



Comune di
Milano

PROGETTO NAVIGLI

DIBATTITO PUBBLICO

giugno - settembre 2018

INCONTRO PUBBLICO DEL 17.07.2018

EMIT Feltrinelli - Piazzale Antonio Cantore, 10 (18.00 – 20.00)

TRATTA E (da Via Marco d'Oggiono alla Darsena)

**RESTITUZIONE SINTETICA
DELL'INCONTRO**

progettonavigli.comune.milano.it

All'incontro hanno partecipato 110 persone.

I lavori sono stati aperti dal Vice Presidente e Assessore all'Ambiente del Municipio 1, Elena Grandi, che nel ringraziare i partecipanti per la presenza, ha sottolineato come il progetto di riapertura dei navigli contribuisca a realizzare una strategia di medio – lungo periodo orientata a rendere Milano una città più a misura d'uomo, con meno auto e più votata alla mobilità pubblica e ciclopedonale. Inoltre, la Vice Presidente ha sottolineato come l'ultima tratta di riapertura dei navigli presenti delle criticità che il Municipio e il Comune conoscono e che il progetto cerca di limitare e/o superare. In particolare si è fatto riferimenti all'impatto del progetto sulle alberature esistenti, alcune delle quali dovranno essere eliminate e altre trasferite in aree ancora da individuare nel dettaglio. Altro tema trattato è quello dell'eliminazione, prevista dal progetto, dell'area cani di via Ronzoni. Per anticipare le criticità che potranno emergere dall'eliminazioni dell'area cani il Municipio ha avviato una sperimentazione che consentirà, in alcune fasce orarie della giornata, la circolazione libera dei cani.

Successivamente ha preso la parola l'Assessore Lorenzo Lipparini, che ha posto l'accento sul valore strategico dell'intervento, soffermandosi sui vantaggi ambientali della riconnessione idraulica (separazione delle acque del Seveso da quelle della Martesana, miglior funzionamento della depurazione delle acque, sviluppo delle pompe di calore e riduzione degli inquinanti) 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 ciclopedonale e la riduzione degli spostamenti in auto. Per quanto riguarda i costi del progetto, l'Assessore ha ribadito la sostenibilità dell'intervento e invitato tutti i partecipanti ad un incontro di approfondimento proprio su questi temi e più in generale sull'analisi costi benefici che accompagna lo studio di fattibilità. L'incontro, che si terrà al Comune di Milano il 24 luglio alle ore 16.30 in Sala Alessi, (<https://progettonavigli.comune.milano.it/incontri-pubblici/incontro-di-approfondimento>) nasce anche dalle richieste dei cittadini, che nei cinque incontri territoriali, hanno spesso posto l'accento sui temi economici e di sostenibilità dell'intervento. In ultimo, l'Assessore ha affrontato i temi della mobilità e dell'accessibilità alle aree interessate dal progetto, confermando che il progetto garantisce tutti gli accessi alle abitazioni e agli esercizi commerciali e che le limitazioni al traffico e alla mobilità riguarderanno principalmente coloro che usano la cerchia dei navigli come tratta di attraversamento della città. Inoltre, per quanto riguarda i temi dei parcheggi (particolarmente sentito in Via M. Gioia) e del trasporto pubblico (soprattutto per quanto riguarda la linea 94), l'Assessore ha affermato che lo studio di fattibilità sulla riapertura dei navigli per quanto dettagliato non risponde ancora in modo puntuale alle problematiche sollevate dai cittadini su questi temi. Le ipotesi in fase di studio, sia per quanto riguarda la linea 94 che per il recupero dei parcheggi, saranno valutate e arricchite dai suggerimenti e le proposte che emergeranno nel corso del dibattito pubblico.

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 serata è proseguita con la presentazione del progetto: principi e caratteristiche generali dell'intervento e specifico approfondimento relativo al Tratto E. La presentazione (scaricabile

dal sito del progetto: progettonavigli.comune.navigli.it) è stata illustrata da Matteo Ghia di Metropolitana Milanese.

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

SINTESI DELLE DISCUSSIONE AI TAVOLI

TAVOLO 1 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

I temi affrontati dal tavolo di discussione sono stati i seguenti:

- Portare acqua al Parco Agricolo Sud Milano e la predisposizione per impianti che sfruttano la geotermia sono obiettivi rilevanti. Secondo il tavolo andrebbero comunicati con maggiore chiarezza per accogliere consenso.
- La riconnessione idraulica vede tutti d'accordo: è utile dividere le acque del Martesana dal Seveso, e portare acqua "buona" nella Darsena e nei campi a sud di Milano.
- Un tema sentito è il verde urbano: viene espresso l'auspicio che il progetto della riapertura di queste tratte dei navigli non vada a detrimento del verde.
- La manutenzione viene confermata essere un tema dirimente. Vengono richieste garanzie rispetto a una manutenzione costante, e viene suggerita una educazione civica alla gestione dei navigli.
- Viene avanzato il dubbio che con l'attuale dislivello tra pelo dell'acqua e strada si possa creare un "effetto canyon", che andrebbe a inficiare l'esperienza della navigazione nel naviglio stesso.
- Viene espresso il desiderio di avere maggiore chiarezza e dettaglio rispetto alla reperibilità dei fondi per la realizzazione del progetto, così come rispetto al rapporto costi-benefici.
- Viene avanzata l'ipotesi di completare la riconnessione idraulica, ma con la riapertura delle sole tratte della conca dell'Incoronata e della conca di Viarenna, mantenendo quindi i vantaggi del progetto, ma risparmiando disagi viabilistici a via Sforza e di parcheggio a via Melchiorre Gioia, e risparmiando circa il 50% del budget previsto.
- Viene manifestato l'interesse per capire dove andrà posizionata la porta di Leonardo.
- Un'altra tematica sentita è quella della riorganizzazione delle vie intorno al tratto di riapertura: viene richiesta più chiarezza e in particolare si auspica che venga studiato un modo per non complicare l'accesso al parcheggio interrato adiacente al parchetto.
- Il progetto avrà bisogno di più tempo del mandato dell'amministrazione in corso, viene espresso l'auspicio di rendere vincolante il progetto per le prossime amministrazioni
- In ultimo viene posto l'accento sul vero ritrovamento storico-archeologico che caratterizza il sito: il piano ligneo originale, che sarebbe la vera scoperta da rivalutare, e che invece non sembra nella configurazione attuale del progetto avere un ruolo centrale.

TAVOLO 2 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

I temi trattati dai tavoli sono i seguenti:

- La valorizzazione dei reperti archeologici. I partecipanti si sono confrontati a lungo sul tema della valorizzazione dei reperti archeologici. La discussione si è aperta a partire dalla domanda, per rispondere alla quale sono stati coinvolti i progettisti, circa la collocazione della lapide di Ludovico il Moro. La lapide è stata posta nella posizione attuale, del tutto incongrua, nel 900 e di fatto impedisce la riapertura della conca e per questa ragione sarà necessariamente rimossa. La proposta di avere uno spazio espositivo della sola lapide, lungo la conca, non convince i partecipanti al tavolo che, a partire dalla riflessione su questo singolo reperto, hanno articolato una proposta diversa.

Innanzitutto, si fa presente la necessità di procedere con la massima attenzione nella progettazione della ricerca dei reperti: il sottosuolo della città, in particolare in questa zona, potrebbe essere particolarmente ricco di reperti archeologici. L'attenzione e la cura riservata a questi reperti deve essere pari e superiore a quella dimostrata nei confronti dei singoli alberi da trapiantare. È stato evidenziato come nel riqualificare lo spazio della Darsena questo tema non sia stato minimamente preso in considerazione: "in Darsena, oggi non una pietra oggi parla della storia di questo luogo".

La proposta è quella di realizzare uno spazio museale che raccolga tutti i reperti inerenti i Navigli e che fornisca informazioni e spiegazioni storiche rispetto a questa opera di ingegneria idraulica prestigiosa, dando lustro all'ingegno del territorio.

Questo spazio potrebbe essere collocato nella casa Ceschina, poco distante: uno spazio abbandonato di cui non è chiaro quale sarà l'uso finale.

Questo progetto potrebbe fornire l'occasione anche per lavorare su una riconnessione verde in direzione del Parco delle due Basiliche e spingersi anche fino al museo archeologico: un parco all'interno del quale ci si potrebbe spostare con piste ciclabili e a piedi, elemento che in particolare i giovani e gli stranieri apprezzano. In questo modo si creerebbe una continuità ambientale e tematica (profilo archeologico e storico della città), dando vita a un'operazione culturale forte alternativa alla "opzione movida".

Per questo motivo, i partecipanti al tavolo hanno suggerito che questo possa essere il primo tratto di Naviglio riaperto: la riconnessione con la Darsena, l'avvio di un'operazione ambientale e culturale, potrebbe dare uno slancio positivo a tutto il progetto.

Restando sul progetto generale, un partecipante al tavolo ha giudicato timido il progetto, suggerendo anche l'apertura del tratto tra via D'Oggiono e via De Amicis.

- La mobilità e la viabilità. I partecipanti si sono confrontati anche sul tema viabilità e parcheggi, in particolare per i residenti.

È stato fatto presente come, secondo l'attuale progetto, gli abitanti della zona per andare in direzione sud (viale Papiniano) sarebbero costretti a un percorso complicato, trovandosi inoltre a dover varcare la soglia della zona ZTL: il numero limitato di accessi in ZTL disponibili per i residenti dell'area verrebbero "bruciati" inutilmente. La domanda è stata posta direttamente al tecnico competente che ha da una parte rassicurato i partecipanti sottolineando come il dettaglio della viabilità sarà analizzato e definito in

una fase successiva, dall'altra ha avanzato l'ipotesi di un ampliamento ZTL per ovviare a questo problema.

Dal punto di vista dei parcheggi, allo stesso modo, è stato rilevato come già oggi i residenti facciano fatica a trovare parcheggio. In particolare, è stato fatto notare come ci siano vie limitrofe all'area interessata dal progetto in cui mediamente c'è una maggiore disponibilità di parcheggi; queste vie fanno però parte del municipio 7. È stato chiesto quindi di valutare la possibilità di modificare i confini dei due municipi per favorire una maggiore disponibilità di parcheggio.

- La manutenzione. I partecipanti al tavolo hanno sollecitato maggiori informazioni in merito alla manutenzione delle tratte del Naviglio riaperto, quanto si prevede di investire? Quali azioni e tecnologie saranno adottate per garantire il corretto funzionamento del sistema? Secondo i partecipanti al tavolo, da questo punto di vista il confronto con la Darsena non è rassicurante: a tre anni dalla sua inaugurazione, lo scolmatario denuncia la sua inadeguatezza.
- La sicurezza. Si è rilevato come il sottopasso pedonale che collegherebbe la conca alla Darsena potrebbe generare problemi di sicurezza, soprattutto nelle ore notturne. Ci si è chiesti quali misure di sicurezza si prevede di adottare.
- La Metropolitana e Navigli. Con riferimento al progetto generale, una persona ha espresso molti timori legati alla sicurezza per via della vicinanza tra il tracciato del M4 e le tubazioni della riconnessione idraulica e del Naviglio stesso.

TAVOLO 3 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

La discussione intorno al tratto della Conca di Viarenna si è concentrata su alcuni aspetti :

- Nuova zona movida. L'intervento proposto sembra infatti andare nella stessa direzione del progetto che ha coinvolto la Darsena. Con l'eliminazione degli spazi verdi che danno respiro e frescura al quartiere per fare spazio invece a una massiccia cementificazione accompagnata dalla presenza di locali dedicati alla movida. Prospettiva questa non vista positivamente da chi abita il quartiere per il disturbo che arreca e per un equilibrio di forze tra cittadini ed esercenti che, già visto in altri quartieri, favorisce questi ultimi nel dibattito con l'amministrazione.
- Verde pubblico. Si è parlato molto del verde pubblico del quartiere suggerendo di ampliare le zone verdi riducendo la spianata di cemento già vista in Darsena. Si chiede quindi più integrazione tra verde e acqua e una soluzione di continuità con il vicino parco.
- Recupero manufatti storici. Sulla base dell'esperienza in Darsena dove non sono stati recuperati dei manufatti di alto valore storico, il tavolo chiede che oltre all'attenzione per il verde sia prestata anche attenzione al recupero di manufatti storici così da creare un'ambiente caratteristico, vivibile e autentico senza dare troppa importanza invece a spazi da destinare a nuove attività terziarie. Su questo punto una partecipante ha avanzato la proposta di apertura solo delle conche originali escludendo dal progetto la riapertura dei tratti di naviglio.

Per il resto la discussione al tavolo si è concentrata sui fermi oppositori al progetto che rilevano diverse criticità che a loro avviso sono omesse nella presentazione oppure non sono state prese in considerazione. Si è parlato di:

- Navigabilità – non ritenuta attività idonea per esempio per le sponde troppo alte rispetto al piano acqua e, nel sottopasso di via D’Annunzio dove l’altezza tra pelo dell’acqua e soffitto inferiore a 3 metri non sarebbe conforme alle regole regionali di navigazione se non a fronte di deroga.
- Pompe di calore – l’acqua restituita, secondo i sostenitori del no, entrerebbe nei canali ad una temperatura di 20° creando un ecosistema non favorevole e forse malsano. Su questo punto si è accesa una discussione al tavolo con chi invece non rileva la problematica come esistente.
- Accesso fondi. Al tavolo è stata avanzata tesi di impossibilità del progetto a partecipare a bandi europei per incompatibilità. Su questo punto abbiamo richiesto l’intervento dell’Assessore Lipparini, il quale ha spiegato l’esistenza di diversi bandi, con diverse specificità, ai quali l’Amministrazione ha già sottoposto il progetto.

TAVOLO 4 - CRITICITA’, SUGGERIMENTI, PROPOSTE

Quasi all’unanimità i partecipanti al tavolo si dichiarano molto favorevoli sia al progetto complessivo sia, in particolare, a questo tratto che costituisce il ‘naturale’ arrivo delle acque della Martesana nella Darsena.

Per portata simbolica rispetto alla memoria dei Vecchi Navigli, la presenza della Conca di Viarenna - di cui si ricorda l’esenzione dal dazio ai barconi destinati al trasporto del marmo per la costruzione del Duomo - accomuna il tratto con quello di San Marco e la sua leonardesca Conca dell’Incoronata.

Il forte consenso al valore storico della “dimensione acqua” determina anche marginali critiche al restringimento della larghezza del canale a favore del verde: *“noto una preoccupazione eccessiva verso il mantenimento degli alberi esistenti, gli alberi come tutti gli organismi viventi nascono, crescono e muoiono, non bisogna considerarli dei monumenti..”, “va bene recuperare gli alberi trapiantabili ma quelli non recuperabili si possono eliminare senza drammi, sostituirli con altre piante messe altrove, che poi cresceranno..”*.

Il “laghetto”, con il suo pontile, viene immaginato infatti come una sorta di piccola Darsena dove la perdita degli alberi viene compensata da un consistente bacino d’acqua pulita, circondata su due lati dal verde, che darà luogo ad un micro biosistema.

Il tema del verde rimanda, nella discussione, al più ampio discorso sull’ecosistema urbano, in una sorta di competizione tra ambienti naturali: emerge in particolare l’idea che - al di là della piantumazione degli alberi - gli ecosistemi consentiti dalla pulizia dei corsi d’acqua siano ricchi di forme di vita animale, in primis di fauna acquatica - testimoniata dai numerosi pesci salvati durante l’asciutta annuale per la manutenzione dei Navigli, dalla presenza alla Darsena di carpe, persici, trote, barbi, lucci perca, e dalla diffusione dello ‘street fishing’ - ma anche di vegetazione spontanea con la comparsa di diverse specie erbacee e di canneti, che favoriscono la diffusione di anfibi, rapaci e la nidificazione di molti uccelli.

Da questo punto di vista, la nuova Darsena, pur con l'eccessiva cementificazione e i suoi difetti estetici dovuti alla scelta di materiali che ricordano lo stile dei centri commerciali - viene ritenuta un tentativo iniziale di riqualificazione urbana sostenibile tramite le vie d'acqua.

Dal giudizio dei più entusiasti emerge uno sguardo sul progetto proiettato verso:

- l'estensione dell'apertura a Nord del laghetto, in modo da prolungare un tratto ora molto corto, con una funzione decongestionante sulla movida attualmente concentrata in Darsena (*"se c'è una critica che farei è l'eccessiva timidezza: questo tratto potrebbe iniziare prima ed essere più lungo intorno alla Darsena si concentra tutto il movimento serale.."*);

- la connessione prospettica con l'idrovia Locarno - Milano - Venezia, dal Naviglio Grande alla Darsena e attraverso il Naviglio Pavese fino al Po, un grande progetto di portata transregionale e transnazionale che valorizza la visione di questo 'progetto Navigli' (*"Immaginare un viaggio, magari con un bateau-mouche a motore elettrico, dalla Darsena di Milano passando dal Naviglio Grande attraverso il Ticino arrivare al Lago Maggiore e fino in Svizzera, oppure dal Naviglio Pavese attraverso il Ticino e il Po, verso il mare a Venezia, mi sembra bellissimo, anche mettendoci più tempo di quanto faresti in auto, anzi proprio per quello.."*)

Isolati ma netti dissensi sul progetto complessivo vengono espressi in relazione a:

- lo squilibrio tra i costi finali (che si pensa saranno almeno raddoppiati rispetto alle previsioni) e un progetto nato in nome di una promessa navigabilità delle acque che - per portata idrica, frammentazione del percorso e ridotta visuale prospettica - si riduce ad un evento teorico, anche considerando il solo uso turistico (*"altro che sognare di arrivare in Svizzera, qui fai una media di 400 mt, e le imbarcazioni saranno al massimo barche a remi.. la Martesana che già è un Naviglio piccolo è larga minimo 9 metri, che qui invece sono la larghezza massima.."*);

- una visione delle priorità per Milano dove si esprime la volontà di investire su una crescita che punta sul turismo anziché sulla qualità di vita dei cittadini (*"l'acqua ha solo una funzione decorativa, piacerà ai turisti che a Milano per la moda o per gli affari comunque ci vengono, a quelli che vengono per vedere le opere d'arte e i monumenti storici autentici non importa certo vedere qualche pezzo di canale rifatto.."*);

- un'idea di pedonalizzazione slegata dalla presenza di attività commerciali integrate nel tessuto urbano, che rischia di creare zone artificiali prive di attrattiva 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 Sarpi...non dove si creano forzature, il lungo percorso pedonale in un vialone come Melchiorre Gioia che senso ha?"*).

TAVOLO 5 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

I temi emersi nel tavolo di discussione sono i seguenti:

- problemi legati alla viabilità. Una parte del tavolo è contraria al progetto sia nel singolo tratto e sia nel complesso in quanto riduce la possibilità di utilizzo dell'automobile. Si ritiene che il traffico oggi insistente sulla cerchia sarà incanalato nella viabilità minore con forte disagio per i residenti. Una serie di partecipanti è contraria al progetto ma non alla riduzione del traffico che sostiene essere raggiungibile con interventi diversi. Una parte infine sostiene il progetto perché promuove una mobilità differente.

- Problemi legati alla veridicità storica. I partecipanti contrari al progetto sostengono l'assenza di contenuti progettuali nella soluzione proposta, in quanto la riapertura non segue correttamente il tracciato storico. A questa posizione si contrappone chi sostiene l'importanza di altre connotazioni progettuali ritenendo la fedele ricostruzione filologica non indispensabile.
- Problemi legati al verde. Una parte del tavolo è contraria alla perdita degli elementi arborei attualmente presenti nel parco di Conca del naviglio. Sostiene inoltre l'irrealizzabilità della compensazione arborea. La città necessita di più verde e di qualità. I partecipanti favorevoli al progetto sono invece favorevoli alla compensazione arborea e sostengono che l'acqua non possa che migliorare la qualità dello spazio oggetto di intervento. Un partecipante, ha sottolineato come il progetto possa essere occasione di riqualificazione di tutta l'area circostante compreso il parco dell'Anfiteatro Romano.
- Problemi legati alla sicurezza e al decoro urbano. Circa la metà dei partecipanti al tavolo teme che la riapertura del naviglio possa portare degrado nell'area in quanto favorirebbe la movida notturna. A questa posizione si contrappone la parte favorevole che sottolinea invece che il progetto e l'eventuale apertura di esercizi serali e notturni possa essere governata e possa risultare qualificante per l'area circostante. Due partecipanti al tavolo suggeriscono un mix funzionale per dare vita all'area nelle varie parti della giornata
- Suggerimenti progettuali. All'interno del tavolo, tra i contrari al progetto, viene proposto di riaprire il naviglio a valle dell'intersezione con via Gaudenzio Ferrari per mantenere il verde e avere un impatto minore sulla zona. Qualora questo non si verificasse viene proposto di ridurre la dimensione del laghetto e di farlo coincidere con la larghezza del naviglio. Viene inoltre suggerito di utilizzare angoli curvi in luogo degli spigoli per dare più armonia al contesto e aiutare lo scorrimento dell'acqua con vantaggi manutentivi. Tale approccio sarebbe da applicare in modo particolare alle "penisole" studiate per mantenere le alberature.
- Riconnessione idraulica/progetto completo. Quasi l'unanimità del tavolo è favorevole alla riconnessione idraulica. La metà circa dei partecipanti favorevole alla riapertura, si è divisa tra chi è propenso al progetto purché venga realizzato nella sua interezza e chi sostiene i singoli tratti.

TAVOLO 6 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

La discussione nel tavolo di lavoro si è concentrata, da una parte, su alcune problematiche e timori espressi dai residenti interessati dall'intervento in Conca di Viarenna e, dall'altra, sulle ricadute positive sul sistema ecologico urbano che secondo diversi partecipanti si genererebbero con il progetto.

- Impatti sugli alberi di via Conca del Naviglio e via Ronzoni. Tra i primi interventi, sono emerse le istanze dei residenti della zona ed in particolare delle vie direttamente interessate dall'intervento. Una prima preoccupazione riguarda gli impatti sulle alberature che si trovano sul tracciato del canale, che in larga parte andrebbero ripiantati in aree limitrofe. Alcuni partecipanti al tavolo contestano questa riconfigurazione del verde che porterebbe ad una riduzione delle zone d'ombra e della

conseguente sensazione di fresco generata dalle fronde, oltre che della visibilità degli alberi dalle abitazioni. Per questa ragione gli stessi residenti presenti al tavolo propongono di considerare la possibilità di ripensare la collocazione prevista del canale, in modo da ridurre il numero di piante da spostare. La presenza del prof. Boatti del Politecnico permette di sviluppare un confronto su questa ipotesi, mettendo in luce che il percorso proposto risponde all'obiettivo di ripristinare il sedime storico del naviglio, considerata anche la forte traccia architettonica della Conca di Viarenna.

- Aumento della movida notturna e impatti sulla vivibilità della zona. Un'altra preoccupazione espressa è relativa all'aumento della presenza di locali e di vita notturna nelle vie coinvolte dal progetto, per un effetto di "travaso" che porterebbe anche in Conca del Naviglio la congestione presente in Darsena e nelle vie dei Navigli. Questa preoccupazione si lega alla particolare acustica di Conca del Naviglio che porta ad amplificare i rumori e le voci dalla strada alle abitazioni. Per questa ragione si richiedono anche assicurazioni sulla riduzione al minimo dell'impatto acustico che i cantieri per la riapertura dei Navigli potrebbero generare.
- Accessibilità durante il cantiere. Un'altra problematica è legata alla viabilità della zona che potrebbe subire delle modifiche considerevoli nel corso dei lavori, i residenti chiedono assicurazioni sul lasciare i loro accessi ai civici sempre garantiti durante e a fine lavori.
- Acqua come servizio ecologico e vettore di sviluppo dell'agricoltura urbana. Alcuni dei partecipanti più favorevoli al progetto hanno evidenziato i considerevoli miglioramenti che la riapertura dei Navigli porterebbe all'habitat urbano, sia per gli effetti ecosistemici della ristabilita connessione idraulica sia per gli impatti locali dei tratti a cielo aperto. Per esempio, il clima torrido di Milano durante la stagione estiva potrebbe essere mitigato dalla presenza di isole blu, nelle quale l'acqua agisce anche come elemento di sviluppo della biodiversità sia tra la fauna sia tra la flora. Inoltre con la futura riapertura totale dei Navigli si avrebbe una nuova infrastruttura blu-verde di mobilità dolce: di fatto un collegamento totalmente navigabile e anche ciclabile tra la città e l'area metropolitana. Infine il recupero delle acque pulite del Naviglio della Martesana (che attualmente sono unite alle acque inquinate del Seveso) permetterà di alimentare, oltre alla Darsena e ai navigli Pavese e Grande, il canale Vettabbia che parte dal centro di Milano e serve un vasto territorio agricolo a sud della città. La Vettabbia soffre oggi della mancanza di acqua e potrebbe essere ulteriormente valorizzato anche con scoperciate del suo tracciato in contesto urbano.
- La ricollocazione della lapide della Conca di Viarenna. attualmente sul lato verso il centro della Conca di Viarenna è collocata un'edicola con la lapide che ricorda l'esenzione dal dazio concessa alla Fabbrica del Duomo da Ludovico il Moro alla morte della moglie Beatrice nel 1497. I residenti della zona hanno chiesto dove verrà ricollocata la lapide. Grazie all'intervento di una progettista di MM è stato illustrato che la lapide - come altri elementi storico-archeologici che potranno emergere dagli scavi - verranno preservati e valorizzati in un'area "museale" limitrofa all'alveo del canale, accessibile a tutti i passanti, dove verranno anche fornite informazioni sulla storia della Conca e dei navigli milanesi.

TAVOLO 7 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

Gli interventi si sono spontaneamente concentrati sul progetto complessivo con poche digressioni relative alle specificità della tratta in oggetto:

In generale, vi è stato un solo intervento totalmente contrario al progetto. Di fatto la persona residente in zona “non vede il senso del progetto”, si tratterebbe “di un investimento importante per un piccolo risultato”. Timore anche per la manutenzione (i problemi avuti in Darsena, dove si è rilevata una scarsa pulizia, sono ricorrenti e creano preoccupazione). Così pure vi è timore per i problemi connessi alla presenza dei cantieri.

Tutti gli altri intervenuti, invece, hanno riconosciuto la suggestione positiva del progetto, anche considerato come primo passo verso un’apertura più ampia comprensiva della navigabilità.

L’atteggiamento positivo non ha evitato però di evidenziare alcune criticità. Ecco perché, da parte di un intervento, il progetto è stato definito come “follia meravigliosa”, identificando nel costo e nel rischio di disagi provocati dai cantieri gli aspetti negativi.

Di “progetto lungimirante” ha parlato un altro intervento, perché grazie a questo l’Amministrazione comunale dimostra di “avere una visione e guardare al futuro”. La richiesta, condivisa anche dagli altri presenti al tavolo, è stata però quella di proseguire con le fasi di ascolto e informazione. In particolare, sui costi-benefici dell’opera e sulla sua fattibilità economica considerata la consistenza dell’investimento.

Anche il tema del recupero di alcuni elementi dei vecchi Navigli è stato oggetto di dibattito. In particolare, un cittadino ha auspicato il recupero delle pareti degli originali Navigli.

Infine, un cittadino si è dichiarato “entusiasta” della riapertura. Il progetto di riconnessione idraulica viene visto come volano in previsione di una auspicabile apertura più ampia che garantisca la navigabilità. Ecco perché “vale la pena” sostenere il costo dell’attuale progetto.

TAVOLO 8 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

I temi emersi nel tavolo di discussione sono i seguenti:

- il tema della viabilità: in generale è proprio la viabilità a rappresentare la discriminante tra l’essere pro o contro al progetto Navigli nel suo complesso, e pro o contro la riapertura della Tratta E. Per quanto riguarda questo tratto, il parere favorevole nasce dal fatto che la sua apertura non inciderebbe in alcun modo sull’asse viario circostante, oltre a costituire il logico collegamento tra la Darsena e Conca del Naviglio. In questo senso il ritorno dell’acqua viene visto come una effettiva riqualificazione del quartiere, creando una continuità naturale con i vicini corsi d’acqua già attivi. Si è comunque sottolineata la necessità di fare attenzione, soprattutto in termini di sicurezza, al passaggio pedonale alto 2.40 m sotto viale D’Annunzio.
A livello macro, la critica che la maggioranza del gruppo ha mosso alla riapertura di tutte le tratte previste dal progetto è che non si sia studiato prima, in modo approfondito (anche attraverso una simulazione), il cambiamento della viabilità in relazione al nuovo contesto. Specie considerando che, con un intervento di questo tipo, Milano, che è ritenuta una città produttiva e commerciale, diventerebbe una città

prevalentemente a vocazione turistica/alberghiera, senza avere un piano per assimilare un sistema viabilistico completamente diverso. In sostanza, si ritiene che invece che riaprire questi corsi d'acqua, sarebbe più utile - anche a beneficio della salute - aumentare il verde in tutta la città e rimodulare la viabilità (a favore della mobilità attiva e del trasporto pubblico) senza riaprire le vasche.

- I membri del gruppo favorevoli alla riapertura di tutte le tratte spiegano che sarebbe stato opportuno contestualizzare meglio (e di più) il progetto dal punto di vista storico. In questo modo sarebbe stata più chiara e logica l'utilità della proposta di riapertura, anche in relazione all'eventuale futura navigabilità dei Navigli (es. il tratto E oggetto di discussione non è mai stato un luogo di commercio e, quindi, di passaggio di imbarcazioni).
- Il tema della valorizzazione dell'acqua: tra le motivazioni a favore del progetto è stato portato uno studio del Politecnico che dimostrerebbe l'aumento del valore delle unità immobiliari legato al miglioramento dell'ambiente, dovuto al ritorno dell'acqua in determinate zone. L'acqua, inoltre, rispetto al verde (preferito da chi è contrario) è un elemento che apporterebbe miglioramenti anche dal punto di vista della sicurezza.