiesta di una maggiore presenza di verde, indipendentemente dalle collocazioni originali, per "evitare la spianata di cemento che caratterizza la Darsena", per avere una maggiore integrazione "tra la presenza del verde e dell'acqua e il vicino parco".[191]

E3 | Si chiede al proponente di valutare le criticità rispetto agli impatti del progetto sulle alberature esistenti e di considerare la possibilità di incrementare la presenza di verde pubblico nell'area.

Il decoro urbano

Altro tema critico riguarda il decoro urbano e la vivibilità dei residenti in relazione al possibile incremento della "movida notturna". La presenza della vicina Darsena, con le sue attività rivolte ai giovani, preoccupa parte dei residenti che temono che la "movida" possa spostarsi anche nelle aree dove si prevede la riapertura. Per contrasto si registrano anche posizioni più favorevoli che "sottolineano come il progetto e l'eventuale apertura di esercizi serali e notturni possa essere governata e possa risultare qualificante per l'area circostante".[192]

E4 | Le richieste formulate al proponente su questi temi sono contenute nella prima parte della relazione.

Gli elementi di progetto

Infine, per quanto riguarda le caratteristiche costruttive del progetto si segnalano alcune criticità:

a) la realizzazione del sottopasso pedonale che collegherebbe la Conca di Viarenna alla Darsena "potrebbe generare problemi di insicurezza, soprattutto nelle ore notturne";[193]

b) il progetto di fattibilità "non definisce né in quanto consista il piccolo rialzo di Viale Gabriele D'Annunzio

188 Si precisa che il parco a cui fa riferimento la citazione è quello compreso tra via Conca del naviglio, via Arena e via Gaetano Ronzoni.

189 Si veda la restituzione dell'incontro del 17.07.2018, Tratta E – Conca di Viarenna (da via Marco D'Oggiono alla Darsena).

190 Ibidem.

191 Un partecipante, ha inoltre sottolineato come il progetto possa essere anche occasione di riqualificazione di tutta l'area circostante compreso il parco dell'Anfiteatro Romano.

192 Si veda la restituzione dell'incontro del 17.07.2018, Tratta E – Conca di Viarenna (da via Marco D'Oggiono alla Darsena).

193 Ibidem.

necessario per consentire al sottopasso in progetto di congiungere la Conca di Viarenna alla Darsena né di quanto è la luce fra il piano d'acqua e l'intradosso dei fornici, al fine di poterne confermare il rispetto normativo";[194]

c) una decisa avversione, da parte di alcuni residenti, per le dimensioni del "laghetto" nella parte iniziale dell'intervento, giudicato di eccessivo impatto, a fronte della proposta di "riaprire il naviglio a valle dell'intersezione con via Gaudenzio Ferrari, così da mantenere il verde, o di ridurre la dimensione del laghetto e di farlo coincidere con la larghezza del naviglio stesso";[195]

d) la necessità di rivedere la sagoma delle isole poste a dimora degli alberi in modo che abbiamo una conformazione "curva" anziché "ad angoli" come previsto dal progetto, in modo da "dare più armonia al progetto e favorire una migliore circolazione dell'acqua";[196]

e) la richiesta di verificare se "a monte della Conca di Viarenna sia ancora presente una roggia, un tempo esistente, che potrebbe costituire l'apporto d'acqua necessario al funzionamento della conca senza il ricorso a quella della Martesana";[197]

f) ultima segnalazione riguarda la navigabilità del tratto che secondo alcuni partecipanti non sarebbe garantita (a meno di non ottenere una deroga da parte della Regione Lombardia), in quanto il passaggio sotto via D'Annunzio sarebbe inferiore ai tre metri.

E5 | Si chiede al proponente di valutare le proposte e le criticità di cui ai punti a), b), c), d), e), ed f).

194 Tratto dal Quaderno del Comitato dei navigli.

195 Si veda la restituzione dell'incontro del 17.07.2018, Tratta E – Conca di Viarenna (da via Marco D'Oggiono alla Darsena).

196 Ibidem.

197 Ibidem.

DESCRIZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO

LA GESTIONE DEL PERCORSO PARTECIPATIVO

Il dibattito pubblico, coordinato da Andrea Pillon[198], è stato promosso e organizzato dal Comune di Milano e da MM Spa.

Hanno preso parte al dibattito pubblico:

Comune di Milano: Giuseppe Sala (Sindaco); Lorenzo Lipparini (Assessore alla Partecipazione, Cittadinanza Attiva e Open Data); Marco Granelli (Assessore alla Mobilità e Ambiente), Pierfrancesco Maran (Assessore all'Urbanistica, Verde e Agricoltura), Cristina Tajani (Assessore alle Politiche del lavoro, Attività Produttive, Commercio e Risorse Umane), Fabio Arrigoni (Presidente del Municipio 1), Samuele Piscina (Presidente Municipio 2), Elena Grandi (Vice presidente Municipio 1).

Comitato tecnico Comune di Milano: Filippo Salucci (Direttore Mobilità, Ambiente ed Energia), Giuseppina Sordi (Direttore Area Ambiente ed Energia); Massimiliano Papetti (Direttore Area Opere Pubbliche e Coordinamento Tecnico); Stefano Riazzola (Direttore Area Pianificazione e Programmazione Mobilità); Renzo Valtorta (Direttore Area Tecnica Infrastrutture per la Mobilità); Salvatore Barbara (Direttore Area Infrastrutture per la Mobilità); Simona Collarini (Direttore Area Pianificazione Urbanistica Generale); Paola Viganò (Direttore Area Verde, Agricoltura e Arredo Urbano); Antonella De Martino (Responsabile Posizione Organizzativa Direzione Mobilità Ambiente ed Energia); William Senna (Istruttore Tecnico Direzione Mobilità Ambiente ed Energia).

Comitato Scientifico per la riapertura dei navigli: Antonello Boatti (Coordinatore del Comitato e Docente Dipartimento di Architettura e Studi Urbani Politecnico di Milano); Manuela Antonelli (Docente Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale Politenico di Milano); Marco Broglia (Presidente della Sezione di Milano del CIFI - Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani); Maurizio Brown (ex Direttore Divisione Servizio Idrico MM Spa); Andrea Cassone (Architetto Studio di Architettura "CSA – Classica"); Claudio Gandolfi (Docente Dipartimento di Scienze Agrarie e Ambientali – Produzione, Territorio, Agroenergia Università degli Studi di Milano); Giorgio Goggi (Docente Dipartimento di Architettura e Studi Urbani Politecnico di Milano); Marco Prusicki (Docente Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito Politecnico di Milano); Antonella Ranaldi (Architetto Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Milano); Renzo Rosso (Docente di Costruzioni Idrauliche e Marittime e Idrologia nel Politecnico di Milano); Guido Francesco Rosti (Geologo, membro del g.d.l. del Politecnico di Milano per lo studio di fattibilità riapertura Navigli); Laura Teresa Giuseppina Scesi (Docente Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale Politenico di Milano); Stefano Sibilla (Docente Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura Università di Pavia).

Tecnici e progettisti di MM: Andrea Costa (Direzione Infrastrutture, Edilizia e Opere Idrauliche); Spazia D'Onofrio (Direzione Infrastrutture, Edilizia e Opere Idrauliche); Matteo Ghia (Direzione Infrastrutture, Edilizia e Opere Idrauliche); Gian Paolo Mandruzzato (Direzione Infrastrutture, Edilizia e Opere Idrauliche); Stefano Mongiardo (Direzione Infrastrutture, Edilizia e Opere Idrauliche); Massimo Recalcati (Direttore Divisione Ingegneria); Francesca Scarpa (Servizi Divisione Servizio Idrico); Paola Travanini (Direzione Infrastrutture, Edilizia e Opere Idrauliche); Francesco Venza (Direzione di Progetto M4); Luca Montani (Direttore Comunicazione MM Spa); Francesco Memo (Direzione Comunicazione MM Spa); Arianna Carandina (Direzione Comunicazione MM Spa); Lorenzo Griffo (Direzione Comunicazione MM Spa).

198 Amministratore di Avventura Urbana Srl, esperto in analisi e facilitazione dei processi decisionali inclusivi, mediazione dei conflitti, progettazione e gestione di dibattiti pubblici.

METODO UTILIZZATO

Il coordinatore ha avuto il compito di guidare il dibattito pubblico favorendo la partecipazione e il confronto tra le parti, facendo emergere le posizioni in campo, assicurandosi che le richieste dei cittadini fossero prese in considerazione ed ottenessero risposta. Inoltre, ha verificato la correttezza delle informazioni fornite al pubblico e si è assicurato del tempestivo aggiornamento degli strumenti di comunicazione. È infine l'autore della presente relazione conclusiva.

Il dibattito è stato realizzato seguendo lo schema tipico del dibattito pubblico alla francese, avviato con la presentazione del progetto, a cui sono seguiti incontri di presentazione degli interventi nelle diverse aree interessate dal progetto, momenti di discussione e confronto ed un incontro di approfondimento sul tema specifico dell'analisi costi-benefici.

LO SVOLGIMENTO DEL DIBATTITO PUBBLICO IN SINTESI

Il dibattito si è aperto lunedì 11 giugno, con la presentazione e pubblicazione del progetto di fattibilità sulla riapertura dei Navigli ed è terminato il 24 settembre, con la presentazione della presente relazione conclusiva.

Quest'ultima illustra l'andamento del processo mettendo in evidenza le posizioni emerse, i temi condivisi e quelli da approfondire, gli aspetti problematici e le proposte migliorative.

Una volta pubblicata e consegnata al Comune e ai suoi organi la relazione conclusiva, essi dovranno valutare le questioni emerse e indicare quali aspetti del progetto potranno essere modificati e quali proposte non è stato possibile accettare.

I cittadini hanno potuto prendere parte al dibattito in varie forme, sia attraverso incontri dal vivo aperti al pubblico, sia interagendo per iscritto via e-mail o attraverso l'invio di documenti scritti.

È stato predisposto un sito web del progetto (progettonavigli.comune.milano.it), in cui sono state rese accessibili le informazioni di dettaglio sul progetto[199] ed è stata predisposta una struttura di dialogo per inviare richieste di chiarimento o pubblicare proposte e suggerimenti. Nella sezione "Partecipa al Dibattito" è stato infatti possibile porre delle domande, avanzare delle osservazioni oppure presentare suggerimenti e proposte che sono state caricate, con una medesima veste grafica, sul sito del progetto alla voce "Quaderni degli attori".

Infine, i cittadini hanno potuto, anche attraverso le associazioni presenti sul territorio, organizzare e gestire incontri e momenti di discussione i cui risultati sono entrati a far parte della documentazione prodotta dal dibattito pubblico: in questi casi è stato chiesto agli organizzatori degli incontri di presentare un resoconto delle discussioni, che sono stati caricati sul sito del progetto alla voce "Quaderni degli attori".

Complessivamente le attività svolte sono state le seguenti:

- 22 incontri, di cui 10 gestiti dal coordinatore del dibattito pubblico e 12 dalle associazioni;
- 43 Quaderni degli attori pervenuti;
- 219 mail ricevute sul sito del progetto;
- 1 quaderno degli attori "omnibus" con tutte le osservazioni brevi ricevute per mail;
- la gestione di un sito web dedicato, visto da 20.272 utenti unici;

199 Sul sito web del progetto è stata pubblicata in versione integrale la documentazione tecnica che compone il progetto di fattibilità e l'analisi costi e benefici. Con la funzione di tradurre in linguaggio comprensibile ai non addetti ai lavori questi i documenti è stato inoltre reso disponibile un dossier di progetto sintetico.

- la pubblicazione di 7 post sul canale Facebook del Comune di Milano con una copertura di totale di 812.232 contatti e 65.074 interazioni;
- la stampa e la distribuzione di 3.000 brochure illustrative del progetto;
- la stampa e la distribuzione di 500 locandine di promozione dei cinque incontri territoriali;
- la realizzazione di una mostra stabile presso Palazzo Marino ed una itinerante allestita nelle sedi dei cinque incontri territoriali.

L'AVVIO DEL DIBATTITO PUBBLICO

Il dibattito pubblico si è aperto l'11 giugno 2018 con la presentazione del Dossier di Progetto Navigli da parte del Sindaco di Milano, Giuseppe Sala, in un incontro aperto al pubblico che si è svolto in sala Alessi a Palazzo Marino.

All'incontro, a cui hanno partecipato circa 250 persone, sono intervenuti Lorenzo Lipparini (Assessore a Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open data del Comune di Milano), il prof. Antonello Boatti (Coordinatore del Comitato scientifico per la riapertura dei navigli e Docente Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano), Marco Prusicki (Membro del Comitato scientifico e Docente Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito del Politecnico di Milano).

Il dossier di progetto, redatto dai proponenti, contiene:

- la descrizione del progetto complessivo (la riapertura di una prima parte dei Navigli milanesi che ricalca lo storico tracciato di fine Ottocento, al fine di realizzare un sistema continuo costituito da un canale e da un percorso ciclopedonale capaci di distribuire nuova qualità urbana connettendo la periferia con il centro e i territori metropolitani e regionali, anche grazie ad un nuovo collegamento di riconnessione idraulica che segue il tracciato storico dei Navigli e si snoda per una lunghezza di circa 7.7 Km);[200]
- la presentazione dei progetti nelle cinque tratte interessate: A. Via Melchiorre Gioia, B. Conca dell'Incoronata, C. Via Francesco Sforza, D. Piazza Vetra e via Molino delle Armi, E. Conca di Viarenna.

Nel corso dell'incontro sono state rese pubbliche le modalità di partecipazione al dibattito pubblico e comunicate le date degli incontri di presentazione nelle cinque aree interessate.

È stato possibile seguire l'incontro in streaming e scaricare il video dell'incontro dal sito del progetto.

GLI INCONTRI CON IL PUBBLICO VASTO

Gli incontri di presentazione del progetto

Dal 19 giugno al 24 luglio 2018 sono stati organizzati 6 incontri, di cui 5 di presentazione e discussione del progetto nei quartieri, organizzati nelle aree di interesse delle diverse tratte del progetto e 1 sul tema dell'analisi costi benefici. Gli incontri, aperti a tutti, sono stati organizzati e gestiti dal coordinatore del dibattito pubblico insieme ad una squadra di supporto delle attività messa a disposizione da MM Spa e dal Comune di Milano.

Gli incontri di presentazione sono stati i seguenti:

- 19 giugno, incontro pubblico per la presentazione del Tratto A tra via Melchiorre Gioia, da Cassina de' Po

200 Tratto dalla brochure illustrativa del progetto.

a via Carissimi, presso la Parrocchia S. Maria Goretti;

- 26 giugno, incontro pubblico per la presentazione del Tratto B Conca dell'Incoronata, da viale Monte Grappa a via Castelfidardo presso il Liceo Classico Parini;
- 3 luglio, incontro pubblico per la presentazione del Tratto C via F. Sforza, da via Laghetto a c.so Porta Romana presso l'Università Statale di Milano;
- 10 luglio, incontro pubblico per la presentazione del Tratto D Piazza Vetra e via Molino delle Armi, da via Vettabbia a c.so Porta Ticinese presso Il Circolo De Amicis;
- 17 luglio, incontro pubblico per la presentazione del Tratto E Conca di Viarenna, da via Marco d'Oggiono alla Darsena, presso l'Emit Feltrinelli.

Ogni incontro è stato suddiviso in tre parti:

1. presentazione del progetto di fattibilità;
2. discussione dei cittadini suddivisi per tavoli;
3. restituzione sintetica delle discussioni e conclusioni dei lavori da parte dei proponenti.

Il lavoro dei tavoli è stato garantito dall'attività di facilitatrici e facilitatori reclutati da MM Spa[201]; al termine di ogni incontro una sintetica restituzione degli esiti è stata caricata sul sito internet del processo.

Agli incontri di presentazione, oltre al coordinatore del dibattito pubblico, sono intervenuti:

- Lorenzo Lipparini (Assessore Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open Data);
- Marco Granelli (Assessore alla Mobilità ed Ambiente);
- Fabio Arrigoni (Presidente del Municipio 1);
- Samuele Piscina (Presidente del Municipio 2);
- Elena Grandi (Vice Presidente e Assessore all'Ambiente del Municipio 1);
- i tecnici di MM: Matteo Ghia (per la parte idraulica), Andrea Costa e Massimo Recalcati (per la parte ingegneristica ed architettonica).

Il totale dei presenti ai 5 incontri territoriali è stato di oltre 800 persone, così suddivise:

- Via Melchiorre Gioia 400 partecipanti;
- Conca dell'Incoronata 100 partecipanti;
- via Francesco Sforza 100 partecipanti;
- piazza Vetra e via Molino delle Armi 120 partecipanti;
- Conca di Viarenna 100 partecipanti.

Al termine degli incontri si è dato spazio anche a interventi da parte di singoli cittadini e di esponenti dei comitati e delle associazioni locali.

L'incontro di approfondimento

Per approfondire i temi legati ai costi e ai benefici del progetto è stato organizzato un incontro di approfondimento che si è svolto il 24 luglio a Palazzo Marino (Sala Alessi). L'incontro, dal titolo "Costi e benefici dell'intervento nel contesto metropolitano e lombardo", è stato suddiviso in tre parti:

- sintesi dei principali temi emersi durante il dibattito pubblico fino a quel momento;
- illustrazione dei contributi tecnici sulla sostenibilità economica del progetto e dell'analisi costi benefici;
- invito al pubblico da parte del coordinatore a inviare contribuiti scritti con domande o osservazioni critiche sui temi esposti.

201 Federico Andreotti, Michele Bergonzi, Agnese Bertello, Roberta Bianchi, Arianna Carandina, Paola Domenichini, Spazia D'Onofrio, Gabriele Gabbini, Francesco Memo, Luca Montani, Giovanni Nani, Andrea Rho, Giovanni Zanchi.

In rappresentanza delle istituzioni hanno partecipato all'incontro, l'Assessore Lorenzo Lipparini (Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open Data), l'Assessore Marco Granelli (Mobilità e Ambiente), la Vice Sindaca della Città Metropolitana di Milano, Arianna Censi, e la dirigente della Direzione Mobilità Ambiente ed Energia del Comune di Milano, Giuseppina Sordi.

Sono inoltre intervenuti 6 esperti: Roberto Zucchetti – Gruppo Clas S.p.A. (estensore dello studio di analisi costi benefici), Laura Burzillieri – Direttore Generale Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi, Michele Falcone – Direttore Generale Cap Holding, Stefano Cetti – Direttore Generale MM Spa.

All'incontro hanno partecipato oltre 150 persone.

Gli incontri con i portatori di interesse organizzati

Inoltre, sono stati organizzati incontri di presentazione e discussione del progetto con i portatori di interesse socioeconomici e con le associazioni ambientaliste locali:

1. 5 luglio, incontro con le associazioni della mobilità ciclabile, presso la sede dell'Assessorato alla Partecipazione del Comune di Milano;[202]
2. 17 luglio, incontro con il tavolo dello sviluppo economico, presso la sede di Comune a Palazzo Marino;[203]
3. 19 luglio, incontro con le associazioni ambientaliste, presso la sede dell'Assessorato alla Partecipazione del Comune di Milano.[204]

Gli altri incontri

Accanto agli incontri programmati dal coordinatore del dibattito pubblico è stata incentivata la discussione pubblica diffusa, stimolando e coadiuvando l'organizzazione spontanea di ulteriori incontri da parte dalle associazioni del territorio. La risposta è stata ricca e diversificata, infatti sono stati organizzati e gestiti autonomamente 12 incontri:

- "Il progetto di riapertura dei Navigli milanesi" organizzato dal Rotary Club Milano naviglio Grande San Carlo, presso Hotel dei Cavalieri di Piazza Missori, il 12 giugno;
- "La riapertura dei Navigli: rigenerazione culturale, rivalutazione ambientale e potenzialità turistico/culturali e di trasporto pubblico", organizzato dall'Istituto per i Navigli/Associazione Amici dei Navigli, il 12 giugno, con la partecipazione di: Assimpredil Ance, Centro Studi Grande Milano, all'Auditorium "Claudio De Albertis" di Assimpredil Ance;
- "Incontro per discutere i contenuti del progetto", organizzato dall'Associazione Riaprire i Navigli, presso il Barcone di Milano, 13 giugno;
- "Il progetto comunale di riapertura della cerchia interna" organizzato da Italia Nostra – Sezione di Milano, in via Duccio da Boninsegna 21/23, il 18 giugno;
- "I nuovi Navigli milanesi. Storia per il futuro e del progetto comunale di riapertura degli storici navigli",

202 Erano presenti all'incontro l'Assessore alla Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open data del Comune di Milano, Lorenzo Lipparini; il coordinatore del dibattito pubblico, Andrea Pillon; i componenti del Comitato scientifico, Antonello Boatti e Marco Prusicki e i rappresentanti delle associazioni Fiab Milano Ciclobby.

203 Erano presenti all'incontro: l'Assessore alla Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open data del Comune di Milano, Lorenzo Lipparini; l'Assessore a Politiche del lavoro, Attività produttive, Commercio e Risorse umane, Cristina Tajani; il coordinatore del dibattito pubblico, Andrea Pillon; il coordinatore del Comitato scientifico, Antonello Boatti e i rappresentanti di Assolombarda, Assimprendil Ance, Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza, Confcommercio, Confesercenti Milano, Confartigianato Milano Monza e Brianza, Confcooperative, Federazione Interregionale Coldiretti Milano Lodi Monza e Brianza, CGIL – Camera del Lavoro Milano, Acli.

204 Erano presenti l'Assessore alla Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open data del Comune di Milano, Lorenzo Lipparini; il coordinatore del dibattito pubblico, Andrea Pillon, i componenti del Comitato scientifico Antonello Boatti, Guido Rosti e Marco Prusicki e i rappresentanti di ItaliaNostra (Sezione di Milano e Sezione Milano Nord Bosco in Città), Legambiente, WWF, Touring Club, FAI (Fondo per l'Ambiente Italiano), Green City Milano, Genitori Antismog.

presentazione del libro organizzato dalla Fondazione Carlo Perini – Fondazione Cariplo presso villa Scheibler, il 27 giugno;

- "Ti racconto i miei Navigli ieri, oggi e domani", organizzato dall'Istituto comprensivo Milano Spiga e Associazione Riaprire i Navigli presso il Cortile della Ditta Martin Luciano, il 29 giugno;
- "Riapertura dei Navigli? Parliamone! Riportare in luce i navigli urbani: ritorno al passato o infrastruttura verde per la Milano del futuro?", organizzato da Legambiente in collaborazione con Associazione Villa Pallavicini e Associazione via Padova Viva, presso Villa Pallavicini, il 5 luglio;
- "Confronto sul progetto di riapertura dei Navigli" organizzato dal Laboratorio Off Topic presso il CAM (Centri Aggregativi Multifunzionali) di via Scaldasole, 6 luglio;
- "Riaprire i Navigli? Criticità e/o opportunità", organizzato dall'Associazione Culturale Urban Curator TAT, alla Libreria Open, 9 luglio;
- "Le ragioni del no alla riapertura dei Navigli" organizzato dal Consigliere Fabrizio De Pasquale, in Sala Alessi, Palazzo Marino, 11 luglio;
- "Riaprire i Navigli. Perché, come e quando" organizzato dall'Associazione Riaprire i Navigli, in Sala Alessi, Palazzo Marino, 18 luglio;
- "Progetto comunale di riapertura degli storici Navigli", organizzato dall'Ordine degli Avvocati di Milano e da Asla Associazione Studi Legali Associati, presso la Sala Conferenze "E. Gualdoni", Palazzo di Giustizia Milano, 24 luglio.

Alcuni di questi incontri hanno dato luogo all'invio di Quaderni degli attori.

Le osservazioni e le domande pervenute via email

Le email sono pervenute al sito (progettonavigli.comune.milano.it) mediante i due moduli "Fai una domanda" e "Invia le tue osservazioni" durante periodo di attivazione, dall'11 giugno al 31 luglio 2018.

Nel periodo di attivazione delle caselle, sono state ricevute 219 email, da parte di 198 soggetti (alcuni dei quali hanno inviato due o più email)[205] così distinte:

- 63 email inviate con il modulo "Fai una domanda";
- 156 email inviate con il modulo "Invia le tue osservazioni".

A seconda dei contenuti, le email sono state classificate secondo i seguenti ambiti di discussione:

- mobilità urbana (20%): viabilità e parcheggi, mobilità ciclo-pedonale;
- sicurezza e decoro (14%): questioni igienico sanitarie, degrado, riqualificazione e il decoro urbano, sicurezza dei residenti, "movida";
- finanziamenti (15%): costi di progettazione e manutenzione, cronoprogramma dei lavori;
- sviluppo locale (11%): trasformazione delle aree interessate, sviluppo turistico, urbano ed economico;
- navigabilità (9%): navigabilità o balneabilità dei Navigli, fruibilità degli spazi;
- dibattito pubblico (8%): metodologia di confronto, la comunicazione mediante il sito;
- identità (8%): passato storico dei navigli e della città, orgoglio cittadino e senso di appartenenza ai luoghi;
- aspetti ambientali (7%): sostenibilità energetica, pompe di calore, allagamenti, inquinamento acustico e il tema del verde urbano;
- nc (8%): email generiche o trasversali.

I risultati della classificazione delle mail pervenute secondo il grado di adesione al progetto non sono riportati nella relazione poiché l'obiettivo del dibattito pubblico non è quella di misurare l'aggregazione quantitativa delle singole preferenze, ma di consentire la raccolta e l'analisi attenta di tutti gli argomenti al fine di fornire al proponente le informazioni necessarie per una decisione più consapevole.

205 Sono escluse dal calcolo le email doppione o di prova

I QUADERNI DEGLI ATTORI

Seguendo il modello francese del dibattito pubblico, i cittadini e le organizzazioni sono stati invitati a formulare commenti e proposte da pubblicare sul sito del progetto come "Quaderni degli attori". Complessivamente sono stati pubblicati 44 quaderni, redatti:[206]

- 4 da associazioni di categoria (CGIL Camera del Lavoro Metropolitana di Milano, Assolombarda, Guide Turistiche della Città Metropolitana di Milano, Touring Club Italiano);
- 5 da associazioni ambientaliste (Legambiente Lombardia, WWF Lombardia, FIAB Milano Ciclobby, Italia Nostra, Genitori Antismog);
- 1 da movimenti politici (Federazione PCI milanese);
- 7 da associazioni e comitati locali (Associazione Amici dei Navigli, Amici della Martesana, Associazione Riapre i Navigli, Associazione Casa della Agricoltura di Milano, Associazione Culturale Urban Curator TAT, Laboratorio Off Topic, Comitato dei Navigli);
- 26 da cittadini (Mario Giorcelli e Corrado Angione, Alberto Artioli, Christian Gaeta, Michele Corti, Raffaele Pugliese, Anna Maria Marsala, Franca Belgrado, Lorenzo Giavenni, Franco Spirito, Massimo Mazzonzelli, Nadia Crippa e Aldo Lupo, Matilde Marzotto Caotorta, Michele Sacerdoti, Claudia Sorlini, Alessandro Balducci, Simona Viola, Emilio Battisti, Empio Malara, Giovanni Cannito, Angelo Moiraghi, Gianni Beltrame ed Altri, Ambrogio Filippini, Massimo Vadori, Marco Giacchetti, Pierluigi Lusona, Enrico Banfi);
- 1 contenente tutte le osservazioni brevi pervenute per mail al sito del progetto.

Le osservazioni, le critiche e le proposte contenute nei quaderni sono state riportate nei capitoli precedenti e fanno parte integrante della presente relazione.

IL DIBATTITO PUBBLICO E I MEDIA LOCALI

La stampa locale ha seguito con attenzione lo svolgersi del dibattito pubblico dando ampio spazio agli esiti degli incontri, soprattutto quelli informativi, e riportando le posizioni emerse durante il percorso.

Gli articoli pubblicati sono stati complessivamente 108 sulla stampa locale (con qualche richiamo anche su testate nazionali), 86 sulla stampa online, 21 uscite televisive o radiofoniche.

Nello specifico gli articoli sulla stampa sono così distribuiti: Il giorno Milano 24, Il Giornale Milano 18, Corriere della sera Milano 15, Avvenire Milano 11, La Repubblica Milano 11, Libero Milano 9, Leggo Milano 5, Il Foglio inserto 4, La Repubblica 3, Corriere della sera 2, Metro Milano 2, Prealpina 2, Corriere della sera viviMilano 1, Milano Finanza 1.

Per quanto riguarda gli articoli web il tema viene riportato principalmente sui seguenti siti: ilgiornale.it, milano.virgilio.it, ilgiorno.it, milano.corriere.it, milanotoday.it, milano.repubblica.it.

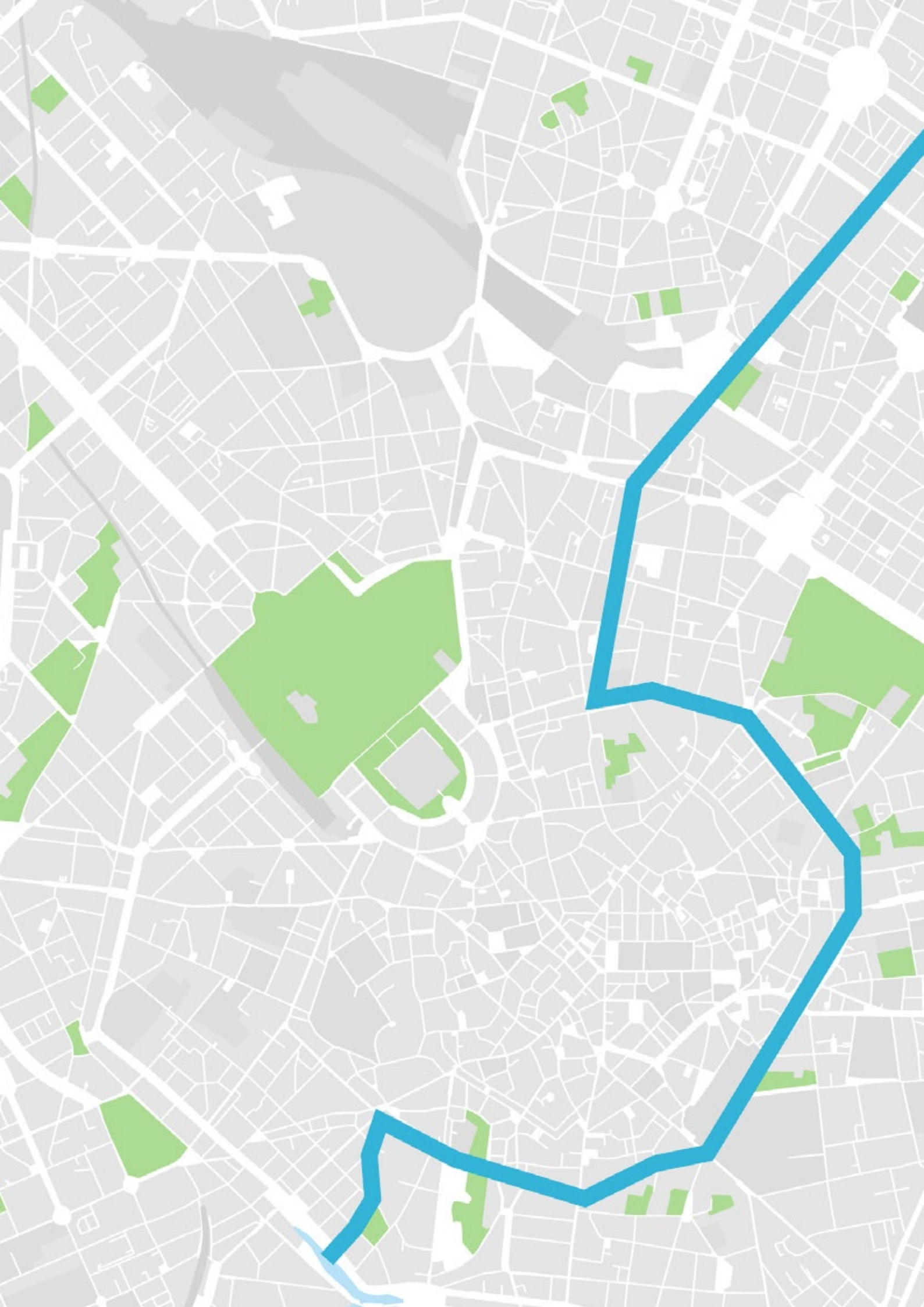
Infine le uscite tv e radio su reti nazionali e locali, sono cosi distribuite: Tg Telenova 7, Tgr Lombardia – Rai3 4, Tg Telecity Lombardia 3, Metroregione - Radio Popolare Milano 3, Buongiorno Regione Lombardia – Rai3 2, Tg Telecity Liguria 1, B And B - Radio Capital 1.

206 In ordine di arrivo.

RINGRAZIAMENTI

Il dibattito si è svolto sempre in un clima di reciproco rispetto e tutti gli incontri si sono svolti regolarmente, dando prova di correttezza e predisposizione al dialogo da parti di tutti i partecipanti.

Si ringraziano pertanto tutte le cittadine e i cittadini che hanno preso parte al percorso e che hanno consentito che si svolgesse regolarmente.

Allo stesso tempo si ringrazia il Comune di Milano, il Comitato Tecnico e Scientifico, MM Spa per la serietà e la disponibilità con la quale hanno affrontato e accompagnato il dibattito pubblico.

PROGETTO NAVIGLI
PROGETTO NAVIGLI
MARTEDÌ 19 GIUGNO
dalle 18 alle 20
La riconnessione idraulica
Ricostruire l'antica continuità
idraulica della città è il primo
obiettivo del progetto.
NTERRU
GENER
N CASO DI N
ROMPERE I