



COMUNE DI MILANO
Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi

Consulta cittadina per l'attuazione dei 5 referendum consultivi

Parere sui Progetti Darsena e Vie d'acqua

Premesso che Il 20 marzo 2013 si è insediata la "*Consulta cittadina per l'attuazione dei cinque referendum consultivi approvati a seguito della consultazione popolare del 12 e 13 giugno 2011*". La Consulta, che è formata da 15 componenti individuati dal Sindaco tra i soggetti designati da associazioni e altri organismi sulla base delle competenze, in particolare di natura tecnico-scientifica, è stata istituita con delibera 13/12 del Consiglio comunale del 16/4/2012 e costituita con decreto sindacale del 6/11/2012 ai sensi dell'art. 16 dello Statuto del Comune e opera secondo la disciplina dell'art. 27 del regolamento comunale per l'attuazione dei diritti di partecipazione popolare.

Rilevato che la delibera istitutiva attribuisce alla Consulta le seguenti funzioni:

- predisposizione di parere obbligatorio non vincolante sulle delibere concernenti i 5 referendum,
- espressione di proposte per facilitare l'attuazione degli stessi,
- valutazione sui risultati ottenuti nelle cinque materie.

Considerato che i temi della riqualificazione della Darsena e della realizzazione delle "Vie d'acqua" nell'ambito dell'EXPO 2015 hanno specifica e stretta attinenza con il tematismo di due dei Referendum consultivi del 12 Giugno 2011 ed in particolare il quesito n. 3 EXPO ed il quesito n. 5 : Navigli ed in parte anche con il quesito 2: Verde pubblico;

Preso atto che entrambi i progetti sono localizzati prevalentemente all'interno del Comune di Milano;

Ricordato che il soggetto attuatore delle opere è la Società EXPO Spa, partecipata dal Comune di Milano;

Valutato il diverso stato di avanzamento dei relativi progetti: assegnazione dei lavori, di prossimo avvio, nel caso della Darsena; fase di gara nel caso delle vie d'acqua - che tuttavia lasciano aperta alla Pubblica Amministrazione la possibilità di riconsiderarli nel loro complesso o in aspetti specifici;

Esaminata la documentazione messa a disposizione e posta in discussione presso la Consulta Cittadina nelle sedute del 2/5/2013 e dell'8/5/2013;

Via Ugo Foscolo, 5 – 20121 Milano
Tel. +39 02884.50500/1/2/3/4 – fax +39 02884.50409
www.comune.milano.it
pcc uffconsulte@comune.milano.it



COMUNE DI MILANO

**Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi**

Valutate le relazioni e gli interventi esposti nel corso delle riunioni citate dai membri della Consulta ed anche da parte dei Consiglieri Comunali presenti e del presidente della Commissione Comunale per i Referendum;

Tutto ciò premesso la Consulta esprime i pareri, separatamente per la Darsena, *a maggioranza*, e le Vie d'acqua, *all'unanimità*:

1) Progetto Darsena

Va innanzi tutto sottolineato che la riattivazione del sistema dei Navigli non vuole essere un modo per riportare in vita immagini oleografiche di una città che non c'è più, ma deve rappresentare soprattutto una spinta ed un'occasione di sviluppo veramente sostenibile con la riattivazione della navigazione, che creerebbe un volano virtuoso sul piano paesaggistico, culturale, storico, di miglioramento della qualità della vita e anche sul piano di un ritorno economico grazie all'indotto turistico. In tale quadro la Darsena è il cuore ed il baricentro di questo Sistema che dopo decenni di incuria ed abbandono, un progetto di recupero globale e coerente sta per interessare. Infatti la Darsena è un oggetto monumentale tutelato dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici, di enorme importanza storico-culturale, sorto nel 1300 dopo l'ultimazione del Naviglio Grande, con l'allora laghetto di S. Eustorgio, modificato ed ampliato nel 1600 come "Laghetto novo" ed ultimato definitivamente nel '900 dopo l'abbattimento completo delle mura Spagnole. E' costruito in pietra ed aveva una fondamentale funzione non solo di porto ma anche di regolatore idraulico dei livelli dei Navigli. Siamo dunque di fronte ad un oggetto storico/idraulico di immenso valore che dovrà essere tutelato nella sua interezza filologica. **Il progetto presentato, sostanzialmente rispetta tale necessità e rilegge in una chiave autentica la struttura originaria, tutta l'area coinvolta ed il suo intorno.**

Tuttavia sembra opportuno indicare alcuni punti che si ritengono fondamentali per apportare alcune correzioni migliorative ed integrative del progetto.

Il Bacino: Nell'auspicabile convinzione che il sistema dei Navigli riprenda nella sua interezza la sua funzione originaria di "Naviglio" e quindi di far passare imbarcazioni, non più commerciali ma per il trasporto turistico, di basso impatto, la Darsena riprenderebbe in pieno la sua funzione di approdo con imbarcazioni provenienti dal Naviglio Grande e quindi dal Ticino ed altre dal Naviglio Pavese, con un grande andirivieni di natanti e numerosi approdi per ormeggiare. Vi sarebbe poi la necessità di trovare una collocazione alle imbarcazioni che attendono di entrare in servizio o ferme per manutenzione e quindi altri spazi da utilizzare in zone di calma e non di corrente (solo a titolo di cronaca si ricorda che nel 1953 la Darsena era il 13° porto Italiano per volumetrie trasportate). Ovviamente ora si tratterebbe solo di trasporto di persone ma il movimento sarebbe sicuramente garantito considerando il notevole successo che riscontra già oggi il minimo servizio esistente ed anche che il servizio potrebbe essere realisticamente attivato quale navetta "lenta" ma scenografica dall'aeroporto di Malpensa. A tale proposito sembra opportuno sottolineare che per quanto riguarda il tipo di navigazione prevista sarebbe auspicabile l'utilizzo di imbarcazioni ecologiche e si dovrebbe prevedere il divieto (sul territorio di Milano) dell'uso di imbarcazioni con motore endotermico che faccia uso di combustibili fossili. In questo modo oltre a rispettare gli obiettivi dei

Via Ugo Foscolo, 5 - 20121 Milano

Tel. +39 02884.50500/1/2/3/4 - fax +39 02884.50409

www.comune.milano.it

pcc uffconsulte@comune.milano.it



COMUNE DI MILANO

Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi

referendum 1 e 5, si stimolerebbe la ricerca di soluzioni innovative nel campo dei motori ad emissioni zero (elettrici, idrogeno, etc.).

Per tali motivi la superficie di bacino disponibile deve essere assolutamente tutelata nella sua interezza e pertanto dovrebbe essere evitato che ne venga sottratta una parte dall'ampliamento previsto del mercato di piazza XXIV maggio. Anche il previsto ponte nella zona di Marinai d'Italia, se non concepito correttamente, ne limiterebbe ulteriormente la superficie. La necessità di non ostacolare la navigazione richiederebbe pertanto che il ponte sia mobile, una soluzione onerosa per la realizzazione di un manufatto di discutibile utilità che inoltre potrebbe produrre l'effetto di frammentazione del bacino e porsi come elemento ostruttivo al reciproco rapporto visivo fra i due estremi della Darsena. Proprio in questa zona del bacino esiste anche un grosso problema di ricambio delle acque che qui sono stagnanti e non raggiunte dalla corrente che entra dal Naviglio Grande ed esce dal Naviglio Pavese. Ciò potrebbe essere risolto o con l'auspicabile anticipo della realizzazione della prevista Conca di Viarenna (vedi punto successivo) o temporaneamente con l'utilizzo dell'antico alveo, ora in disuso, del ramo Olona proveniente dal parco Solari dove sono ubicati alcuni pozzi di prima falda le cui acque, qui convogliate, offrirebbero un sufficiente seppur minimo ricambio.

Pertanto su tale punto il parere espresso riguarda da un lato una raccomandazione affinché la superficie del bacino storico venga tutelata il più possibile soprattutto in concomitanza del nuovo mercato di piazza XXIV maggio e dall'altro che, in prima istanza, non venga realizzato il ponte nell'area dei Marinai d'Italia consentendo una continuità del percorso perimetrale anche in questa zona, eventualmente con l'impiego di una banchina idonea. In alternativa, in seconda istanza, venga resa agevole e semplificata l'apertura del ponte galleggiante consentendo alle imbarcazioni di poter usufruire facilmente e celermente anche di questa parte di bacino e che non venga impedito il ricambio d'acqua. A tale proposito, si suggerisce anche di utilizzare il vecchio alveo dell'Olona convogliandovi acque di pozzo provenienti dal Parco Solari per rivitalizzare il ricambio di questa zona di "morta". Infine si dovrà prevedere il divieto per la circolazione di natanti con motore endotermico che faccia uso di combustibili fossili

L'imbocco della Conca di Viarenna: A seguito delle note ristrettezze economiche è stata rimandata la realizzazione del progetto di ricostruzione della storica Conca di Viarenna che realizzata nel 1430 e successivamente modificata, consentiva il collegamento tra il sistema della cerchia interna e la Darsena con il Sistema dei Navigli esterni alla città.

Pertanto in attesa che si possa realizzare tale progetto, peraltro già disponibile e donato dall'Associazione Amici dei Navigli al Comune di Milano, all'interno del progetto Darsena approvato è stata correttamente prevista la realizzazione dell'imbocco del ramo di collegamento tra la Darsena e la cerchia dei Navigli attraverso la Conca di Viarenna e considerato che nel piano di Governo del Territorio (PGT) è stata introdotta una fascia di rispetto finalizzata all'eventuale riapertura dei Navigli interni alla Città, ivi compreso ovviamente l'indispensabile ramo di collegamento di cui sopra (Darsena, Conca di Viarenna, Cerchia dei Navigli), si ritiene che in fase di realizzazione, al fine della coerenza con le previsioni dello strumento urbanistico e con la predisposizione dell'imbocco previsto nel progetto, venga realizzato quanto segue:

*Via Ugo Foscolo, 5 - 20121 Milano
Tel. +39 02884.50500/1/2/3/4 - fax +39 02884.50409
www.comune.milano.it
pcc uffconsulte@comune.milano.it*



COMUNE DI MILANO

**Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi**

Il parere in merito a tale punto indica che si provveda almeno alla ricostruzione del “Tumbun” (Sottopasso del canale), necessaria a garantire il futuro raccordo con la Conca di Viarenna, per evitare di dover demolire in futuro ciò che potrà essere realizzato in contrasto con tale previsione.

Il mercato di piazza XXIV maggio: Oltre a quanto sopra riportato in merito al suo problematico ingrandimento verso il bacino d’acqua, merita qualche riflessione anche la struttura che assumerebbe ed anche la destinazione d’uso di una struttura siffatta inserita in un luogo monumentale, recuperato e rivalutato anche culturalmente. Infatti in primo luogo nel progetto viene anche prevista la necessità di localizzare numerose e invasive strutture di deposito a servizio del lungo il lato nord confinante con via D’Annunzio e non fatto secondario, il mercato nel suo complesso si verrebbe pertanto a porre come interruzione visiva e simbolica tra la Darsena e l’area monumentale di piazza XXIV Maggio interrompendone una auspicabile continuità.

In merito poi alla sua destinazione d’uso l’impiego infatti quale mercato rionale stride con la nuova rivisitazione del sito e ben più coerente sarebbe in tale luogo la presenza di una struttura museale e/o culturale/espositiva che possa ospitare oltre ad opportune informazioni didattiche sul sistema dei Navigli e delle acque milanesi con audiovisivi interattivi, anche presentazioni e mostre estemporanee che riguardino sotto i vari aspetti, l’argomento della gloriosa storia delle acque di Milano.

Pertanto il parere in merito sottolinea la necessità di limitare al massimo l’impatto visivo tra la piazza XXIV maggio e lo specchio d’acqua e soprattutto si invita il Comune a valutare attentamente ed approfonditamente la possibilità di variazione della destinazione d’uso della struttura da commerciale a museale/culturale, in raccordo ed in armonia con il tematismo storico della rivisitazione di tutta l’area, prevedendo lo spostamento del mercato.

Si suggerisce, nel caso non fosse possibile operare una variazione della destinazione d’uso dell’edificio mercatale, di individuare spazi alternativi (e di destinare opportune risorse) per promuovere e valorizzare la storia e la cultura dell’acqua e in particolare dei Navigli, che tanta parte hanno avuto nel determinare la ricchezza di Milano e da cui la città stessa trae origine. Riteniamo quindi che il progetto della nuova Darsena debba prevedere strutture museali/espositive che possano ospitare un archivio della memoria e informazioni didattiche, culturali, turistiche sul sistema dei Navigli milanesi. A tale proposito ci permettiamo di suggerire alcuni spazi di proprietà comunale, che, data la loro ubicazione nelle immediate vicinanze di Darsena e Navigli, bene si presterebbero alle funzioni sopra descritte: Scuola di viale Gabriele D’annunzio, Caselli daziari di piazza XXIV Maggio, Fornace Alzaia Naviglio Pavese. Riteniamo inoltre che questi interventi di tipo culturale, grazie al coinvolgimento di investitori privati e Associazioni, possano in breve trovare una loro sostenibilità economica (come dimostrato ad esempio dal successo delle attività museali, culturali e didattiche, che hanno caratterizzato la riqualificazione del porto antico di Genova).

Nel caso si volesse mantenere il mercato nella posizione prevista, questo dovrebbe prevedere una sezione dedicata ai prodotti agricoli a Km 0 provenienti dal Parco Agricolo Sud Milano. Nel progetto Bodin-Rossi il nuovo edificio mercatale viene definito: “a ridosso della sponda e disegnato nei modi di una sorta di cuneo proteso verso l’acqua...”. Una struttura commerciale affacciata direttamente sul bacino si presta a ricevere merci via acqua e, a questo scopo, si potrebbero

Via Ugo Foscolo, 5 – 20121 Milano

Tel. +39 02884.50500/1/2/3/4 – fax +39 02884.50409

www.comune.milano.it

pcc uffconsulte@comune.milano.it



COMUNE DI MILANO

Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi

progettare apposite chiatte a emissioni zero (su modello dei vecchi barconi della sabbia e attrezzate per il trasporto di derrate alimentari) in grado di raggiungere il mercato navigando lungo l'asta del Naviglio Grande. Si tratterebbe di farmer's market mobili in grado di essere caricati nelle zone di produzione e di effettuare fermate intermedie prima di giungere in Darsena, che potrebbe diventare una sorta di "hub" dei prodotti agricoli a Km0 del Parco Sud. Oltre ad assecondare gli obiettivi del referendum 5, che chiede la riattivazione della Darsena come porto della città, questa destinazione d'uso "aggiunta" restituirebbe simbolicamente ai Navigli la storica funzione commerciale, rivisitata in un'ottica di sviluppo sostenibile e in piena sintonia con il tema di Expo 2015 "Nutrire il pianeta, energia per la vita".

La porta monumentale del Cagnola ed il Ticinello: grande pregio rappresenta l'aspetto progettuale concernente la parziale scopertura del Ticinello nella parte terminale della Darsena di piazza XXIV maggio. Storicamente infatti la porta progettata dal Cagnola era un vero e proprio ponte monumentale. Scavalcava infatti il Ticinello (uno dei regolatori della Darsena) e voleva rappresentare un ingresso trionfale nel cuore della città. Purtroppo però la proposta di tale scoperchiatura si arresta prima di passare al di sotto della Porta e forse una scelta un po' più coraggiosa potrebbe ricostituire l'antico reale aspetto trionfale del sito così come era stato pensato dal Cagnola.

A tale riguardo il parere espresso concerne quindi l'indicazione di valutare da parte dei progettisti la possibilità di scoperchiare il Ticinello nella sua rilettura storica originale facendo rinascere il ponte monumentale ideato dal Cagnola nel suo aspetto più autentico.

L'area Ecologica: grande valore ha assunto, negli ultimi anni, l'area della Darsena come stepping stone della Rete Ecologica comunale essendo essa collocata a ridosso del centro di Milano. La stessa infatti È divenuta sede di una piccola oasi ecologica abitata da avifauna di grande pregio. Al fine di ricostituire tale area, in accordo con quanto richiesto dal referendum n. 5, si propone di procedere sin d'ora alla realizzazione di lavori di rinaturazione della parte terminale della Darsena, andando ad occupare anche l'area al momento occupata dal locale denominato "Bobino" con il radicamento di apposite specie autoctone, il reimpianto di talee, e la semina di specie idrofile o arbustive a veloce accrescimento. Tale intervento potrebbe far sì che il sito ritorni ad essere idoneo a svolgere una funzione ecologica di supporto alla piccola fauna e all'avifauna selvatica, consentendo di ripristinare la connettività dell'area, e ciò a prescindere dalle lavorazioni circostanti. Per minimizzare il disturbo all'avifauna l'area verde non dovrebbe ovviamente essere attrezzata con attrezzature invasive, ma tutt'al più prevedere punti di osservazione riparati per il birdwatching, idonei a costituire ulteriore attrattiva dell'area.

Pertanto il parere a tale proposito indica una raccomandazione per la realizzazione di un'area ecologica di connotazione spiccatamente naturalistico/spontanea che consenta anche un vero supporto alla piccola fauna e all'avifauna selvatica.



COMUNE DI MILANO
Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi

La viabilità intorno alla Darsena

VIABILITA'

Si intende suggerire una serie di interventi, atti a facilitare la fruizione ciclopedonale dell'ambito Darsena in particolare da parte dei cittadini residenti nella porzione di Zona 1 (Ticinese, Conca del Naviglio), confinante verso sud con l'area di progetto della nuova Darsena lungo il viale Gabriele D'Annunzio. Il viale in oggetto attualmente, non prevedendo alcun tipo di attraversamento protetto per tutta la sua lunghezza (circa 700 metri, tra il semaforo di piazzale Cantore e quello di piazza XXIV Maggio), si configura come asse a scorrimento veloce a 4 corsie (in cui il limite di velocità di 50 Km/h è regolarmente ignorato) e rappresenta una vera cesura tra l'ambito Darsena e i quartieri sopra citati posti a nord del bacino. Tale barriera risulta particolarmente penalizzante per le fasce deboli della popolazione (bambini e anziani), che rappresentano, tra l'altro, un importante target di utenza della Darsena riqualificata. Questo problema era chiaro anche in passato tanto che era stato stilato un progetto di interrimento di Viale D'annunzio, che viene riproposto anche nel Master Plan Navigli (2003). Questa soluzione (ideale) non è mai stata attuata per via dei notevoli costi e non si può pensare di riproporla ora. Si può invece pensare ad interventi a basso costo, ma comunque efficaci: inserimento di attraversamenti ciclopedonali e, possibilmente, interventi di moderazione del traffico.

Si suggerisce di minima l'inserimento di 4 attraversamenti ciclopedonali protetti (con semaforo a chiamata, rosso/giallo lampeggiante) in corrispondenza delle intersezioni con le vie Alessi, Ronzoni, Arena, Panzeri.

TRASPORTO PUBBLICO

Dalle tavole di progetto si evidenzia come oltre alla indispensabile conferma con trasporto pubblico tranviario degli assi principali e di forza: linea n. 3 nord-sud (Duomo - Gratosoglio) e linea n. 9 est-ovest (Stazione Centrale - Stazione Porta Genova), che nell'area della Darsena/Navigli svolgono già ora anche la funzione di spostamenti per turismo e ricreativi, vengono però a mancare altri collegamenti oggi esistenti (anche se non utilizzati a causa di disposizioni negative attuate da Comune di Milano ed ATM nell'anno 2010 ed ancora in vigore) e necessari persino per il vicino deposito tranviario Ticinese di via P. Custodi, per limitazioni al servizio in caso di guasti ed incidenti, o per rinforzi al servizio in caso di particolare affluenza nell'area Darsena/Navigli.

Dal Quadro Economico si rileva un alto costo solo per opere di demolizione dei raccordi, con conseguente peggioramento della gestione del trasporto pubblico tranviario. Si conferma pertanto la richiesta di mantenere tutte le possibilità di circolazione con i binari nelle posizioni esistenti.

Per le fermate del trasporto pubblico, dalle tavole di progetto viene indicato il riposizionamento di una nuova fermata in corrispondenza dell'attuale mercato. Non si rileva la necessità di questo avanzamento, in quanto tutte le altre fermate sono confermate nell'attuale posizione. Si richiede invece di adeguare l'esistente fermata posta in via Col di Lana, prima di Piazza XXIV Maggio.

Via Ugo Foscolo, 5 - 20121 Milano
Tel. +39 02884.50500/1/2/3/4 - fax +39 02884.50409
www.comune.milano.it
pcc uffconsulte@comune.milano.it



COMUNE DI MILANO

**Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi**

Anello tranviario, attualmente inutilizzato (e, storicamente, capolinea dell'ex tramvia Milano-Corsico), posto a sud ovest della piazza. Il mantenimento e ripristino è visto come soluzione positiva; però è incompleto. Manca infatti il marciapiedi – banchina di fermata/capolinea – ad uso dei passeggeri. In un'area come questa dove è prevista una forte affluenza di persone (pedoni) è il trasporto pubblico quello che deve essere messo nelle condizioni di poter svolgere il ruolo fondamentale per la mobilità.

TAXI

La collocazione prevista per il posteggio taxi, dall'attuale posizione a nord del casello daziario lato viale G. D'Annunzio ad est della Piazza XXIV Maggio, in una nuova rotatoria, non sembra soddisfare pienamente le necessità per tale richiesta di servizio.

Pur considerando buona la collocazione in quanto alla visibilità ed alla possibilità di muoversi in tutte le direzioni, sorgono invece perplessità sulla sistemazione indicata, che, così come disegnata, sarà fonte di possibili incomprensioni per gli utenti e per gli stessi conducenti delle autopubbliche.

Inoltre, la quantità dei posti auto adibiti alla sosta dei taxi potrebbe risultare insufficiente per soddisfare le richieste negli orari di maggior affluenza pedonale e, come conseguenza, maggior utilizzo anche per il servizio con autopubbliche.

E' pertanto consigliabile l'individuazione di una località, almeno nelle vicinanze dell'area Darsena/XXIV Maggio, che sia in grado di garantire un maggior numero di posti auto ed una buona accessibilità da parte degli utenti del servizio taxi.



COMUNE DI MILANO
Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi

2) Progetto Vie d'acqua

Riesce francamente difficile comprendere le motivazioni del progetto di Via d'Acqua Expo, "nuovo secondario Villoresi", opera che nelle intenzioni degli ideatori dovrebbe "rappresentare i temi dell'Esposizione Universale 2015 oltre l'evento vero e proprio e di testimoniare l'eredità sul lungo periodo", ed appare invece come un manufatto di dubbia utilità, di costo esorbitante, di limitata attrattiva, e anzi di impatto complessivamente negativo sulle aree agricole e i parchi dell'Ovest Milano: territorio già frammentato da molte infrastrutture.

Tramontata da tempo l'idea di realizzare un canale navigabile (impossibile sul tracciato proposto di massima pendenza tra Villoresi e Naviglio Grande); tramontata anche l'idea di farne un canale percorribile con canoe o piccole barche (il tracciato interferisce con numerosi manufatti ed è continuamente interrotto da sifoni e tratti tombinati), l'utilità della "Grande Opera" (ma la portata di soli poco più di 2 metri cubi d'acqua al secondo la qualifica tutt'al più come roggia) resta sostanzialmente confinata alla funzione ben precisa ma temporanea, di alimentazione idrica dell'area Expo e di relativo scolo, e ad altre funzioni di incerta valenza:

- funzione idraulica e irrigua: a) "razionalizzazione della rete irrigua esistente a servizio dell'Ovest Milanese e soprattutto delle aree agricole a sud di Milano;" b) "strumento utile per un maggiore e più continuativo afflusso d'acqua alla Darsena";
- funzione paesaggistica e turistico-ricreativa: a) "valorizzazione e ricomposizione paesaggistica del sistema degli spazi aperti dell'Ovest Milanese" b) "riferimento per una riconnessione verde e ciclopedonale tra i Parchi Groane e Sud Milano e tra alzaie Villoresi e Naviglio Grande";

Per quanto riguarda la funzionalità idraulica e irrigua: ci si chiede in quale misura l'opera in progetto risponde al fabbisogno e in secondo luogo quali alternative sarebbero disponibili, nell'ottica di una reale valorizzazione delle risorse esistenti. Non si può non notare che sia il Villoresi che il Naviglio Grande derivano le proprie acque dal Ticino: ci si chiede se l'incremento della portata del Naviglio Grande, ove effettivamente necessario, non sarebbe attuabile, in un'ottica di bilanciamento di costi e benefici, intervenendo direttamente su tale canale, con l'eliminazione di strozzature e punti critici o con la riduzione delle perdite diffuse lungo l'asta. Ove questa soluzione non fosse attuabile, il collegamento Nord Sud tra Villoresi e Naviglio Grande sarebbe concretamente realizzabile con la riattivazione della rete dei canali esistenti nell'Ovest Milano, come meglio evidenziato nel seguito.

Per quanto riguarda il ruolo paesaggistico dell'opera le nostre considerazioni sono del tutto negative: il canale, largo a piano di campagna 7,5 – 8 metri e provvisto per buona parte del suo tracciato (tutto il tratto a sud del Parco delle Groane) di un alveo in cemento armato largo 3-4 metri si configura come un tipico canale scolmatore in cemento dalle sponde artificialmente vegetate, di una tipologia che riflette una concezione superata. Un'opera impattante e fuori scala, disposta

Via Ugo Foscolo, 5 – 20121 Milano
Tel. +39 02884.50500/1/2/3/4 – fax +39 02884.50409
www.comune.milano.it
pcc uffconsulte@comune.milano.it



COMUNE DI MILANO

Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi

trasversalmente alla rete irrigua esistente, priva di una significativa valenza paesaggistica e naturalistica, che comporterà l'ulteriore frammentazione di aree verdi storicamente strutturate o già oggetto di progetti di sistemazione (Parco delle Groane, Bosco in città, Parco delle Cave, Parco di Trenno, Giardini Pertini), oltre che un enorme consumo di suolo, e una notevole generazione di terreni di risulta da smaltire in discarica. Insomma una nuova infrastruttura che grava sul territorio e tutt'altro che un "tassello fondamentale di uno scenario organico di ricomposizione paesaggistica degli spazi aperti dell'ovest Milanese e di valorizzazione del sistema rurale che trova la sua forza nella riproposizione delle reti dell'idrografia superficiale quale matrice produttiva, ambientale e paesaggistica del territorio".

Quanto alla funzione turistico-ricreativa, l'obiettivo di riconnessione ciclopedonale tra i Parchi Groane e Sud Milano e tra i percorsi ciclabili lungo il Villoresi e Naviglio Grande, è del tutto condivisibile: ma certamente i tracciati ciclabili sono cosa ben distinta e indipendente dal canale scolmatore Expo, ne seguono solo in parte il tracciato e possono essere realizzati indipendentemente da questo e con spesa assolutamente contenuta.

Resta infine l'aspetto economico: l'impegno di spesa previsto per il canale Expo è tra i 65 e i 77 milioni di Euro (a seconda delle modalità di acquisizione dei terreni); un terzo di questi è destinato al tratto Nord (tra Villoresi e area Expo); due terzi al tratto Sud tra area Expo e Naviglio Grande. Nell'attuale situazione economica si tratta di un costo enorme per un'opera i cui impatti negativi sul territorio sono certi mentre del tutto vaghi appaiono i benefici per la cittadinanza. La spesa grava sul fondo di 170 milioni di euro complessivamente dedicati all'operazione Darsena, Navigli e Vie d'acqua; riteniamo che tali fondi potrebbero ricevere più congrua e utile destinazione nella riqualificazione dei canali storici e del reticolo irriguo esistente (le Vie d'acqua storiche), e in un deciso potenziamento della rete ciclabile urbana ed extraurbana: vera eredità a lungo termine di un Expo sostenibile.

Per quanto riguarda il Canale Expo la proposta della Consulta è di non realizzare l'opera e di provvedere all'adduzione delle acque al sito EXPO mediante la riattivazione di pozzi già esistenti o la realizzazione di nuovi.

In aggiunta a tutte le considerazioni citate si ritiene di condividere pienamente e fare proprio il parere obbligatorio espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella seduta del 18 dicembre 2012 sul progetto vie d'acqua (nr. Prot. 89/2012), nel quale si manifesta già nelle premesse che "... *Quale considerazione di carattere generale la Sezione osserva che la documentazione di progetto non dà ragione con completezza della idea di base del progetto, come dichiarata nella sua denominazione. La documentazione presenta infatti, un carattere intrinsecamente contraddittorio, a fronte della denominazione Via d'Acqua Sud viene rappresentata un'opera di sviluppo dell'ordine di 12 km che per circa il 40 % si sviluppa in sotterraneo, in condotte in pressione o scatolari con corrente a pelo libero, che per sezione e portata (2 m³ /s), sono confrontabili ad adduttori di medio piccole dimensioni, più che ad una via d'acqua. Peraltro nella parte terminale per una lunghezza di circa 3 km, l'opera si sviluppa lungo il percorso dell'esistente Deviatore Olona, per la gran parte in affiancamento all'aperto*".

Lo stesso parere successivamente nell'analisi dei contenuti esprime in numerosissimi passaggi una forte critica sui concetti fondativi del progetto in generale ma anche sugli aspetti di rispondenza normativa, documentali, progettuali, tecnici, di impatto ambientale, gestionali, di previsione economica e realizzativa.

Via Ugo Foscolo, 5 - 20121 Milano

Tel. +39 02884.50500/1/2/3/4 - fax +39 02884.50409

www.comune.milano.it

pcc_uffconsulte@comune.milano.it



COMUNE DI MILANO

Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi

In ogni caso, anche laddove si decidesse di realizzare ugualmente l'opera, sarebbe necessaria:

- Revisione del progetto del canale Sud secondo criteri di ragionevolezza e sostenibilità
- Eventuale provvisorio recapito di parte delle acque di scolo dall'area Expo, all'Olonza (transita 1 km a S dell'area Expo)

E' ipotizzabile una variante di tracciato e di morfologia ben più sostenibile e che consente di attenuare l'impatto sul paesaggio dei parchi ponendosi in coerenza con il dichiarato obiettivo di valorizzare il ruolo storico del governo delle acque nel territorio milanese.

Nel tracciato proposto (frutto del lavoro e della conoscenza del territorio dei tecnici del Centro di forestazione urbana di Italia Nostra) il corso d'acqua riprende gli alvei dei fontanili storici, delle tombinature esistenti e, nel tratto intermedio del Parco delle Cave, utilizza una tratta di canale "canale perimetrale" realizzato nel parco nel 90 e mai impiegato.

Il nuovo canale potrà assumere la forma tradizionale dei fontanili della campagna milanese: cavi irrigui fiancheggiati sui due lati da boschi lineari di ripa. Su buona parte del percorso individuato i boschi sono già presenti e possono essere mantenuti ed al più integrati con specie pregiate del Quercio-Carpinetto.

Lungo le tratte obbligate che non coincidono con le direzioni del reticolo (attraversamento del Parco di Trenno e Pertini) si propone una tipologia di manufatto di sezione rettangolare contenuta e collocata in posizione marginale in modo da evitare la compartimentazione di tali aree.

Il tracciato proposto mantiene il tracciato della Via D'acqua entro un corpo unico e non compromette la possibilità di ulteriori futuri interventi di recupero dei tracciati storici del reticolo idrico. Si sono individuate inoltre opere accessorie per convogliamento di acque di colto dei fondi agricoli, per il ripristino di alvei preesistenti, e per la soppressione di versamenti di acque irrigue in fognatura: interventi di modestissimo impegno consistenti per lo più nel semplice scavo di canali in terra come tradizionale nella campagna milanese.

La variante consente una riduzione dei costi dell'opera: riduzione di ponti e parapetti che non sono più necessari in diverse tratte dei nuovi tracciati, minimi interventi per le piantagioni già presenti in buona parte del tracciato e per le sistemazioni spondali, recupero di canali esistenti e già atti allo scopo, minimizzazioni delle interventi di ripristino su aree a parco già realizzate. Con un risultato in termini di assetto paesaggistico, e funzionalità e valorizzazione delle risorse esistenti coerente con gli obiettivi generali dell'Esposizione.

Si vuole da ultimo considerare con particolare attenzione il fatto che per un'opera di siffatto impatto territoriale, non sia stato predisposto lo studio di impatto ambientale, ovvero lo studio di fattibilità ambientale richiesto dall' art. 24 secondo comma lett. E del D.P.R. 207/2010. Non si prende infatti in esame l'assoggettabilità del progetto a VIA, che ricomprende tra gli interventi soggetti a VIA regionale. In ogni caso, l'art. 20 comma 1 lett. C del d.lgs 152/2006 (Codice dell'ambiente) prevede una verifica di assoggettabilità di progetti (preliminari) elencati nell'allegato IV tra i quali potrebbe rientrare anche l'opera in esame, si richiama in proposito la previsione di cui all'allegato IV n. 7 lett. O al Codice dell'Ambiente, relativa ad opere di regolazione canalizzazione ed altre destinate ad incidere sul regime delle acque.

Non va poi sottovalutata la realistica possibilità che si verifichino situazioni di emergenza dovute a

Via Ugo Foscolo, 5 - 20121 Milano

Tel. +39 02884.50500/1/2/3/4 - fax +39 02884.50409

www.comune.milano.it

pcc uffconsulte@comune.milano.it



COMUNE DI MILANO

**Settore Presidenza del Consiglio
Consulta Cittadina Cinque
Referendum Consultivi**

precipitazioni intense che potrebbero portare l'idrografia locale a non sopportare portate di punta. In quest'area è infatti presente oltre alla fitta idrografia minore (T. Molgora, T. Lura, etc.) già citata, anche il Fiume Olona che è stato caratterizzato in passato da situazioni di picco ed esondazioni intense a causa della sua condizione delicata riconducibile per molti tratti ad un ristretto (o meglio costretto) canale urbano. Sarebbe pertanto opportuno individuare un adeguato piano di emergenza che individui possibili recapiti ad hoc di portata complessiva superiore a quei 2,6 mc previsti in uscita dal sito (canali, sistema idrico minore, ex cave, zone agricole, etc). A tale proposito sembra utile ricordare che il Fiume Olona presenta mediamente un tempo di ritorno di piena di circa 6 anni. Infine sembra del tutto insufficiente e marginale se non addirittura negativa la qualità del lascito che la via d'acqua di Expo consegnerà alla città. Infatti mentre l'anello d'acqua intorno al sito parrebbe essere del tutto eliminato dopo l'evento per consentire l'utilizzo della nuova destinazione d'uso urbanistica, resterebbe solo un canaletto in cemento che a fronte di un apporto ridottissimo di acque per l'agricoltura, avrà significativamente danneggiato aree verdi destinate a parco perturbano.

Tutto ciò premesso e per tutte le motivazioni tecniche di cui sopra, il parere della Consulta indica prioritariamente a tale proposito che non venga realizzata l'intera opera ed in articolare che non venga realizzato il previsto nuovo tratto di Via D'Acqua B (in uscita dal sito Expo fino al Naviglio Grande) e che venga invece impiegato per lo scarico delle acque provenienti dal sito il ricchissimo reticolo idrico esistente che ne ha sufficiente capacità.

Comunque qualora allo stato ciò fosse ritenuto non perseguibile, si richiede almeno di utilizzare quei tratti di canali esistenti indicati, al momento inutilizzati, con conseguente proporzionale e rilevante risparmio di risorse economiche e auspicabile limitazione dell'invasività dell'opera. Da ultimo sembra indispensabile che venga predisposto anche un dettagliato piano di emergenza di smaltimento piene con recapiti differenziati, di portata complessiva superiore ai 2,6 mc previsti in uscita dal sito.

Milano, 24 marzo 2013