



# PROGETTO NAVIGLI

**DIBATTITO PUBBLICO**  
giugno - settembre 2018

**QUADERNO  
DEGLI ATTORI**

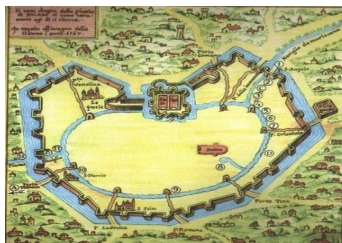
Presentato da  
**Comitato dei Navigli**  
27-07-2018

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

Comitato dei Navigli

Face Book: Comitati Cittadini Navigli

E – mail: comitati\_cittadini\_navigli@hotmail.it



Milano, 27 luglio 2018

## PROGETTO NAVIGLI

Dibattito Pubblico

giugno-settembre 2018

### Non è un dibattito pubblico

questa serie di incontri pubblici a cui è stato dato impropriamente il nome di dibattito pubblico, istituzione introdotta nella legislazione francese dalla *Loi Barnier* del 1995 con lo scopo, da parte dell'Amministrazione, di informare i cittadini dei progetti di interesse pubblico che si intenderebbe realizzare e di garantire ai cittadini che si terrà conto dei loro pareri nel processo decisionale.

L'attuale dibattito pubblico sul Progetto Navigli invece, come è scritto nel sito stesso del Comune, ha " *lo scopo di presentare al pubblico il progetto di riapertura dei Navigli e di raccogliere suggerimenti e proposte che possano migliorarne gli aspetti ritenuti più critici*" dandone per scontata la realizzazione.

Si aggiunga inoltre che i 5 unici incontri programmati per il Dibattito pubblico sono stati realizzati in 5 ambiti vicini a ognuna delle 5 vasche del progetto, tutti con il saluto di apertura dei rappresentanti dell'Istituzione e tutti con l'immane lusinghiera previsione della rivalutazione immobiliare dell'ambito ospitante, mentre per i cittadini lontani dal canale ( e dalla previsione di una rivalutazione dei propri immobili) l'informazione è stata demandata alla stampa locale e a iniziative di singole associazioni private.

E' innegabile però che anche ai cittadini più lontani spetterà di pagare i costi delle opere, della loro manutenzione, della pulizia e, cosa non meno importante, dovranno subire, senza neanche contropartite di sorta, i disagi che si avranno sulla mobilità, pubblica e privata, una volta che la Cerchia sarà ristretta a una sola corsia e a un solo senso di marcia, con l'eliminazione dell'autobus 94, con i prevedibili rallentamenti/intoppi dovuti ai numerosi ponti e ponticelli che si prevede debbano essere costruiti per garantire l'accesso ai passi carrai esistenti.

Ponticelli metallici, fissi o mobili, sono previsti sulla sponda destra all'altezza dei passi carrai presenti. Nei casi di maggiore importanza saranno fissi ma nella maggior parte degli altri si prevede "un ponte metallico girevole e ripiegabile lungo la sponda del canale" ( I Nuovi Navigli Milanesi *Storia per il futuro* – a cura di Antonello Boatti e Marco Prusicki - pag. 243 ).

A questo proposito ci si domanda su chi ricadranno i costi della manutenzione, se non della costruzione stessa, dei ponti a servizio dei passi carrai condominiali e come si ovvierebbe ai prevedibili disagi di uso da parte degli interessati.

Non meno significativo è il breve tempo che è stato concesso al Dibattito pubblico per l'informazione e per il numero esiguo degli incontri pubblici: dall'11 giugno al 24 luglio, quarantatre giorni, neanche due mesi, e proprio quando le scuole chiudono e Milano si svuota, soprattutto nella Cerchia.

### **chiediamo di indire il referendum sulla riapertura dei Navigli come da delibera consiliare del 6 ottobre 2017**

non riconoscendo l'impostazione data al dibattito pubblico come un percorso idoneo a formare un parere informato nella coscienza milanese; contestando l'alibi del dibattito pubblico come sostitutivo del Referendum cittadino, ricordiamo che il Consiglio Comunale votò il referendum sull'apertura dei Navigli con la delibera del 6 ottobre 2017 sostenuta anche dall'attuale Sindaco, Maurizio Sala, che in quella occasione sottolineò la differenza dal referendum del 2011, perché: «allora la scelta si basò su variabili ancora astratte, mentre stavolta c'è un progetto concreto».

### **E' un falso ideologico**

presentare il progetto come "riapertura" dei navigli e farlo passare come intervento in linea alla naturale vocazione del paesaggio milanese mentre è una palese mancanza di autenticità sia del paesaggio urbano che per sua natura è in continua evoluzione sia della sua memoria storica che ha poco a che vedere con il progetto presentato.

E' un'opera moderna che non restituirà il paesaggio del tempo passato ma vuole essere, per stessa ammissione dei progettisti, un elemento di attrazione turistica. Si fa fatica a considerare attrattive 5 vasche di acqua lenta, per la maggior parte del tempo sporca e posta a una profondità che per coglierne la presenza occorre avvicinarsi alla balaustra di protezione.

A questo proposito condividiamo il pensiero di Gillo Dorfles e riportiamo in fondo al nostro documento, di cui costituisce parte integrante, il link dell'articolo pubblicato il 9 dicembre 2017 dal Corriere della Sera e scritto dal grande critico d'arte come ultimo atto del suo amore per Milano e per la sua storia. <sup>(1)</sup>

Di altro e alto significato culturale sarebbe stato invece proporre un progetto per la riattivazione delle due conche storiche, dell'Incoronata e di Viarenna, che ancora oggi esistono e resistono malgrado l'incuria e l'abbandono.

La chiusura del centro nella morsa del canale rischia di 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.

Di turismo si muore, come ben illustra Salvatore Settis nel suo "Se Venezia muore", quando l'equilibrio ambientale e sociale raggiungono il picco di rottura e a beneficiarne resterebbero i soliti noti, airbnb, somministrazione di alimenti e bevande, venditori di paccottiglie varie, mentre la città, di cui si afferma voler restituire la storia, si trasforma nella Pottersville che Frank Capra descrive bene nel suo film "La vita è meravigliosa".

### **il progetto non ha i requisiti per attingere ai fondi europei**

a differenza di quanto inizialmente affermato da illustri esponenti del Consiglio, sia perché non è un'opera di restauro, prerogativa richiesta per partecipare al progetto europeo "Canaux Historiques-Voies d'eau Vivantes", ma è la realizzazione di un nuovo canale con alveo, sponde e ponti di grandezza, forma e materiali quasi in tutto diversi da quelli originari, sia perché è difficilmente dimostrabile che il suo inserimento, estraneo a un tessuto urbano che in quasi cento anni si è ormai consolidato, possa generare un aumento della sostenibilità urbana, requisito anche questo richiesto per attingere ai fondi europei. Di contro, la proposta di rivolgersi ai fondi regionali poco si giustificerebbe nel caso in cui non si riuscisse a rendere navigabile il canale per le enormi difficoltà strutturali, urbane e ambientali da risolvere.

### **costi e benefici ovvero mancato dibattito pubblico sui benefici collettivi**

Il costo del progetto è previsto in 150 milioni di investimento iniziale e 400 milioni a progetto finito la cui realizzazione prevede due fasi: prima, la connessione idraulica, Naviglio-Martesana-Darsena, costituita dalle 5 vasche d'acqua a cielo aperto collegate alla Martesana da un tubo no-dig sotterraneo; seconda, lo scavo degli alvei, l'eliminazione del tubo e la costruzione dei ponti a raso.

E' ragionevole, invece, ritenere che il costo dell'opera raggiunga e superi il miliardo. Si fa notare, a questo proposito, come anche il costo degli imprevisti sia stato incluso nei 400 milioni senza che prima siano state fatte le verifiche del sottosuolo considerato omogeneo in tutte le parti interessate dall'intervento mentre si ha motivo di credere che non lo sia.

Oltre ai costi del progetto si ritengono poco credibili anche i criteri che portano alla quantificazione dei benefici collettivi in 60 milioni, cifra raggiunta applicando, a detta dell'estensore, un metodo internazionale di criteri, di attribuzione dei voti e dei corrispondenti valori monetari, metodo che dà l'impressione di ricorrere a risposte atte ad avvallare un'ipotesi di lavoro rispondente a una personale visione della vita.

Ecco alcuni esempi illustrati durante una presentazione dei costi e dei benefici collettivi: tra il tempo maggiore che occorrerà a cercare un ponte per attraversare la strada e il beneficio alla salute che si avrà a camminare, l'estensore ha scelto la salute; tra il malumore che sorgerà tra i cittadini che usano la macchina costretti dalla nuova mobilità a fare strade più lunghe di prima e la riscoperta di mobilità alternative quali la bicicletta e il camminare a piedi, l'estensore ha scelto di dare un voto maggiore alla mobilità alternativa e via di seguito, compreso il riconoscimento di possibili rallentamenti e ostacoli alla distribuzione delle merci in cambio di una mobilità non invasiva della città.

Si ritiene contrario al Dibattito pubblico l'aver redatto un bilancio di costi e benefici collettivi ricavandolo da un modello teorico, seppure internazionale, prima di aver raccolto e recepito i desideri e le aspettative dei cittadini.

### **incompletezza delle analisi**

perché il progetto dà per scontato un sottosuolo omogeneo in tutte le parti interessate dai lavori e non fornisce dati sostanziali quali, ad esempio, la quantità d'acqua necessaria a che il sistema idrico della connessione Martesana-Darsena sia da

considerarsi a regime e si limita all'auspicio che i privati climatizzino geotermicamente i loro interventi edilizi traendo l'acqua dalla falda e, una volta utilizzata, la indirizzino dentro il canale.

Per implementare l'acqua della Martesana che verrà intubata nel nuovo canale il progetto prevede quindi il ricorso al sistema di climatizzazione, con pompe di calore, tipo OPEN LOOP, cioè con l'emungimento dell'acqua di falda e la sua restituzione non più in falda ma indirizzata nel canale.

Pertanto il progetto non specifica né la quantità d'acqua necessaria al pieno regime idrico del canale né quanta ne dovrebbe essere utilizzata per implementare l'acqua della Martesana né il numero e la localizzazione dei pozzi la cui realizzazione è demandata a interventi edilizi privati né su chi ricadranno i costi per la canalizzazione dell'acqua restituita dalle pompe di calore né i possibili effetti che lo svuotamento dell'acqua dalla falda potrà causare nel sottosuolo al suo equilibrio né gli studi relativi alle zone di Milano dove è consentito l'emungimento della falda nelle vicinanze della cerchia dei Navigli nel dovuto rispetto della presenza dei pozzi di prelievo dell'acqua potabile.

Ultima, ma non meno importante, la valutazione non misurata delle conseguenze che si avrebbero dal versamento di ingenti volumi d'acqua a temperature ben superiori a quella necessaria per impedire la proliferazione della flora acquatica nel canale e la mutazione del microclima.

#### **Troppo bassa la velocità media della corrente d'acqua di 0,19 m/sec**

prevista nel progetto e corrispondente alla portata massima di 3 mc/sec di acqua che viene immessa dal tubo di connessione nelle 5 tratte a cielo aperto. Gli attriti creati dai lati e dal fondo rallentano inoltre ulteriormente questa velocità allontanandola sempre più dai 0,3 m/sec che costituisce il limite minimo della velocità necessario per consentire la rigenerazione e impedire gli effetti conseguenti a un'acqua priva della necessaria ossigenazione che la renda viva o, per richiamare il succitato progetto europeo, *vivant*.

#### **Non è indicato, nel progetto e nei costi, alcun 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 che non rinviino la manutenzione del canale esclusivamente alle fasi di asciutta.

Anche questa mancanza di previsione ha una forte ricaduta sui costi dell'opera.

#### **quanto durerà la navigabilità del canale? durerà nel tempo?**

Il Comune si è posto questa domanda quando l'ha inserita nel progetto come intervento successivo? Tenendo conto di una navigazione di tre ore lungo un percorso che deve superare dieci conche (7-10 minuti a conca) in un alveo stretto e profondo da consentire, per quasi tutto il viaggio, solo la vista di alte sponde e tenendo conto del prezzo del biglietto (attualmente per 55 minuti sul Naviglio Grande è di 14 euro a persona), si ritiene che, dopo l'inaugurazione, la navigazione del canale durerà a lungo e riuscirà ad ammortizzare le spese di realizzazione e di manutenzione, conche comprese?

Quali garanzie offre il progetto che le nuove conche non subiranno l'abbandono e l'incuria di cui si ha il riprovevole esempio della Conca fallata: restaurata, rimessa in moto e abbandonata non più funzionante.

### **il nuovo schema di circolazione stradale crea pericolo a cose e 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.

### **Nel nodo strutturale di Via Senato/Corso Venezia**

il progetto ha convenuto di mantenere il profilo altimetrico del fondo coincidente con quello storico esattamente come per tutto il tratto da via Senato a via De Amicis.

Dalla testimonianza del direttore dei lavori dell'impresa che nel 1969 realizzò i lavori di consolidamento e riempimento della Cerchia su incarico dell'Amministrazione del Sindaco Aniasi, il geometra Lucio Latini, si evince però che non è possibile perché la soletta di copertura della galleria della M1, costruita dopo la chiusura dei navigli, sporge dal fondo originario di una decina di centimetri e ha una sezione di 20 centimetri con una portata di appena 250 Kg/mq, pari a non oltre 25 centimetri di acqua.

Fu per questo il motivo che, in accordo con gli Uffici tecnici comunali, sull'estradosso della soletta della galleria della M1 non furono posati il mistone e il calcestruzzo come nel resto dell'alveo della Cerchia. E rimase vuoto.

Il progetto non tiene conto della peculiarità e pericolosità di questo nodo strutturale ma anzi pone sopra la soletta della M1 due fornici uno "utilizzato per la connessione idraulica" e l'altro "predisposto alla futura apertura del naviglio".

La soletta in oggetto o parti di essa potrebbe crollare all'interno della galleria e provocare, catastroficamente, anche un incendio se verrà colpita la rotaia alimentata con corrente continua da 750 V.

Si ritiene infine 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.

Chiediamo, pertanto, di verificare, con cautela, la condizione della soletta in particolare e di tutto questo nodo strutturale che rischia di diventare la pietra tombale della navigazione del canale di connessione.

### **Via Francesco Sforza - specchio d'acqua da Via Laghetto a Corso di Porta Romana**

La presenza del Policlinico induce serie preoccupazioni per i prevedibili ostacoli che il progetto oppone alla necessaria velocità di percorrenza delle autoambulanze, dei

soccorsi in genere, della mobilità pubblica e di quella residenziale che vengono ristretti, sulla sponda sinistra, in una corsia, a senso unico, di appena 3,75 metri.

E' evidente che questa corsia sarà soggetta a continui rallentamenti sia per i passi carrai esistenti sia per i previsti nuovi ponti carrai sia per altre possibili e prevedibili eventualità di intralcio.

Né si può contare sul piccolo calibro della Via San Barnaba, sulla quale è posto l'ingresso del Pronto Soccorso, che non può garantire la scorrevolezza del traffico necessaria all'urgenza del ricovero in quanto già raccoglie traffico e ambulanze provenienti da tutto l'intorno: Porta Vittoria, i presidi ospedalieri di Via Commenda, Via Pace, il Tribunale.

Ad oggi non abbiamo sentito nessun parere, ufficioso o ufficiale, provenire dal Policlinico in riferimento a questo progetto. Né il progetto riporta, tra le premesse, il parere del Policlinico come soggetto pubblico interessato. Abbiamo il dubbio che al Policlinico non sia stato presentato il progetto né che sia stato interpellato in proposito dall'Amministrazione comunale responsabile, tra l'altro, del Dibattito pubblico. Se questo fosse vero, sarebbe un'ulteriore prova della mancanza di valore di questo dibattito pubblico che sembra essere stato condotto più come una strategia di persuasione con l'uso di promesse di vantaggi e ignorando o negando o minimizzando gli svantaggi economici e ambientali pubblici e collettivi.

#### **Sulla sponda destra che costeggia l'Università**

e che va da Via Laghetto a Corso di Porta Romana, i ciclisti si affastelleranno ai pedoni in una ciclopedonale larga appena 3,10 metri che, per la normativa vigente, dovrebbe essere così suddivisa: m.1,50, a un solo senso di marcia, per i ciclisti e m.1,60 per i pedoni diretti all'Università e alla fermata della M4. E' evidente che il progetto prevede dimensioni insufficienti a fronte del forte richiamo attrattivo dell'Università e della fermata della metropolitana, soprattutto dopo la prevista eliminazione dei mezzi pubblici di superficie. Il generico termine di "ciclopedonale" attribuito a questo marciapiede nasconde malamente la sua insufficienza riguardo alla mobilità ciclabile e pedonale.

Si aggiunga che la normativa non consente di realizzare sul marciapiede opposto, quello della sponda orografica sinistra, una pista ciclabile perché ha una larghezza di appena m. 2,30.

O aumenta l'affastellamento pedoni/ciclisti o i ciclisti potranno percorrere solo in un senso di marcia questo tratto di Via Francesco Sforza.

#### **riapertura del canale in corrispondenza della Conca di Viarenna**

si riscontra un'altra incompletezza nello studio di fattibilità quando non definisce né in quanto consista il "piccolo" rialzo di Viale Gabriele D'Annunzio 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.

Una mancanza di rispetto normativo, peraltro, già rilevata nello studio di fattibilità che, lungo la Cerchia, prevede in più casi un'altezza di m. 1,90 fra il piano d'acqua e

l'intradosso dei ponti quando il regolamento della circolazione nautica sui navigli lombardi richiede un'altezza minima di m. 3,30.

Inoltre, dato per acclarato che questo sottopassaggio si trova in una zona di spaccio e di movida, si chiede quali saranno gli accorgimenti progettuali che si intenderà prendere affinché non si trasformi in un pericoloso ricettacolo della droga.

Infine, il progetto di fattibilità non dichiara di aver verificato 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.

### **rimane irrisolto il fenomeno esondativo del Severo**

e ancora una volta non si coglie l'occasione di studiare, recuperare e valorizzare la rete idrografica dei corsi d'acqua che scorre sotto la città.

Riguardo poi al grande rilievo che un turismo equilibrato ricopre nell'economia della città, ci si domanda se Milano, una delle più importanti città europee per l'industria, il commercio, la moda e il design vuole tornare medievale con un'opera posticcia di ponti e fossato o vuole valorizzare quel che ancora esiste della storia di Milano come potrebbe essere, ad esempio, riportare alla luce l'acqua della roggia che da millenni scorre sotto piazza del Duomo e che scorreva nella vasca battesimale, la *sacra fons*, dove S. Ambrogio celebrava i battesimi e dove, nella notte di Pasqua dell'aprile del 387, fu battezzato Sant'Agostino, suo discepolo.

### **è un'opera che palesemente comporta rischi economici ed esecutivi**

ed 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. Non di poco conto è l'isolamento in cui cadrebbe in maniera irreversibile il centro storico e la sua vivibilità.

Non comprendiamo il persistere in questo anacronistico progetto se non adombrando che, anche nel caso in cui non fosse possibile realizzarlo, si possano determinare fenomeni speculativi di rivalutazione patrimoniale anche con il solo annuncio.

### **questo progetto è inattuabile**

e impresentabile e, qualora la suggestione dovesse prevalere sulla ragione, le condizioni per l'aggiornamento del progetto dovranno prevedere tutti gli approfondimenti richiesti e le risposte esaurienti alle carenze di carattere urbanistico generale e ai riflessi che la chiusura del centro potrà comportare sull'intera società milanese e lombarda.

Per queste motivazioni e per altre che in seguito saranno rese note, il Comitato Navigli si dichiara contrario al progetto de "La riapertura dei Navigli"

Per il Comitato Navigli

Arch. Giulietta Gresti  
giulia.gresti@iol.it

Dott.ssa Gabriella Valassina  
gabval27@hotmail.com



(1) **Gillo Dorfles, non riaprite i Navigli in centro a ... - Corriere della Sera**

Corriere della Sera del 9 dic 2017 - *Dorfles: ho visto i Navigli in centro. E oggi non è il caso di riaprirli. Critico e storico dell'arte, 107 anni, boccia il progetto: «Operazione pittoresca ... Il Naviglio da tempo non scorre più nel centro di Milano; lo ricordo quando ... Certamente era un'altra città e non è possibile tornare indietro nel tempo, ma non ...*