



CINQUE REFERENDUM PER L'AMBIENTE E LA QUALITÀ DELLA VITA A MILANO.

Premessa

I 5 referendum vanno considerati come elementi integrati di una svolta a favore dell'ambiente, della salute e della qualità della vita a Milano.

Il Comitato promotore dei referendum ha chiesto alla Giunta comunale di adottare entro il 27 settembre un atto formale di recepimento dei 5 referendum e di definizione del percorso attuativo. Le risorse necessarie devono essere individuate a partire dal bilancio 2012.

Quesito 1: Ridurre traffico e smog attraverso il potenziamento dei mezzi pubblici, l'estensione di "ecopass" e la pedonalizzazione del centro

Gli studi dell'amministrazione comunale devono essere messi integralmente a disposizione del pubblico e della comunità scientifica.

Rispetto agli interventi richiesti è possibile suggerire di:

- a. dare immediato avvio ad un'analisi tecnico-economica, riprendendo e aggiornando i piani e progetti già esistenti (es. piano della mobilità ciclabile, studi di pedonalizzazioni, studio aree residenziali, piani corsie riservate trasporto pubblico, piano bus di quartiere, piani sviluppo bike sharing e car sharing, rete trasporto notturno, piano di estensione della sosta regolamentata).
- b. Dare immediata attuazione ai provvedimenti "sospesi" dalla precedente amministrazione (seconda guida taxi, regolamentazione carico e scarico merci)
- c. predisporre un "fondo trasporti" separato nel bilancio comunale nel quale fare confluire i proventi derivanti da Ecopass e stabilire con chiarezza la gerarchia delle priorità.
- d. Anticipare l'introduzione della congestion charge con il potenziamento del trasporto pubblico (frequenze) in città e collegamenti con hinterland

Riguardo agli scenari di sviluppo di ecopass proposti dall'Amministrazione, si ribadisce innanzitutto che:

- Devono essere contestualizzati nell'ambito di un piano complessivo per la mobilità sostenibile
- Devono prevedere un'articolazione temporale che preveda l'estensione dell'area soggetta a tariffazione.

In merito ai contenuti si richiede di mantenere una tariffa di 10 euro per i veicoli commerciali maggiormente obsoleti, inquinanti ed ingombranti.

Nel mantenere l'esenzione per i veicoli con emissioni allo scarico nulle o quasi, è bene prevedere sin d'ora che entro 4/5 anni (anche in ragione dello sviluppo della rete metropolitana e dei parcheggi di interscambio) tale esenzione possa venir meno.

Deve inoltre essere redatto rapidamente il piano urbano della mobilità sostenibile, quale contenitori dei diversi piani raccordati.

Quesito 2: Richiesta di referendum consultivo d'indirizzo per raddoppiare gli alberi e il verde pubblico e ridurre il consumo di suolo

Una strategia per il verde di Milano

Riscoprire i Raggi Verdi di prima generazione e realizzare la cintura verde intorno a Milano come unico continuum intorno alla città, in grado di costituirsi come vero collegamento degli spazi aperti con il verde metropolitano e il metrobosco.

Il progetto **Raggi Verdi**, già strategia ambientale del PGT di Milano (oggi in fase di ridiscussione in Consiglio Comunale) promuove un reticolo verde che innerva l'intero territorio della città ponendo al centro della pianificazione urbanistica e territoriale lo **spazio pubblico** per una sempre maggiore permeabilità urbana a favore di una città più vivibile. Pensati in una logica di salvaguardia della struttura storica radiale e progettati per divenire un grande bacino di servizio della città, cioè veri e propri corridoi ambientali accessibili a tutti i cittadini, determinando più di 40.880 ml (dato aggiornato al 2009) di connessioni verdi che dalle mura spagnole escono fino alla città metropolitana.

Otto raggi verdi, uno per zona, che partono dal centro della città come elementi lineari, **trovando spazio tra i luoghi a volte nascosti**, sconosciuti, a volte degradati o semplicemente esclusi dalla vita urbana: un giardino, un viale, un parco di quartiere, i grandi parchi urbani ma anche gli innumerevoli minuscoli spazi urbani capaci di offrire una breve sosta dallo stress metropolitano.

I Raggi Verdi attraversano tutta la città consolidata **dilagando verso l'esterno**, fino a **confluire nella cintura urbana che cinge la città**. **L'anello verde, propulsore di energia** e sede di un futuro percorso ciclopedonale per una lunghezza complessiva di **ca 72 km lineari**, collega, come il filo di una collana, tutti i parchi metropolitani della città come il Parco Nord e i Piani di Cintura urbana e, fungendo da moltiplicatore, si costituisce come vera cintura peri-urbana tra la città consolidata e i Comuni della prima cintura metropolitana. I Piani di Cintura Urbana (PCU) e le aree situate tra l'agglomerazione dell'area milanese costituiscono infatti le potenziali fasce di collegamento tra città e campagna, vere e proprie aree filtro che permetteranno di ridefinire il futuro assetto metropolitano della città.

Determinare una connessione trasversale che metta in relazione tutti questi spazi costituendo un anello ciclo-pedonale per lo svago e il tempo libero potrà costituire un'importante ridefinizione dell'assetto del paesaggio metropolitano milanese verso una città migliore.

Questo **nuovo modello offre una nuova energia** a tutto lo spazio aperto metropolitano, riequilibrando il rapporto pieni e vuoti che per troppo tempo ha visto prevalere Milano come città densa, riconoscendola sempre di più in una **realtà territoriale senza confini**.

Il quesito richiede di modificare il PGT nel senso richiesto per quanto riguarda gli altri aspetti.

Quesito 3: Richiesta di referendum consultivo d'indirizzo per conservare il futuro parco dell'area EXPO

Premesso che:

- a) nelle date del 12 e 13 giugno 2011 si è tenuto un **referendum di indirizzo**, ai sensi dell'articolo 11 dello Statuto del Comune di Milano, relativo al seguente quesito "*Volete voi che il Comune di Milano adotti tutti gli atti ed effettui tutte le azioni necessarie a garantire la conservazione integrale del parco agroalimentare che sarà realizzato sul sito EXPO e la sua connessione al sistema delle aree verdi e delle acque?*" Tale quesito ha ricevuto il 95,51% di assensi da parte della cittadinanza;
- b) peraltro, analoghe adesioni hanno ricevuto gli ulteriori quesiti dove si è chiesto una politica rigorosa di intervento sul fronte del traffico e dell'inquinamento atmosferico (Quesito 1: 79,12%), del verde pubblico (Quesito 2: 95,56%), del risparmio energetico (Quesito 4: 95,29%) e del sistema delle acque (Quesito 5: 94,32%);
- c) successivamente, nel luglio 2011, il Sindaco ha sottoscritto l'Accordo di Programma EXPO (di seguito l'A.d.P.) già predisposto dalla precedente Giunta Comunale, dove è prevista il **mantenimento di una "superficie a Parco tematico: non inferiore al 56% della superficie territoriale" della sola Unità 1**, peraltro con esclusione dal computo totale "*delle aree su cui insistono, al momento dell'approvazione della Variante, la viabilità e gli impianti ferroviari*" (NTA, articolo 5). A fronte di tale superficie a parco, è prevista l'edificazione nel periodo "post EXPO" di ingenti superfici, sulla base di un indice (Ut) di 0,52 mq/mq, alle quali peraltro si aggiungeranno le "*superfici degli edifici permanenti realizzati per l'evento espositivo che saranno destinate a funzioni pubbliche (...)*", un complesso di housing sociale di 30.000 mq. S.l.p., nonché le ulteriori "*dotazioni di aree ed attrezzature pubbliche o di interesse pubblico*" (NTA, articolo 5; AdP, articolo 12);
- d) la gestione della fase "post Expo" è affidata alla società **AREXPO S.p.A.**, che ha un diritto di opzione per l'acquisto delle aree private comprese nell'ambito Expo (256.645,00 mq.) da esercitarsi entro l'8 agosto 2011 sulla base di un prezzo di circa 50 milioni di Euro (**è opportuno che il Gruppo di Lavoro sia quanto prima reso edotto sull'effettivo esercizio di tale opzione**). È quindi previsto che, a seguito dell'acquisto, la società AREXPO S.p.A. concederà le aree in diritto di superficie ad EXPO S.p.A. per tutto il periodo di durata dell'evento EXPO, sicché diventerà proprietaria di tutti gli immobili realizzati alla scadenza di tale periodo. La società AREXPO S.p.A. è a partecipazione pubblica maggioritaria, costituita dalla Regione ed oggi interamente detenuta da essa, ma aperta alla partecipazione degli ulteriori enti territoriali, oltre che della Fondazione Fiera Internazionale; nelle more dell'adesione di altri soci, la copertura finanziaria della AREXPO S.p.A è stata assicurata dalla Regione sul capitolo 4.3.0.3.211.7429 "Fondo Patto – Sviluppo Sostenibile";
- e) l'Accordo di Programma prevede il mantenimento a parco del solo 56% dell'Unità 1 e non contiene vincoli circa la sua "*connessione al sistema delle aree verdi e delle acque*", sicché il Sindaco di Milano nel sottoscriverlo si è discostato dalle indicazioni cittadine ed era

conseguentemente tenuto a motivare tale decisione, ai sensi dell'articolo 13 dello Statuto del Comune di Milano;

- f) il Consiglio Comunale, contestualmente alla ratifica dell'Accordo di Programma, ha votato un'apposita **mozione** di impegno a Sindaco e Giunta su diversi aspetti di EXPO, anche ambientali (delibera consiliare n. in data 25 luglio 2011);
- g) lo scrivente Gruppo di Lavoro ha potuto contribuire solo limitatamente alla redazione della suddetta mozione, peraltro di ridotta efficacia vincolante, sicché ritiene che tale strumento non sia sufficiente per recepire tutte le indicazioni emerse dai quesiti referendari, sicché occorre dare ulteriori indicazioni all'Amministrazione comunale di Milano per il prosieguo dell'attuazione dell'Accordo di Programma EXPO e delle ulteriori procedure amministrative ad esso connesse.

Alla luce di quanto sopra, lo scrivente Gruppo di Lavoro ritiene del tutto necessario che il Comune di Milano – direttamente (anche in sede di valutazione delle richieste di permessi o altri titoli edilizi e autorizzativi) e collaborando con le altre Amministrazioni, anche attraverso gli eventuali ulteriori enti e soggetti attuatori dell'Accordo di Programma (ivi comprese le società AREXPO S.p.A. ed EXPO S.p.A.) – **migliori gli aspetti ambientali del citato Accordo** sotto il profilo delle carenze più volte sottolineate da enti ed associazioni in tema di: elevati impatti in tema di traffico e inquinamento atmosferico, di consumo di suolo, di gestione del reticolo idrico, di bilancio CO2, di carenze nel piano delle compensazioni e nel monitoraggio degli impatti cumulativi.

Di seguito sono evidenziati gli aspetti principali.

- i. **Sito EXPO:** il parco “tematico” miri ad avere una superficie di almeno il 56% dell'intero “ambito Expo” e non della sola Unità 1 (come invece attualmente previsto dall'articolo 5 delle NTA) e il “tematismo” del parco sia immediatamente qualificato, connotandolo con caratteristiche di elevata permeabilità e valenza ecosistemica, sicché lo stesso possa davvero diventare una “*stepping stone*” della rete ecologica, come indicato nel parere ambientale, creando una vera connessione ecologica lineare EXPO / Cascina Merlata d'accordo con la d.G.R. n. 8/8515 del 2008 (*Modalità per l'attuazione della Rete Ecologica Regionale in raccordo con la programmazione territoriale degli enti locali*). Pur nel rispetto di quanto già indicato nelle NTA della Variante approvata con l'Accordo di Programma circa gli obiettivi di permeabilità (almeno 65% dell'intero ambito Expo), il rapporto di copertura (Rc) dell'Unità 1, per quanto possibile, deve essere ridotto rispetto al 60% attualmente previsto;
- ii. **Mobilità:** il progetto connesso all'Accordo di Programma, del tutto illogicamente, prevede ingenti opere infrastrutturali principalmente stradali, sicché è previsto che il 40% degli accessi alla manifestazione avvenga tramite mezzi di trasporto privato, con conseguente aumento dell'inquinamento atmosferico, già oggi costantemente oltre i limiti di legge. L'obiettivo doveva e deve ritornare ad essere invece quello di una manifestazione “car free” (includendo in tale definizione anche gli autobus per il trasporto privato), basata sui mezzi di trasporto pubblico e la mobilità dolce (in primis, ciclabile). Il sito EXPO, per quanto possibile, deve utilizzare il trasporto su ferro per la manifestazione (sia merci, sia passeggeri, sfruttando tutta la rete di stazioni presenti nell'area vasta) e diventare il nodo di un'amplia rete di percorsi ciclabili, sia per l'accesso al sito che per favorire i flussi turistici ad aree di interesse (es. Ticino, Laghi). La manifestazione deve inoltre lasciare in eredità anche una migliore accessibilità pubblica al sito della Fiera. Più in generale, la gestione della manifestazione e degli interventi nella fase successiva deve essere finalizzata alla ricerca di soluzioni per la riduzione del traffico e degli effetti connessi.

- iii. **Risorse idriche e paesaggio:** il progetto connesso all'Accordo di Programma prevede la rimozione dei residui elementi naturali del sito, disponendo peraltro lo spostamento dei corsi d'acqua presenti (torrente Guisa e fontanili) e l'adduzione di nuove acque dal Canale Villoresi. La manifestazione deve invece poter dimostrare la possibilità di convivere con l'ambiente esistente, intervenendo con opportune azioni per migliorarne gli aspetti ecosistemici. I corsi d'acqua oggi esistenti, se davvero è necessario che siano spostati (visto anche l'aggravio delle acque che saranno sottratte al Ticino, tramite il Canale Villoresi), e quelli adiacenti al sito (Olona) devono comunque essere sottoposti ad interventi di disinquinamento (anche intervenendo al di fuori del sito) e di rinaturalizzazione, al fine di renderli parte integrante della rete ecologica. La creazione della Via d'Acqua deve essere realizzata secondo criteri di naturalità facendo quindi ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica; questa e tutti gli ulteriori interventi sul reticolo idrico devono essere innanzitutto finalizzati a un miglioramento della rete ecologica. Sarebbe peraltro ironico che il sito ospitasse ricostruzioni di ambienti esotici e lontani, senza essere al contempo capace di coesistere con un residuo di ambiente autoctono (bosco planiziale padano con rogge);
- iv. **Emissioni climalteranti:** Expo e post Expo comporteranno impatti importanti dal punto di vista delle emissioni di CO₂ equivalente. È invece importante limitare le emissioni attraverso il ricorso a fonti rinnovabili e la riduzione del trasposto su gomma, mentre la realizzazione degli edifici, anche quelli previsti nella fase post Expo, deve essere a “impatto zero” – sul modello CasaClima o certificazioni non solo energetiche ma anche ambientali – in modo che non vadano ad incidere ulteriormente sulla già critica situazione presente nell'area metropolitana
- v. **Cumulo degli impatti, contabilità ambientale e piano di monitoraggio:** le trasformazioni del sito EXPO si sommano a quelle delle aree ad esso prossime (es. A.d.P. Cascina Merlata), nonché agli impatti delle infrastrutture stradali – finora non considerati in alcun modo nella valutazione ambientale strategica condotta nella Variante EXPO, né altrove – che dovranno invece essere valutati (con la possibilità che emerga l'esigenza di correttivi allo stesso Accordo di Programma) e quindi monitorati in modo unitario. Atteso l'enorme carico ambientale della manifestazione EXPO 2015 e delle successive trasformazioni, la valutazione in tema di perdita di servizi ecosistemici deve essere condotta scientificamente, sulla base dei canoni riconosciuti a livello internazionale (TEEB per la pianificazione locale, www.teebweb.org). Poiché durante l'attuazione dell'AdP verranno a maturazione decisioni e scelte che possono comportare impatti ambientali rilevanti (es. localizzazione parcheggi remoti), è necessario attivare un piano di monitoraggio complessivo e coordinato lungo tutta la fase di attuazione, che dovrà tener conto del cumulo degli impatti dovuti a trasformazioni in aree prossime (es. A.d.P. Cascina Merlata, A.d.P. Alfa Romeo).
- vi. **Compensazioni ambientali:** l'attuazione dell'Accordo di Programma EXPO e degli strumenti connessi (*in primis*, l'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale) deve essere accompagnata da un programma di compensazioni ambientali, omologhe rispetto agli impatti generati (es: per compensare il consumo di suolo fertile si possono prevedere azioni di rinaturazione di suoli impermeabilizzati o compromessi; per compensare le emissioni climalteranti si possono prevedere azioni per il risparmio energetico e l'assorbimento di CO₂).
- vii. **AREXPO S.p.A.:** atteso il carattere prevalentemente pubblico della società AREXPO S.p.A., oltre che le caratteristiche dell'attuale capitolo di finanziamento regionale (dedicato allo sviluppo sostenibile), le politiche di intervento di tale società per il periodo “post Expo” devono essere orientate a obiettivi di elevata tutela ambientale, al fine di contribuire a un

miglioramento urbanistico complessivo delle aree coinvolte. Devono invece essere evitate politiche aziendali di mera speculazione edilizia. Pertanto, è necessario che la Giunta Comunale nel definire le forme di partecipazione alla società AREXPO S.p.A. (**in merito alle quali è opportuno che il Gruppo di Lavoro sia quanto prima reso edotto**), operi affinché orienti la politica gestionale della società sia conforme alle indicazioni cittadine emerse con i referendum, che hanno dato chiare indicazioni per il miglioramento ambientale dell'area cittadina vasta in tutte le sue componenti: traffico e aria, verde, efficienza energetica, sistema delle acque. Si ritiene opportuno che la società **AREXPO S.p.A.** destini in forma integrale i surplus economici generati dall'operazione di valorizzazione delle aree a finalità di miglioramento ambientale rientranti nel pubblico interesse;

- viii. **Edificazioni Post-Expo:** è necessario che in sede di valutazione ambientale del Programma Integrato d'Intervento (PII), il quale governerà la trasformazione post EXPO (e che – secondo le indicazioni della mozione del Consiglio Comunale – potrà essere redatto solo a seguito dell'approvazione del PGT di Milano), siano svolti approfondimenti sulla compatibilità ambientale dell'insediamento generato dagli ingenti indici oggi previsti, prevedendo la possibilità di ridurre tale carico insediativo alla luce delle criticità ambientali già evidenziate o di futura rilevazione in sede di VAS dell'Accordo di Programma EXPO o del PGT di Milano.

Ovviamente, l'Amministrazione Comunale dovrà sviluppare i suddetti aspetti non solo nell'attuazione dell'Accordo di Programma EXPO, ma **anche nell'ambito delle ulteriori procedure amministrative con esso interrelate**, quali ad esempio: la valutazione ambientale strategica del PII "Post-Expo"; il PGT di Milano; il PTCP della Provincia di Milano; gli ulteriori atti pianificatori in materia di mobilità sovra comunale (Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale, ...).

Quesito 4: Richiesta di referendum consultivo d'indirizzo per il risparmio energetico e la riduzione della emissione di gas serra

Il Piano per l'energia sostenibile e per il clima del Comune di Milano, redatto nel 2009, non è mai stato approvato. Il Piano, che era di tipo strategico, prevedeva una vasta gamma di misure di riduzione delle emissioni di CO2 in diversi settori come l'edilizia residenziale, i trasporti e i rifiuti. Il Comune di Milano per poter rispettare l'impegno preso con i milanesi dopo i risultati dei referendum, dovrebbe, con il supporto anche del gruppo energia:

revisionare il piano per aggiornarlo rispetto alle previsioni del nuovo PGT comunale e con altri Piani settoriali che sono nel frattempo stati approvati;

passare da una pianificazione strategica ad una di tipo attuativo, con l'individuazione di strumenti di implementazioni idonei, con un'approfondita analisi costi e benefici delle misure individuate, con la scelta dei partner e stakeholder per implementare le misure, ecc.

individuare, in particolare nel settore edilizio gli interventi di efficienza energetica più facilmente attuabili, a cominciare dagli interventi che potrebbero essere effettuati sul patrimonio comunale.

Quesito 5: Richiesta di referendum consultivo d'indirizzo per la riapertura del sistema dei Navigli milanesi

Sulla base dei contenuti del quesito referendario largamente approvato dai milanesi il focus del gruppo di lavoro ha riguardato in primo luogo la valutazione dei passi formali che dovranno essere effettuati dal Comune per dare concretamente seguito anche sotto il profilo giuridico/amministrativo alla richiesta dei cittadini.

In secondo luogo si è passati ad effettuare un primo riesame di larga massima della situazione esistente riguardante il sistema dei Navigli, le situazioni di maggior degrado, le possibili sinergie progettuali e le azioni che si potranno realisticamente mettere in campo. Da tale riesame si è posto particolare accento su quelle che prioritariamente ed urgentemente dovranno essere affrontate.

Da ultimo si è ritenuto opportuno proporre all'Amministrazione Comunale un percorso operativo che secondo una corretta logica progettuale possa portare ad una definizione di priorità progettuali complessive che tengano conto di tutte le priorità definite oggettivamente secondo criteri tecnici incontestabili da sottoporre anche ad un confronto pubblico.

A) Riconoscimento dell'esito del referendum attraverso la pianificazione urbanistica

L'esito dei referendum tenutisi lo scorso giugno a Milano ha reso chiaro ed evidente, tra l'altro, come i cittadini milanesi siano favorevoli alla risistemazione della Darsena quale porto della città ed area ecologica, nonché alla graduale riattivazione idraulica e paesaggistica di tutto il sistema dei Navigli.

Ciò non può che avvenire sulla base di uno specifico percorso progettuale di fattibilità che potrà inserirsi all'interno processo di pianificazione del Comune di Milano dato atto che l'attuale Amministrazione Comunale ha deciso di revocare la precedente delibera di approvazione delle controdeduzioni alle osservazioni presentate al PGT al fine di riconsiderarlo anche alla luce dei risultati referendari.

Tra di esse alcune osservazioni richiedono il rilancio e il recupero della darsena e il ripristino della riattivazione del sistema dei Navigli Martesana – Cerchia – Darsena – Naviglio Grande – Naviglio Pavese – Vettabbia.

In questo senso è di fondamentale importanza che, dopo due secoli di assenza del segno grafico dei Navigli sulle mappe della città, esso riappaia nel PGT con un'adeguata perimetrazione dell'intorno nel tratto Cassina de Pomm, Melchiorre Gioia, via San Marco, via Fatebenefratelli, via Senato, Via San Damiano, via Visconti di Modrone, via Francesco Sforza, via Santa Sofia, via Molino delle Armi, Via Vettabbia, Via Col di Moschin, Via Calatafini, Via Castelbarco via de Amicis, via Conca del Naviglio, Darsena proprio come "area di studio per la riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi".

L'intorno (esteso almeno a 300-500 metri per lato, ben oltre le fasce di rispetto oggi previste dal PGT/Piano delle Regole) dovrà garantire lo studio dei provvedimenti viabilistici della sosta e del trasporto pubblico che renderanno possibile e fattibile la graduale riattivazione del sistema dei Navigli.

B) Interventi urgenti e prioritari

Il punto da cui partire per realizzare questo progetto non può che essere la riattivazione della Darsena come porto della città ed area ecologica.

Per perseguire questo obiettivo saranno necessari interventi tesi al ripristino del letto del Naviglio e delle sponde tenendo conto tuttavia dei reperti archeologici delle diverse epoche messi in luce dagli scavi effettuati (in primis, la conca lignea del '400 – per il cui recupero sarebbe opportuno individuare appositi finanziamenti – e il tracciato dei bastioni), nonché delle principali emergenze ecologiche che si sono progressivamente formate (“spina” di alberi con nidi di uccelli acquatici, molti dei quali presenti solo in tale area della città).

L'obiettivo è quello di un rapido ritorno dell'acqua nella Darsena avendo come traguardo massimo la data di apertura di Expo 2015 non essendo possibile che Milano presenti per quella data in modo indecoroso una delle sue potenzialità migliori.

Il processo di definizione del progetto relativo alla Darsena dovrà anche tenere conto del lavoro svolto in questi anni dal Consiglio di Zona, dai Comitati di Quartiere e dalle Associazioni cittadine.

La previsione di spesa indicata nel quesito referendario dovrà servire prioritariamente al recupero della Darsena.

C) Road map per la realizzazione progettuale integrata di recupero del Sistema Navigli

Per rendere più concreta la nostra proposta, ed in osservanza del quesito referendario che prevedeva la realizzazione di un progetto di fattibilità prioritario, abbiamo stilato un programma delle attività che potrebbero essere intraprese dal Comune per studiare le opzioni che rendano possibile il rispetto del quesito referendario approvato dalla cittadinanza. Il Gruppo Referendario, come obiettivo prioritario della propria attività, mette a disposizione le proprie competenze per stimolare, ed eventualmente affiancare, il Comune nella sua attività di valutazione delle diverse opzioni.

Esso prevede:

***Ricognizione Progettuale* = Reperimento e valutazione di tutte le azioni proposte/in corso di realizzazione in tema di Navigli:**

1. Raccogliere tutti i progetti disponibili, a partire da quelli già depositati in Comune, indipendentemente dal loro livello (siano essi in corso di realizzazione, progetti definitivi, preliminari, idee progettuali, ipotesi di sviluppo, etc.) e sulla base di tali elaborati eventualmente inserire nuove ipotesi integrative¹;
2. Definire caratteristiche specifiche (laddove possibile) del progetto da realizzare anche con interviste ai proponenti più significativi;
3. Effettuare una selezione dei progetti proponibili sulla base della fattibilità tecnica e della loro comune sinergia progettuale ;
4. Verificare la copertura finanziaria già disponibile o prevedibile al fine di realizzare i singoli progetti;

¹ Una prima raccolta di informazioni con schedature e approfondimenti , laddove possibile, è già presente in Comune presso l'Assessorato all'Ambiente.

5. Definire criteri obiettivi di valutazione per operare una scelta e una comparazione oggettiva tra i singoli progetti²;
6. Predisporre una o più liste di priorità definitive.

***Ricognizione economica* = Verificare le disponibilità di possibili fonti finanziarie integrative cui accedere presso:**

1. Comune;
2. Regione;
3. Governo centrale;
4. Fondi europei;
5. Expo;
6. Enti e Consorzi (Villoresi, Navigli SCARL, Parchi, etc.);
7. Sponsorizzazioni.

Definizione di un progetto organico

Collegare le varie azioni individuate in un complessivo strumento progettuale che tenga conto degli aspetti progettuali, economici e della relativa tempistica.

1. Comporre un unico quadro progettuale omogeneo composto dalle varie azioni ritenute adeguate e connesse organicamente fra loro ;
2. Definire una valutazione di massima dei costi singoli e complessivi per argomento;
3. Definire una scaletta temporale e consequenziale di possibile realizzazione.

Tale progetto organicamente costruito dovrà armonicamente inserirsi nel piano delle acque che è da tempo in corso di valutazione presso gli uffici comunali.

Confronto con il pubblico

Organizzare momenti di incontro pubblico per confrontarsi con i cittadini, le associazioni e gli stakeholders interessati durante tutta la fase di progettazione e prima della consegna ufficiale al fine di garantire una maggiore approvazione e comprensione dei lavori in corso

² Il gruppo di lavoro sta già lavorando ad una lista di criteri di valutazione ponderali secondo un meccanismo a matrice che potrà concretamente essere valutata per un utilizzo presso gli uffici comunali;