



Comune di
Milano

PROGETTO NAVIGLI

DIBATTITO PUBBLICO

giugno - settembre 2018

INCONTRO PUBBLICO DEL 26.06.18

Liceo Parini – via Goito, 4 - (18.00 – 20.00)
TRATTA B (da V.le Monte Grappa a Via Castelfidardo)

**RESTITUZIONE SINTETICA
DELL'INCONTRO**

progettonavigli.comune.milano.it

All'incontro hanno partecipato oltre cento persone. I lavori sono stati aperti dal Presidente del Municipio 1, Fabio Arrigoni, che nel ringraziare i partecipanti per la presenza, ha sottolineato l'importanza del processo di ascolto e di confronto con i cittadini in quanto strumento utile a raccogliere suggerimenti e critiche che possono migliorare il progetto di riapertura dei Navigli. Il presidente ha poi valutato positivamente l'organizzazione e le modalità di gestione degli incontri, in quanto, facilitano il dialogo tra i cittadini e consentono a tutti i partecipanti di poter esprimere la propria opinione.

Successivamente ha preso la parola l'Assessore Lorenzo Lipparini, che ha informato i partecipanti sulla recente approvazione del decreto che istituisce anche in Italia il dibattito pubblico sulle grandi opere infrastrutturali, sottolineando come la Città di Milano ne abbia anticipato l'applicazione. Nel presentare il progetto, l'Assessore ha posto l'accento sul valore strategico dell'intervento, soffermandosi sui vantaggi ambientali della riconnessione idraulica e sulle ricadute positive sul turismo e sulla qualità urbana delle aree interessate. Inoltre, l'Assessore ha sottolineato come il progetto si inserisca in una più ampia visione di sviluppo della città; visione incentrata su una diversa idea di mobilità che favorisce la mobilità dolce e la riduzione degli spostamenti in auto. Inoltre, per quanto riguarda i costi del progetto ha sottolineato come l'intervento sia sostenibile, in quanto i costi sono ampiamente coperti dai benefici ambientali e da quelli relativi al miglioramento della qualità urbana (NDR: per approfondimenti si veda il documento relativo all'analisi costi benefici pubblicato sul sito del progetto: <https://progettonavigli.comune.milano.it/materiali/analisi-costi-e-benefici>). Infine, per quanto riguarda le risorse necessarie alla realizzazione del progetto, l'Assessore ha affermato che i costi saranno assicurati dal Comune di Milano in una auspicabile collaborazione con la Regione Lombardia e il ricorso a finanziamenti europei.

L'incontro è stato coordinato dal responsabile del dibattito pubblico (Andrea Pillon) che ha illustrato le modalità di discussione (divisione per tavoli per consentire a tutti i partecipanti di potersi esprimere e proporre suggerimenti e critiche) e ribadito che i risultati delle discussioni sono caricati sul sito del progetto ed entreranno a far parte della relazione finale del dibattito pubblico.

La prima parte della serata è proseguita con la presentazione del progetto: principi e caratteristiche generali dell'intervento e specifico approfondimento relativo al Tratto B. Le presentazioni (scaricabili dal sito del progetto: progettonavigli.comune.milano.it) sono state realizzate ed illustrate dai tecnici di Metropolitana Milanese: Matteo Ghia (per la parte idraulica) e Andrea Costa (per la parte ingegneristica ed architettonica).

La discussione nei gruppi è durata circa un'ora al termine della quale i facilitatori hanno sintetizzato quanto emerso nei singoli tavoli.

SINTESI DELLE DISCUSSIONE AI TAVOLI

TAVOLO 1 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

Il tavolo di lavoro ha discusso su diverse questioni, alcune di ordine generale inerenti il progetto, altre relative a dubbi e preoccupazioni specifiche ed altre ancora che riguardano segnalazioni e osservazioni puntuali sul Tratto B di via San Marco:

- l'utilità del progetto nel suo insieme: si è discusso innanzitutto sui benefici ambientali, di sicurezza idraulica e di vantaggi per lo sviluppo dell'agricoltura metropolitana che derivano dalla riconnessione idraulica tra Naviglio Martesana e Darsena. Su questo punto il tavolo ha espresso una posizione unanime nel riconoscere l'utilità pubblica della parte idraulica del progetto Navigli. Più controversa e dibattuta invece l'opportunità di aprire i tratti a cielo aperto: alcuni partecipanti hanno espresso la contrarietà nei confronti di un'opera che viene considerata inutilmente costosa e con impatti negativi sulla mobilità locale delle zone coinvolte, soprattutto per 3 dei tratti previsti (Gioia, Sforza, Vetra). Alcuni partecipanti al tavolo – che avevano seguito anche l'incontro del 19 giugno – si sono confrontati sull'entità dei disagi per gli abitanti di Melchiorre Gioia, rimarcando la preoccupazione per la perdita dei posti auto e la modifica della circolazione.
- Confronto con la riqualificazione della Darsena: una partecipante ha portato la propria esperienza di abitante della zona Navigli, per sottolineare come la riqualificazione della Darsena ha portato nuova vitalità urbana e un incremento del valore delle abitazioni, cosa che potrebbe avvenire nelle zone coinvolte dal Progetto Navigli. Creare nuovi ambienti ciclopedonali caratterizzati dalla presenza dell'acqua significa ripensare la città all'insegna di una nuova esperienza urbana improntata alla lentezza, alla socialità e ad una mobilità dolce. Nel contempo è stato però fatta notare la necessità che il Comune gestisca questi processi di rigenerazione in modo da non creare situazioni di disagio e conflitto tra gli abitanti e i frequentatori della cosiddetta movida.
- La tutela della colonia felina della Conca dell'Incoronata: una questione specifica segnalata con preoccupazione da una partecipante al tavolo e raccolta da tutti è la necessità di considerare la presenza nella Conca dell'Incoronata di una colonia felina che vive da decenni nel luogo. Si chiede di tutelare il benessere dei felini nell'organizzazione del cantiere e nel trovare una nuova collocazione per la colonia.
- Dubbi e domande sullo scorrimento e la sicurezza delle acque: grazie al confronto con il progettista Matteo Ghia il tavolo si è confrontato su dubbi e preoccupazioni relativi alla portata della riconnessione idraulica (quella prevista dai progettisti permetterà di alimentare la Darsena, la Vettabbia e anche alcune rogge minori), sui rischi di perdite ed esondazioni (considerati in fase di progettazione con impermeabilizzazioni interne ed esterne alle vasche) e sulla possibile proliferazione delle zanzare (che è stata considerata nella necessità di scorrimento continuo delle acque).

TAVOLO 2 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

Pur con una larga condivisione del progetto di riapertura parziale, una parte del gruppo di lavoro ha avanzata la richiesta di procedere con celerità verso la riapertura totale del Naviglio, soprattutto nella prima parte, quella relativa a Melchiorre Gioia. L'ipotesi di riconnessione al sistema dell'Adda ha, secondo alcuni, un'importanza strategica regionale, dal punto di vista idraulico ma anche dal punto di vista turistico.

I punti di maggior disamina affrontato nel tavolo di lavoro sono stati:

- La questione dei tempi di cantierizzazione. Si vorrebbero garanzie certe sulla tempistica generale per evitare 'sorprese' durante l'intervento di apertura.
- Anche sui finanziamenti si vorrebbero maggiori delucidazioni a copertura integrale dei costi.
- Maggiori informazioni sulla sicurezza e la tenuta complessiva della riconnessione: una persona ha posto il tema delle onde di piena. Su questo punto i tecnici presenti in sala hanno fornito immediate rassicurazioni.
- Analisi costi benefici. Il tavolo ha chiesto di diffondere maggiormente i dati relativi alla valorizzazione immobiliare e ambientale.
- L'utilizzo dell'acqua del Naviglio ai fini geotermici o di scambio termico ha notevolmente interessato i presenti. A lungo termine, questa possibilità potrebbe rappresentare enormi vantaggi per la città anche in termini di riduzione delle emissioni in ambiente.
- Relativamente alle altre tratte, ci si è posto il tema dei parcheggi. Questione dirimente che deve trovare conforto in un piano complessivo di riordino della sosta. Se pur vero che la città è indirizzata verso una riduzione complessiva del traffico veicolare, è altrettanto vero che necessita di una transizione che deve essere gestita con oculatezza per evitare disagi nella cittadinanza che utilizza massivamente il mezzo privato.
- Le porte di chiusa della conca dell'Incoronata dovranno essere valorizzate opportunamente perché rappresentano un elemento storico di notevole importanza.
- Anche i materiali costruttivi per i margini dell'alveo e per il parapetto dovranno essere scelti con estrema precisione e oculatezza dato il contesto.

TAVOLO 3 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

Da un punto di vista generale, alcuni partecipanti al tavolo, riflettendo sul futuro della città – livello sempre più internazionale, aumento della popolazione, necessità di rendere sempre più fluidi gli spostamenti in città – si sono interrogati circa l'opportunità di investire una cifra così significativa in questo progetto, ritenendo prioritari interventi legati alla mobilità e al servizio pubblico: "la qualità della vita a Milano può essere garantita in particolare puntando sulla qualità dei trasporti pubblici".

Rispetto al tema dei finanziamenti, ci si è interrogati su come potranno essere reperiti questi fondi. Dal punto di vista politico, poi, ci si è domandati quali garanzie ci sono che il progetto

venga portato a termine, considerando i tempi lunghissimi di progettazione e sviluppo (il riferimento è alla riapertura totale del naviglio), qualora cambiasse l'amministrazione.

Sempre rispetto al valore dell'investimento, ragionando in termini di priorità di investimento, alcuni partecipanti hanno evidenziato la necessità di non perdere di vista la riqualificazione delle periferie. Le domande che sono emerse facevano riferimento a come portare avanti entrambi i progetti e se ci fossero i finanziamenti sufficienti per lavorare su entrambi i piani. In che modo questo progetto può essere di aiuto anche per un miglioramento della qualità della vita in periferia?

Il tema della viabilità e del traffico è stato affrontato soprattutto in relazione alla fase di cantierizzazione. I partecipanti hanno segnalato il pericolo che i lavori nella zona creino congestioni di traffico a cascata nelle zone limitrofe. Un altro tema di dibattito è stato, da questo punto di vista, la facilità di accesso all'ospedale e le garanzie per la circolazione delle autoambulanze.

Sarebbe interessante, secondo i partecipanti, valutare la possibilità di usare il naviglio, una volta navigabile, non solo come risorsa turistica ma per migliorare anche la gestione vera e propria della città; per esempio: è possibile usare il Naviglio per il trasporto delle merci?

Alcune perplessità sono emerse in merito alla scelta di dividere in due momenti la riattivazione di Navigli. Le perplessità riguardano sia il tema della cantierizzazione, che si innesta su altri importanti cantieri legati alla metropolitana, e che "rischia di rendere difficile muoversi in città per parecchio tempo", sia le ragioni di questa doppia tempistica. Alcuni hanno però evidenziato come questo approccio possa consentire alla città di "cambiare il passo".

In merito al tratto B che va da viale Montegrappa a via Castelfidardo, i partecipanti al tavolo hanno rilevato la qualità del progetto e l'assenza di vere e proprie criticità. Sono stati comunque segnalati alcuni aspetti critici che riguardano la mobilità ciclabile e pedonale

- dal punto di vista della mobilità dolce – ciclisti e pedoni – si è rilevato come ciclisti e pedoni abbiano esigenze distinte: immaginare un unico percorso, destinato ad entrambi, può generare problemi;
- in particolare è emerso che il tratto che passa sotto i bastioni, il "pontile", è in generale troppo stretto e ha un innesto a gomito, in uscita sulla strada principale, che può rivelarsi pericoloso. Da questo punto di vista si suggerisce un innesto più graduale e dolce.
- Si è inoltre affrontato il tema dei materiali utilizzati per la pavimentazione e per la realizzazione dell'opera. Si è rilevata la necessità di conferire riconoscibilità all'intero progetto anche attraverso la scelta dei materiali. Rispetto al passaggio pedonale e ciclabile sotto i bastioni, un partecipante ha suggerito di utilizzare vetro infrangibile, per dare il massimo risalto alla presenza dell'acqua.
- Sempre in merito alla qualità estetica dell'intervento, i partecipanti hanno ragionato sul valore del materiale, sulla presenza del verde per evitare l'effetto "spianata d'asfalto e cemento". La Darsena, che pure ha migliorato la qualità della vita del quartiere, e la qualità dell'ambiente, di per sé non è esteticamente un riferimento positivo.
- Infine, è emerso il tema della manutenzione: garantire la pulizia del letto del naviglio da rifiuti, intervenire per evitare il proliferare di zanzare e nutrie è fondamentale.

TAVOLO 4 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

Il tavolo ha iniziato la discussione chiedendo come mai la presentazione del tratto San Marco non fosse stata inserita in una più ampia presentazione comprendente la totale apertura dei navigli e loro navigabilità.

Questa prospettiva infatti è stata quella maggiormente dibattuta in particolare per i seguenti argomenti:

- navigabilità: la percorrenza delle barche su tratti di larghezza e profondità variabile rispetto al piano strada è stata giudicata di dubbia attrattività ponendo anche qualche dubbio sulla reale possibilità di attuazione. Un partecipante in particolare ha criticato la lentezza della navigazione e la scarsa attrattività turistica di imbarcazioni che non “permetterebbero ai turisti di vedere oltre i muri di contenimento del naviglio” e anche per piccole imbarcazioni come canoe che troverebbero tratti troppo corti per giustificare l’opera nella sua interezza.
- finalità del progetto: alcuni partecipanti hanno posto dubbi sulla finalità del progetto riferendosi a quanto pubblicato sui media. La prospettiva in particolare di avere una “spiaggia” in piazza Cavour (non prevista nel progetto in discussione) ha destato dubbi e incertezze su una vocazione turistico/ludica di Milano che alcuni dei partecipanti non condividono.

Il tavolo ha comunque evidenziato i lati positivi del progetto e in particolare la volontà di orientarsi verso un futuro di città che vuole essere a misura di persona, contribuendo alla diminuzione del traffico e dell’inquinamento e favorendo una mobilità più lenta e sostenibile grazie al potenziamento dei mezzi pubblici.

In particolare del tratto di apertura del naviglio in via San Marco, il tavolo ha accolto con parere favorevole la proposta di riaprire la conca dell’Incoronata con un paio di suggerimenti che sono:

- aumentare il verde pubblico;
- considerare finiture adatte per la pista ciclabile. In particolare si è fatto riferimento all’attuale finitura con sanpietrini, non adatta per pedalare in sicurezza.

TAVOLO 5 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

In relazione al tratto in discussione, il vantaggio più comunemente attribuito riguarda la valorizzazione storica - anche in funzione di attrattività turistica - dell’attuale Conca dell’Incoronata, mentre le critiche emerse hanno riguardato in particolare i temi della ridotta mobilità ciclo-pedonale e dell’insufficiente verde pubblico previsto dal progetto.

- la mobilità ciclo-pedonale: il tema della ridotta larghezza della careggiata metallica sotto il Ponte delle Gabelle, prevista per i pedoni e i ciclisti nei due sensi di marcia, è stato oggetto di particolare approfondimento, a fronte di un percorso ritenuto particolarmente attrattivo, in ambito urbano, per una fruizione lenta e di svago (“*in quel tratto ci andrai apposta per goderti la bellezza della zona, per fare una passeggiata con la bici o a piedi, con i bambini in passeggino*”). Un percorso promiscuo ciclo-pedonale a doppio senso in uno spazio insufficiente appare, dunque, una soluzione inadeguata a sostenere un flusso di visitatori che si prevede intenso dopo la

valorizzazione dell'area (*"adesso è poco frequentata, ma sicuramente dopo ci arriveranno anche i turisti, anche perché è una zona storica molto suggestiva di Milano..."*, *"è una passerella, un corridoio.., due metri e mezzo sono troppo pochi"*, *"ci vai magari per vedere con calma la volta del Ponte e la Porta di Leonardo, ma poi se ti fermi o rallenti rischi di bloccare il passaggio.."*). Tra le proposte emerse, quella di allargare o duplicare la careggiata prevista, magari con una struttura 'sospesa' sull'acqua che utilizzi maggiormente l'ampiezza del canale.

- **Il tema del verde:** gli insufficienti spazi destinabili nel progetto ad una presenza significativa di verde, con filari di alberi lungo il tratto pedonale di Via San Marco, panchine per la sosta e spazi di gioco per i bambini, rendono difficile, a giudizio delle giovani coppie di residenti presenti al tavolo, immaginare un miglioramento della vivibilità pedonale dell'area (*"La zona è molto frequentata dai giovani la sera, per la movida è piena di locali, per i bambini c'è il Parco Sempione ma mancano spazi di verde vicini chiusi al traffico, e continueranno a mancare..."*). Per contro, si valuta positivamente il risparmio nel consumo di acqua potabile utilizzata per l'irrigazione del verde pubblico e privato, consentito dalla maggiore disponibilità di risorse idriche.
- **Il tema della navigabilità:** sui tempi medi, il progetto viene valutato in termini di grande cambiamento estetico rispetto all'aspetto della città, una sorta di restyling urbano, più che come percorso di ritorno verso la storica navigabilità dei Navigli. Le ridotte dimensioni dei canali in ampiezza, che non consentono la navigazione in due sensi, gli ostacoli che rallentano il percorso (ponti, chiuse), l'insufficiente profondità del livello dell'acqua, e soprattutto la discontinuità dei tratti scoperti rendono poco immaginabile un vero recupero delle vie d'acqua anche soltanto in ambito cittadino.

Non si tratterebbe quindi di una vera e propria "riapertura dei Navigli" come ritorno all'identità passata ma di un tentativo di avvicinare per "somialianza Milano ad altre città del nord Europa". Da questo punto di vista, l'impatto del progetto sul turismo viene valutato più in termini di recupero dell'immagine culturale di una città conosciuta nella sua dimensione economico-commerciale ma ancora poco valorizzata nella sua storia e nei suoi percorsi d'arte (*"i turisti vanno a Venezia, a Mantova per vedere l'arte, a Milano vengono più che altro per lo shopping, la settimana della moda e del design ma i luoghi di Leonardo e del Filarete sarebbero più visibili con il percorso d'acqua.."*, *"la Chiusa di Leonardo va mantenuta come luogo di interesse storico da visitare.."*).

- **Il tema della viabilità urbana:** seppure si riconosce che il futuro assetto viabilistico della zona non sarà particolarmente toccato in questo tratto, il dibattito sul progetto complessivo ha investito le forti problematiche inerenti la viabilità urbana e del trasporto pubblico di superficie, con la discontinuità di circonvallazione sulla Cerchia e la scomparsa di una linea importante come il bus 94, a fronte della ridotta navigabilità per diporto dei navigli prevista nel progetto (*"la 94 è un anello privilegiato di trasporto pubblico.., spostarsi in superficie o in metro non è la stessa cosa per anziani e mamme con passeggini"*, *"se sulla circonvallazione interna si potesse sostituire lo spostamento su ruote quella su acqua sarebbe stato il massimo, in realtà saremo costretti a prendere la metro su un tragitto molto frequentato, con l'Università, il Policlinico, il Fatebenefratelli.."*, *"la navigabilità sarà molto limitata, tra i 4 e i 7 metri di larghezza al massimo, saranno imbarcazioni molto piccole, non certo vaporette"*).

- Il tema del sistema idrico: giudizi positivi sono stati condivisi circa i molteplici vantaggi portati dalla nuova infrastruttura idraulica nella risoluzione dei problemi della rete fognaria, nel ricambio delle acque, nell'aumento della risorsa idrica per l'irrigazione e in funzione energetica con la futura sostituzione del vecchio sistema di riscaldamento a caldaie mediante le pompe di calore (*"il risparmio energetico in prospettiva dovrebbe esserci, sia in termini di acque per l'agricoltura che per la fornitura di calore per il termoriscaldamento.." "sarebbe interessante capire quante caldaie di medio-grande dimensioni sarà possibile sostituire.."*).

TAVOLO 6 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

La discussione la tavola si è concentrata su alcuni punti chiave:

- la preoccupazione emersa con più forza da parte dei residenti riguarda la cura, la pulizia e la manutenzione del Naviglio. I cittadini temono una gestione "spezzettata" delle acque, mentre il loro desiderio sarebbe quello di poter avere un gestore unico a livello metropolitano, serio e facilmente contattabile per evitare problemi di sporcizia e mancanza di igiene.
- Altra questione condivisa riguarda le storiche chiuse leonardesche della Conca dell'Incoronata. Gli abitanti hanno chiaramente espresso la loro volontà di non disperdere questa testimonianza storica dopo la riapertura dei Navigli, proponendo anche diverse soluzioni. Le idee sono: lasciare le chiuse al loro posto, proteggendole però dall'usura e dall'acqua, sostituirle con copie più resistenti oppure spostarle per conservarle al meglio, ma senza portarle via dal quartiere. La loro proposta consisterebbe nel trovare un'ubicazione per lo storico reperto all'interno del parchetto di Melchiorre Gioia.
- Inoltre, i residenti hanno espresso dubbi sul costo complessivo dell'opera, chiedendo al Comune di reperire finanziamenti esterni (Regione o bandi europei) per non pesare troppo sulle casse della città.
- Infine, alcuni residenti hanno espresso il desiderio di avere un Naviglio non soltanto navigabile ma anche balneabile, aprendo alla possibilità di realizzare "una vera spiaggia in città".

TAVOLO 7 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

La discussione la tavola ha affrontato i seguenti temi:

- le modalità intervento. Da più parti è stato espresso il desiderio che gli interventi coinvolgano non solo la ristretta area oggetto di progettazione ma anche l'immediato intorno. Per esempio, l'area attualmente utilizzata a posteggio sui bastioni di porta Nuova in corrispondenza del sottopasso dovrebbe essere oggetto di migliorie. Sotto il profilo progettuale il tavolo era sostanzialmente favorevole all'utilizzo di concorsi di progettazione per l'affidamento dei "tratti" di naviglio a favore di una maggiore qualità architettonica che, oltre alla gradevolezza degli spazi, consenta di creare luoghi "catalizzatori".

- Le tematiche relative la verde. L'attuale soluzione è sembrato avesse troppo poco verde in relazione alla dimensione dell'intervento. Si suggerisce la creazione di spazi con dimensioni maggiori a prato e l'inserimento di filari alberati.
- Il superamento dell'effetto canyon. Si chiede che il progetto cerchi di mitigare l'effetto canyon che si ottiene portando il livello di zona pedonale e ciclabile al di sotto della quota strada. Tale problematica investe in minor modo il tratto B ma riguarda prevalentemente le altre tratte in progetto.
- La problematica relativa agli insetti. Si chiede che vengano prese le dovute precauzioni rispetto alla proliferazione di insetti affinché le zone limitrofe non abbiano un peggioramento dell'attuale situazione.
- La globalità intervento. In un caso in particolare, ma il tavolo non si è pronunciato in modo contrario, si chiedeva di effettuare da subito l'intervento di riapertura del naviglio in tutta la tratta che scorrerà in corrispondenza di via Melchiorre Gioia.
- Il tema idraulico. Al tavolo inizialmente è stata espressa una perplessità in merito alla reale utilità idraulica in quanto, qualora le vasche di laminazione a monte di Milano assolvessero la loro funzione, il contributo del progetto per limitare le piene del Seveso sembrava molto limitato.
- La copertura economica. Il tavolo si pronunciava sostanzialmente in modo favorevole alla realizzazione dell'intervento purché le risorse necessarie alla sua realizzazione "non siano sottratte ad altri settori della pubblica amministrazione".