



Comune di  
Milano

# PROGETTO NAVIGLI

**DIBATTITO PUBBLICO**

giugno - settembre 2018

**QUADERNO  
DEGLI ATTORI**

Presentato da

**Giuseppe Amato**

**Associazione Amici della Martesana Greco**

16-07-2018

[progettonavigli.comune.milano.it](http://progettonavigli.comune.milano.it)



Associazione Amici della Martesana Greco via Zuretti 59 20125 Milano

Al Coordinatore del dibattito pubblico sul progetto di riapertura dei navigli Andrea Pillon

p/c Al Presidente del Municipio 2 - Samuele Piscina

p/c Al Presidente della Commissione Mobilità del Municipio 2 -Riccardo Truppo

**Oggetto: Osservazioni al progetto di riapertura dei Navigli Tratto A – Cassina di Pomm – via Carissimi.**

Premettendo che l'associazione che presiedo è da sempre impegnata nella tutela del Martesana e del suo territorio, che si è più volte espressa per la riapertura del tratto chiuso considerandola una "restituzione" alla città di un'opera del genio dell'ingegneria rinascimentale milanese che tutto il mondo c'invidia, e che la Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Milano con provvedimento prot. 7121 del 23 aprile 2001 dà atto che tutta l'asta del Naviglio costituisce un importante esempio di ingegneria idraulica nel suo insieme di alzaie, argini, ponti, chiuse, pertanto ricade tra le opere da ritenersi tutelate de iure ex art. 5 D Lgs 490/1999 e della L. 1089/39.

Ciò in ogni caso ci impegna nel dover ricercare nel territorio, nei suoi abitanti, la partecipazione e il consenso al progetto di riapertura, affinché ciò avvenga nel modo più trasparente e cercando risposte alle inevitabili problematiche che la trasformazione del territorio genererà affinché siano risolte nel migliore dei modi.

### **Nel merito del progetto**

In via preliminare, osservo che il progetto redatto dagli uffici tecnici di MM si discosta dallo studio di fattibilità redatto dal gruppo di lavoro del Politecnico presieduto dal Prof. Antonello Boatti, al quale ho marginalmente preso parte, per le soluzioni sulla viabilità e l'eliminazione totale dei parcheggi in via M. Gioia. (in allegato il conteggio dei posti auto esistenti).

Come sappiamo la via M. Gioia è divenuta nel tempo un grande parcheggio diurno di auto buona parte della quale proveniente dall'interland milanese, credo che tutti concordino sul fatto che sarebbe opportuno che in città si entrasse con i mezzi pubblici lasciando le auto in parcheggi, esterni alla città, da realizzare in corrispondenza delle fermate della MM o delle autolinee.

Ciò detto, tuttavia, permane il problema dei residenti, molti dei quali risiedono in appartamenti privi di parcheggi pertinenziali; conosciamo gli errori urbanistici protrattisi dal dopoguerra fin quando nel 1989 la legge Tognoli prescrisse l'obbligo del posto auto per le nuove edificazioni, tuttavia le varie amministrazioni che si sono succedute non sono certo immuni da ulteriori responsabilità consentendo nuove edificazioni ed intascando le monetizzazioni per la realizzazione di parcheggi pubblici poi non adeguatamente realizzati.



Associazione Amici della Martesana Greco via Zuretti 59 20125 Milano

Il progetto redatto dalla MM nel tratto da via Carissimi sino a Cassina di Pomm non prevede alcun parcheggio lungo l'intera tratta lunga oltre 800 m; osservo anche che più che la larghezza del naviglio a impedire il mantenimento di una buona parte dei posti auto sono le nuove piste ciclabili concepite canonicamente in osservanza del decreto ministeriale n. 557/99.

Il decreto in effetti prescrive che la larghezza minima delle piste riservate ai velocipedi sia di 150 cm per senso di marcia a cui si deve aggiungere uno spartitraffico invalicabile, anch'esso prescritto dalle norme, che nel progetto è di 75 cm, complessivamente la pista ciclabile prevista occupa 2,40 m per senso di marcia per un totale di 4,8 m.

Sarebbe stato certamente più opportuno realizzarne semmai una a doppio senso, su un lato solo della strada, che nel pieno rispetto delle normative sopraccitate e con piccoli accorgimenti avrebbe occupato soltanto 3,0 m. Osservo inoltre che vi è un pista ciclo pedonale anche al piano dell'alzaia sottostante il piano stradale, questo almeno si deduce dalle rampe di 70 metri di lunghezza e larghe 3,0 m. collocate una all'altezza di via Cagliari, l'altra in via Carissimi, indicate come ciclo-pedonali, la prima, di fatto, blocca l'accesso a via Zuccoli da via M. Gioia, scelta problematica in quanto eliminando tale "by pass" il traffico viene scaricato sul tratto più critico di via M. Gioia, il tratto Cagliari - Piazza Greco, tale valutazione è riportata anche nel documento "prime valutazioni modellistiche", redatto dall'Agenzia Mobilità Ambiente Territorio allegato al progetto di riapertura dei navigli che recita:

*" Gli effetti sulla circolazione veicolare nel settore interessato dalla riapertura dei Navigli in via Melchiorre Gioia nel tratto Cassina De Pomm- via Carissimi, causati dalla riduzione di capacità e velocità lungo l'asse di penetrazione al Centro Direzionale, si possono sinteticamente così descrivere:*

*· In direzione centro, si verifica la formazione di accodamenti, pressoché senza soluzione di continuità da Greco sino a via Cagliari;*

*· In direzione periferia, si verificano accodamenti che occupano l'intero tratto compreso tra via Tonale (circonvallazione 90/91) e viale Lunigiana;*

Inoltre fa presente che:

*L'introduzione sulla rete di flussi di traffico aggiuntivi legati all'attivazione di un parcheggio sotto il fascio di binari della Stazione Centrale, con accessi da via F. Aporti e via Sammartini, interferisce in modo rilevante con i flussi deviati dall'asse di via Melchiorre Gioia in corrispondenza delle intersezioni con viale Brianza e Lunigiana delle vie Sammartini, via F. Aporti, via Soperga e via Venini ... L'introduzione di nuove funzioni generatrici di traffico nella zona*



Associazione Amici della Martesana Greco via Zuretti 59 20125 Milano

***della Stazione Centrale risulterebbe incompatibile col nuovo assetto viario.***

Il documento dell'AMAT presenta uno scenario drammatico su cui riflettere... se non possiamo permetterci le brioches cerchiamo di accontentarci del pane.

Ritornando alle piste ciclabili del tratto Cagliero-De Marchi, osservo che terminano all'inizio di via De Marchi, rimandando il prosieguo al collegamento con la pista ciclabile Bicocca a futura realizzazione.

Da molti anni abbiamo segnalato che tale collegamento (circa 400/500 m) previsto dal piano della mobilità dolce e che nella planimetria del 2015 delle piste ciclabili milanesi è data come in costruzione (!), è praticamente reso impossibile per via della drastica riduzione della larghezza della strada che dai circa 40 m di M. Gioia si riduce sino a strettoie di 7,8 m, quindi, salvo la demolizione di una ventina di edifici, l'ultimo peraltro concessionato una quindicina di anni fa, la realizzazione di tale tratto di pista ciclabile è tecnicamente impossibile.

L'eventuale realizzazione di quanto in progetto finirebbe per incanalare i poveri malcapitati ciclisti in una strada, via De Marchi appunto, estremamente pericolosa in quanto per la ristrettezza delle corsie intensamente trafficate e percorse da bus di linea e camion, i ciclisti si troverebbero a rasentare tali automezzi.

Ritengo inutile, pertanto da eliminare, la realizzazione di tale tratto di pista ciclabile da via Cagliero a inizio via De Marchi, la carreggiata così risultante avrebbe una larghezza media di 13,20 m. , quanto basta per due corsie per senso di marcia. Rimarrebbe in ogni caso il problema del restringimento del calibro della strada in via De Marchi, diventa così decisivo l'accesso di via Zuccoli da via M. Gioia in quanto ciò consente di alleggerire il traffico su De Marchi.

### **Gli attraversamenti.**

Dal punto di vista progettuale gli attraversamenti previsti dal progetto rispecchiano fedelmente quelli esistenti, tuttavia occorre considerare un aspetto che probabilmente è sfuggito in fase di elaborazione ai progettisti MM; ovvero il dislivello dal piano di calpestio di M. Gioia dal corso d'acqua del Martesana di oltre i 4 metri, generando quello che in fase di elaborazione del progetto di massima al Politecnico s'era definito "effetto Canyon".

In effetti, a differenza della stato originale dell'alveo in cui le rive in leggera pendenza consentivano al passante la visualizzazione dell'acqua, nella nuova soluzione, resa necessaria dal mantenimento delle corsie stradali, fa sì che le rive siano praticamente dei muraglioni verticali che non consentono la visualizzazione del fondo del "canyon" ai passanti.



Associazione Amici della Martesana Greco via Zuretti 59 20125 Milano

C'è il rischio concreto che il Martesana riaperto possa essere percepito dagli abitanti come una “frattura del tessuto urbano” ovvero di una barriera di separazione fisica tra una parte e l'altra dello stesso quartiere.

Occorre poi considerare che l'attraversamento “dell'autostrada” M. Gioia, sebbene non consentito, avviene regolarmente il venerdì in corrispondenza di via Stresa dove si svolge il mercato settimanale, così come quotidianamente in corrispondenza delle fermate bus e negozi di vicinato.

Fermo restando che le soluzioni per risolvere le problematiche qui indicate possono essere diverse, ritengo che occorra ripartire da una visione d'insieme delle trasformazioni urbanistiche che interessano l'intera area compresa tra viale Sarca, viale Monza e la Stazione Centrale, dove, e di questo non s'è tenuto conto, vi sono due chilometri di magazzini raccordati che corrono parallelamente ad una distanza di poco più di duecento metri di distanza dal tratto di M. Gioia in oggetto, per i quali sono in previsione nuovi insediamenti commerciali e terziari per oltre quarantamila metri quadrati.

**La rivisitazione della viabilità a scala di quartiere diventa fondamentale**, così come il potenziamento dei mezzi pubblici, se vogliamo incentivare i comportamenti virtuosi dei cittadini a cui troppo spesso si fanno pagare colpe che non hanno.

Nell'elaborato che stiamo predisponendo sulla base delle osservazioni emerse dall'ascolto dei cittadini all'info-point sul progetto in questione durante le domeniche del Mercatello su La Martesana, si ipotizzano delle varianti che consistono:

a- Eliminazione della pista ciclabile Cagliero-De Marchi\*.

b- Le piste ciclabili di via M. Gioia vanno riviste considerando le trasformazioni in atto anche dei Magazzini Raccordati, dove è prevista una pista ciclabile di cui una parte, quella da viale Brianza alla Stazione Centrale, già realizzata; inoltre si possono ipotizzare tragitti diversi e altrettanto efficaci, come la via Zuretti, larga complessivamente 22 metri ed a senso unico, in tal modo si possono recuperare posti auto per i residenti.

\* anche in ragione della variante di PRG Z19 del 2004 che prevede un percorso alternativo da via Sammartini per raccordarsi alla pista Bicocca. La variante prevedeva anche una pista ciclabile nel proseguimento di via Sammartini sino al Martesana, lì era previsto un ponte fruibile anche dalle autovetture poi cancellato nel PTO vigente, ma che potrebbe riproporsi come ponticello ciclo pedonale con pendenza adeguata all'attraversamento con le bici (non necessariamente in sella). Sulla riva opposta è già prevista nel piano delle opere del PII Greco-Conti, in scomputo oneri, una pista ciclabile già in fase di realizzazione.



Associazione Amici della Martesana Greco via Zuretti 59 20125 Milano

c- Eliminazione della rampa di settanta metri ciclo pedonale per accedere alla darsena sottostante il piano stradale da via Zuccoli, 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.

d- Inserimento di ulteriori ponti pedonali, quantomeno in corrispondenza di via Stresa, via del Progresso, Chiesa S. Maria Goretti, l'ideale sarebbe avere attraversamenti pedonali distanti tra loro meno di cento metri.

### **Opera Utile ?**

L'ascolto dei cittadini che hanno visionato il progetto all'Info-point, 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.

La navigabilità a fini turistici e i benefici in termini di occupazione che ne derivano, con la creazione di qualche migliaio di posti di lavoro, è un argomento che ha convinto molti degli indecisi e messo più di un dubbio ai sostenitori del no.

Per questa ragione ritengo assolutamente necessario che il progetto di riapertura sia complessivo, anche se poi suddiviso nel tempo.

Il Martesana andrebbe riaperto da subito sino al Ponte dell'Incoronata costituendo in tal modo il primo tratto navigabile che consentirebbe di raggiungere ai battelli turistici il centro di Milano, ciò darebbe credibilità a un progetto che in molti vedono soltanto come arredo urbano, mentre ci sono cose più importanti da fare.

### **Le chiuse**

Infine una valutazione a riguardo delle chiuse, in un'ottica di apertura totale dei navigli milanesi che consentirebbe così la navigabilità a fini turistici.

Facendo due conteggi, 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 chiuse



Associazione Amici della Martesana Greco via Zuretti 59 20125 Milano

assistite come quelle esistenti in altri navigli europei, Amsterdam per intenderci, che in un solo minuto consentono di eseguire tali operazioni. tutto ciò ha sì un costo ma è, a mio parere, una soluzione ottimale da prevedere da subito e quantificare.

Rimarrebbe il problema della navigazione sportiva, cioè le canoe, occorre pensare a soluzioni tecniche per consentire il superamento delle conche non essendo certo ipotizzabile l'uso delle conche per tali imbarcazioni.

Cordialmente  
Il Presidente  
Giuseppe Amato

Milano, 16 Luglio 2018

Allegato:

**Calcolo del numero di parcheggi esistenti basato su misure standard dei posti auto.**

Tratto via Carissimi, via Cagliari, dedotte intersezioni viale lunigiana, strade laterali e passi carraio:

Posti auto M. Gioia tratto via Carissimi -via Cagliari							
	Corsia						
	laterale Nord 1	laterale Nord 2	Lato nord	Centrale lato sud	laterale Sud 1	laterale Sud 2	
ml	294	394	394	394	394	320	
mq	588	788	788	788	788	640	
N. posti auto	65	88	88	88	88	71	
							Tot. 487

Tratto via Cagliari – via De Marchi dedotte intersezioni strade laterali e passi carraio:

Posti auto M. Gioia tratto -via Cagliari – via De Marchi			
	Corsia		
	Lato nord	lato sud	
ml	300	317	
mq	600	634	
N. posti auto	67	70	
			Tot. 137

Da questi conteggi il numero attuale di posti auto effettivi risultante è di 624.