

PROGETTO MAC MAHON, laboratorio pratico di partecipazione in corso.

Prosegue in Zona 8 il lavoro di discussione e costruzione di una proposta condivisa sul territorio, per quanto riguarda il Progetto Mac Mahon. Consiglio di Zona 8 (tutti i gruppi), cittadini, associazioni e comitati stanno lavorando con un comune obiettivo: fare in modo che gli interventi previsti sull'armamento tranviario non compromettano la qualità ambientale e il paesaggio urbano rappresentato dagli splendidi filari alberati.

Un primo bilancio della situazione dopo le prime due tappe: l'incontro pubblico al CAM Pecetta di mercoledì 29 maggio scorso e la riunione della Commissione Ambiente e Mobilità di Zona 8 svoltasi ieri, lunedì 3 giugno, entrambe molto partecipate da parte dei cittadini.

Incontro pubblico al CAM Pecetta del 29/5: questo rappresenta a mio avviso il punto di inizio di questo intenso percorso partecipativo, perché - a differenza di quanto avvenuto nelle settimane precedenti - ha consentito di avviare la discussione e il contributo di cittadini e associazioni non su indiscrezioni giornalistiche e slogan astratti, ma su dati e informazioni concrete.

Gli elementi positivi emersi nel corso dell'incontro pubblico al CAM Pecetta:

- 1.** Si è scongiurata una inutile guerra fra "partito del tram" e "partito degli alberi", **alimentata soprattutto dalla mancanza di informazione.**
- 2.** Si è posto come elemento non discutibile la necessità di salvaguardare e mantenere in sicurezza **la tranvia** (ferma restando la necessità di avere documentazione tecnica sullo stato di effettivo ammaloramento dell'armamento).
- 3.** E' emersa dalla maggioranza degli interventi la necessità di salvaguardare, contestualmente ai lavori della tranvia, il **PAESAGGIO URBANO** di via Mac Mahon rappresentato dallo splendido filare alberato, il cui valore non è limitabile all'aspetto ecologico e ambientale (oltre che economico, per gli immobili esistenti) ma costituisce un prezioso elemento di identità locale.
- 4.** Quale soluzione? Il Comune di Milano ha reso pubbliche quattro possibili opzioni progettuali. Ma per valutarle nel merito è emersa la necessità di ulteriori e indispensabili approfondimenti tecnici, per quanto riguarda l'aspetto agronomico. In modo particolare, dalla stessa Relazione agronomica resa pubblica emerge la necessità di approfondire il reale stato dell'apparato radicale degli olmi, quindi la loro "tenuta" rispetto alla previsione di sostituire l'armamento tranviario esistente.

Abbiamo una Relazione agronomica che ci dice queste cose:

- 1.** In Mac Mahon C'è un filare di Olmi non molto ben curato ma stabile e robusto nonostante l'incuria (pag. 30: ***"non si ricordano, né sono registrati nel database comunale, rotture al piede o ribaltamenti della zolla"***);

2. Non è stato possibile ispezionare visivamente l'apparato radicale profondo delle piante, per capire se e quanto l'apparato radicale abbia trovato condizioni idonee a svilupparsi sotto la lastra catramata (ma scrive, a pag. 61: ***“ciò non si esclude a priori, anzi è plausibile se si considerano alcune sconnessioni localizzate e lo spostamento di alcuni cordoni”***);
3. Tuttavia, partendo da ciò che SI VEDE e non da CIO' CHE VI E' REALMENTE IN PROFONDITA', la Relazione segnala il pericolo di stabilità degli alberi conseguente allo scavo. E la necessità di ridurre la chioma, conseguente a tale instabilità. E la somma dei due interventi (amputazione parziale dell'apparato radicale causa scavi, drastica potatura) si traduce in un notevole danno per l'albero.

Ma tutto questo – badate bene - non sulla base di una indagine strutturale, bensì attraverso **SIMULAZIONI**.

4. Ogni pianta, ogni singolo apparato radicale fa storia a sé: le condizioni di indagine (pag. 82, paragrafo 6) ***“... non consentono di esprimere in via preliminare un giudizio sulla possibilità di conservare in sito parte della piante interessate dai lavori... e questo per l'oggettiva difficoltà di prevedere – senza effettuare scavi sistematici – quale sia il reale comportamenti dei singoli apparati radicali... Per mettere in diretta relazione, pianta per pianta, la riduzione di tenuta dell'ancoraggio radicale è necessario fare valutazioni puntuali in quanto essa è dipendente dalla profondità e dall'estensione dell'apparato radicale”***.

Diversi interventi di cittadini e di esperti del settore ribadiscono la necessità di avere ulteriori approfondimenti tecnici in materia, realizzati da agronomi di fiducia indicati (in forme che devono essere decise) dal territorio (comitati, associazioni, cittadini...) e L'incontro pubblico si conclude su questo punto, per riprendere i lavori nella sede istituzionale della Commissione Ambiente il lunedì successivo, 3 giugno, alle ore 18, presso il Consiglio di Zona 8

Commissione Ambiente e Mobilità, Consiglio di Zona 8, del 3/6.

Abbiamo 4 ipotesi progettuali di interventi sulla via.

Tutto ruota attorno alla questione centrale: **il sacrificio degli olmi è davvero inevitabile?** Oltre a simulazioni e previsioni teoriche, esiste la possibilità di verificare strutturalmente, per ragioni sia di sicurezza che di salvaguardia paesistica, la tenuta delle piante?

In altre parole: come possiamo ottenere, a beneficio dei cittadini, quel **livello di approfondimento conoscitivo indispensabile a trasferire la discussione dal piano teorico a quello pratico, a individuare una soluzione preferibile rispetto ad altre?**

E come fare in modo che questo ulteriore approfondimento tecnico-conoscitivo sia **giustificato e sostenibile (in una fase di scarsità di risorse finanziarie) sotto l'aspetto economico?**

Partiamo da quest'ultimo punto, dato che la costruzione dal basso di una risposta e un progetto di azione concreta e credibile deve fondarsi – per non rimanere puro esercizio teorico – sulle risorse effettivamente a disposizione. Nelle proposte dell'Amministrazione, l'opzione inizialmente presentata da ATM come necessaria e inevitabile, la n. 2 (Riqualificazione integrale) prevede **“la ricollocazione delle piante in buona condizione in Zona 8”**. Ricollocare, cioè trapiantare alberature mature, è operazione molto costosa.

Quante sono le “piante in buona condizione” da ricollocare in Zona 8?

Nella Relazione agronomica, a pag. 28, leggiamo (cit. testuale) che: **“Fra le piante mature, non risulta attribuita la classe di propensione al cedimento per 20 piante”**.

Quanto costerebbe ricollocare queste piante?

Trapiantare un esemplare arboreo di quel diametro costa circa 30.000 euro a pianta. Quindi la principale ipotesi sostenuta da ATM per intervenire sull'armamento tranviario di Mac mahon prevede costi, per il trapianto degli alberi in buona condizione, valutabili intorno ai 600.000 euro. Ma ha poi senso trapiantare altrove questi olmi? Mac Mahon è (e deve rimanere) la loro “casa”, altrove in altri contesti urbani perderebbero valore e significato, sotto ogni aspetto.

Allora, una proposta emersa in Commissione anche attraverso il prezioso contributo di esperti del settore: forse è preferibile rinunciare ad ogni opzione che preveda, oltre che l'abbattimento, anche il trapianto degli olmi; grazie al risparmio di tali risorse, potremmo dedicarne una quota (molto minore rispetto ai costi del trapianto) per realizzare delle **analisi di carico in loco sulle alberature**, prima e dopo i lavori, allo scopo di verificare l'effettiva tenuta delle piante, la tenuta dell'apparato radicale e la necessità reale di una eventuale modifica dell'altezza degli esemplari. Le analisi di carico di tutto il filare sono realizzabili in non più di 20 giorni.

Questa nuova opzione, di tipo chiaramente conservativo, avrebbe lo scopo di puntare a salvaguardare il maggior numero possibile di olmi di via Mac Mahon, garantendo sicurezza non sulla base di formule teoriche bensì attraverso test e verifiche effettive di tenuta dell'apparato radicale, senza bisogno di scavi profondi. Inoltre questa soluzione non interferirebbe in alcun modo con tempi e piani ATM per il rinnovo dell'armamento, anzi: i lavori potrebbero iniziare, se si accettasse questa impostazione, anche in agosto. I costi sarebbero ridotti di 2/3 rispetto all'ipotesi trapianto/abbattimento.

In due parole: puntare a salvaguardare gli olmi di Mac Mahon può risultare non solo possibile ma anche conviene da un punto di vista economico.

Altri interventi nel corso dei lavori di Commissione si concentrano su: ribadire la necessità di recuperare documentazione tecnica da ATM circa l'effettivo stato di deterioramento dell'armamento tranviario nella tratta interessata (Diocleziano/Monte Ceneri); garantire che l'intervento sull'armamento sia accompagnato da una migliore accessibilità del mezzo pubblico in corrispondenza delle fermate (anche attraverso l'utilizzo di diversi modelli tranviari), aspetto

finora trascurato da ATM: l'accesso al tram per disabili e carrozzine è proibitivo. Un consigliere formalizza l'ipotesi di un binario unico, anziché doppio, sull'asse Mac Mahon.

La Commissione si conclude dopo quasi due ore di lavoro.

Tappa successiva: ordinare indicazioni e idee finora emerse, per costruire una bozza di proposta coerente e operativa da discutere pubblicamente, che coinvolga sia l'aspetto della proposta progettuale (ipotesi conservativa) sia l'aspetto procedurale per garantire la prosecuzione del "progetto partecipato" non solo nella fase "propositiva" ma anche in quella realizzativa, ovvero in fase di gestione e attuazione degli interventi che verranno realizzati in via Mac Mahon.

Ringrazio del prezioso contributo tutti i consiglieri, i cittadini, le associazioni e i comitati intervenuti. Credo che insieme stiamo facendo un lavoro utile non solo per via Mac Mahon e i suoi olmi e i suoi abitanti, ma per l'intera città di Milano. Cerchiamo di concluderlo positivamente.

Alla prossima,

Enrico Fedrighini
Presidente Commissione Ambiente e Mobilità
Consiglio di Zona 8
Comune di Milano