

PROGETTO NAVIGLI

DIBATTITO PUBBLICO

giugno - settembre 2018

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Genitori Antismog

29-07-2018

progettonavigli.comune.milano.it



Milano, 29 luglio 2018

Alla cortese attenzione di:

Andrea Pillon, Coordinatore del processo partecipativo "Riapertura dei Navigli" **Lorenzo Lipparini**, Assessore alla Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open Data

E per conoscenza:

Giuseppe Sala, Sindaco di Milano **Marco Granelli**, Assessore alla Mobilità e Ambiente **Pierfrancesco Maran**, Assessore all'Urbanistica, Verde e Agricoltura

OSSERVAZIONI E CONSIDERAZIONI SUL "PROGETTO NAVIGLI" PER LA RIAPERTURA DEL NAVIGLIO MARTESANA E DELLA CERCHIA NELL'AMBITO DEL PROCESSO PARTECIPATO E DEL DIBATTITO PUBBLICO

Premessa

La nostra associazione è stata fra i promotori dei cinque referendum ambientali del 2011 proposti dal comitato "Milano Sì Muove", partecipando attivamente alla raccolta firme e alla campagna referendaria per i 5 "Sì".

Abbiamo poi partecipato alla *Consulta cittadina sull'attuazione dei referendum* e, sebbene la nostra posizione non sia risultata maggioritaria nel documento finale, nel 2015 ritenevamo che il referendum sui Navigli fosse quello più rispettato: la Darsena era stata "*ripristinata*" e tornava ad essere navigabile ed era stato avviato lo "*specifico percorso progettuale di fattibilità*".

Oggi a distanza di 7 anni dai referendum non siamo in grado di dare un parere secco (o "sì" o "no") sul progetto presentato, articoleremo quindi le nostre osservazioni secondo diversi punti di vista propri della nostra associazione.

Mobilità

Milano ha oggi circa 55 auto ogni 100 abitanti. Altre città europee come Berlino ne hanno 35 o come Parigi 42, sebbene siano anche di dimensioni più estese.

Rimanendo poi in tema consideriamo Amsterdam, città d'acqua per eccellenza ed esempio per la mobilità sostenibile: ha circa 30 auto ogni 100 abitanti. Se Milano avesse, in proporzione, lo stesso numero di auto che ha Amsterdam ne dovrebbe veder sparire 340.000! Ma anche considerando Parigi, Milano ne dovrebbe avere, in proporzione, 175.000 in meno.

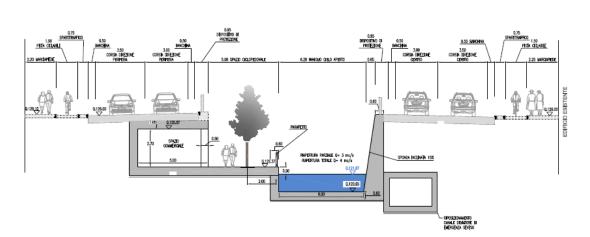


Ecco perché riteniamo che nel progetto di riapertura dei Navigli traspare ancora una sorta di 'riverenza' verso le auto e quindi sia troppo timido nel limitare lo spazio alla mobilità motorizzata privata.

Ad esempio, in via Melchiorre Gioia vengono mantenute 2+2 corsie automobilistiche che addirittura sovrastano l'infrastruttura del Naviglio riscoperto.

Questo vede sacrificati i marciapiedi e le piste ciclabili, previsti di soli 2,2 e 1,5 metri rispettivamente per senso marcia.

Nella sezione del progetto, qui riportata, è evidente a colpo d'occhio come lo spazio per le auto sia ancora maggioritario, nonostante lo spazio totale a disposizione sia abbondante.



SEZIONE A5—A5 VIA WELCHIORRE GIONA CIVICO 86

Se il progetto vuole essere coerente con i suoi dichiarati obiettivi di grande percorso verde-azzurro, via d'acqua e ciclopedonale, per la rigenerazione urbana, dovrebbe riconsiderare le proporzioni e prevedere, ad esempio, che le piste ciclabili in affiancamento del naviglio siano bi-direzionali per ogni lato, così da consentire la mobilità locale in bicicletta senza dover obbligare doppi attraversamenti, e di dimensioni adeguate.

Allo stesso modo non è possibile ridurre i marciapiedi nelle vie adiacenti per cercare di recuperare la sosta perduta con la riapertura (ricordiamo che oggi buona parte della sosta è illegale). Il progetto di riapertura dei navigli non può andare a discapito della ciclabilità e della pedonalità, anzi deve essere un'occasione per riequilibrare lo spazio pubblico e le scelte modali di trasporto a favore della pedonalità, della bicicletta e del trasporto pubblico.

L'impatto sul traffico

La troppa attenzione all'automobile si evince anche dalle "Prime valutazioni modellistiche" di AMAT dell'abito Gioia-Greco che fanno parte del progetto presentato. Il modello usato appare come 'statico', cioè considera la domanda di



trasporto in auto rigida e, dal momento che l'asse di via Melchiorre Gioia riduce la sua capacità, redistribuisce grossolanamente questa domanda nel contorno, avendo come ovvio risultato quello di un incremento dei tempi di percorrenza e l'allungamento delle code, andando anche a peggiorare la prestazione del trasporto pubblico.

Noi crediamo che questi modelli siano troppo rigidi nel valutare le moltissime variabili che intervengono in questi casi. E' auspicabile che la trasformazione di via Melchiorre Gioia e la chiusura progressiva della Cerchia Interna, rendendo ancora più difficile l'uso dell'auto, portino a spostare buona parte della domanda dall'auto verso la pedonalità, la bici e il mezzo pubblico.

L'esperienza di AreaC stessa, ad esempio, insegna che è possibile assistere ad una generale diminuzione del traffico nonostante importanti chiusure al traffico privato. (Si prenda ad esempio l'incremento della velocità dei mezzi pubblici di superficie fuori da AreaC a seguito dell'introduzione della stessa. Cfr. "Velocità commerciali dei mezzi pubblici di superficie 16 gennaio – 30 giugno 2012" AMAT 2012 https://www.amat-mi.it/it/downloads/62/)

(Un altro esempio è il caso simile della parziale chiusura della Broadway e la pedonalizzazione di Times Square a New York - nella valutazione ex post alcune direttrici sono peggiorate ma altre sono addirittura migliorate:

https://www.nytimes.com/2010/02/12/nyregion/12broadway.html).

Riteniamo quindi che l'effetto presentato di un peggioramento del traffico automobilistico visto dal progetto come 'negativo' sia in realtà uno degli obiettivi da perseguire: in ambito urbano occorre rendere la scelta dello spostarsi in automobile sempre più difficile e al contempo favorire alternative sostenibili, efficienti ed efficaci come pedonalità e ciclabilità nonché trasporto pubblico e condiviso.

Navigabilità

Crediamo che la questione della navigabilità, indicato come uno degli obiettivi principali del progetto, vada ridimensionata.

Di sicuro la navigabilità commerciale (sia merci che passeggeri) non ha ragione di esistere per costi e i tempi di percorrenza.

Rimane la sempre più importante funzione turistica, e sia chiaro ci piacerebbe vedere Milano al centro di un rinato reticolo di vie d'acqua fra i laghi di Como e Maggiore, fra Adda, Ticino e Po, con un continuo via vai di battelli turistici e *houseboat* che fanno spola fra i sempre più amati laghi lombardi e la nostra città, passando da interessanti siti turistici come le ville lungo il Naviglio Grande, Crespi d'Adda, le centrali elettriche storiche ecc. in uno splendido contesto naturale, sebbene continuamente minacciato (si veda la superstrada Vigevano-Malpensa nel cuore del Parco del Ticino o la incombente Pedemontana sull'Adda).

Tuttavia, considerando la navigabilità anche dal solo dal punto di vista turistico, osserviamo che il voler conservare l'accessibilità automobilistica totale lungo il percorso dei rinati navigli comporterebbe diversi problemi alla navigabilità:



- la sezione del nuovo Naviglio (che spesso non supera i 5-6 metri) è molto inferiore a quello del Naviglio storico (sui 9 metri), questo impedisce l'uso di battelli di adeguate dimensioni. Pensiamo alle *houseboat* turistiche in uso sui canali dell'Europa del Nord;
- il voler mantenere i ponti a raso, gli accessi carrai così come sono oggi ecc. significa incrementare le chiuse (conche) dalle 5 storiche alle 9-10 nuove, per mantenere il più basso possibile il livello dell'acqua. Questo comporta però due aspetti negativi per la navigabilità turistica: tempi di percorrenza molto lunghi (dati dalle chiuse) e limitata visibilità dal livello dell'acqua a causa dell'infossamento ("effetto canyon").

Quindi a meno di non trovare un modo di fare della nuova Cerchia un vero naviglio navigabile (sezione di almeno 9 metri, chiuse ridotte al minimo indispensabile) e mantenere il livello dell'acqua il più alto possibile, crediamo che la funzione idraulica e paesaggistica debbano essere prevalenti su quella della navigabilità e che quindi questo vada chiarito nel dibatto per evitare false aspettative.

Costi e sistema delle acque

Il capitolo dei costi è quello che ci preoccupa di più. Siamo più che convinti che la Milano risultante dal progetto sia comunque migliore e preferibile rispetto a quella di oggi, anche solo con la riapertura parziale e con la riattivazione idraulica. Critichiamo nell'analisi benefici/costi l'approccio troppo qualitativo, sebbene riconosciamo che in questo progetto vi sia un importante valore immateriale.

I 150 milioni di euro previsti per questa prima fase (che diventano quasi mezzo miliardo per la riapertura totale) sono giustamente percepiti oggi come una cifra enorme. Non vogliamo fare qui del 'benaltrismo' dicendo che vi sono destinazioni più meritevoli di una simile spesa.

Non possiamo però non notare, per rimanere in ambito mobilità e ambiente, le spese dannose e ben meno redditizie messe in campo dalla nostra città e dalla Regione Lombardia, anche in tempi recenti, e per le quali non ci sono state voci critiche a sufficienza: ad esempio il famigerato tunnel di via Gattamelata, costato alle finanze pubbliche 115 milioni di euro. Oppure, in ambito metropolitano, la superstrada Rho-Monza, che costerà mezzo miliardo di euro. Queste sono infrastrutture stradali obsolete e a nostro avviso inutili se è vero che si vuole investire sul trasporto pubblico, sulle ferrovie, sui collegamenti interurbani, come ad esempio gli allungamenti delle linee metropolitane, riducendo la quota modale di trasporto in auto nell'area metropolitana. Ben vengano quindi investimenti come quelli della riapertura dei Navigli, non quando sottraggono risorse alle periferie o alle scuole, ma quando lo fanno a discapito delle solite e ridondanti infrastrutture stradali di cui la nostra regione già sovrabbonda.



Inoltre riteniamo, e sottoscriviamo le **osservazioni di Legambiente Lombardia**, che questo investimento vada inserito in quadro più ampio di **risistemazione delle acque nell'area milanese e lombarda**. In questo modo potrà essere sinergico e vi saranno economie di scala con altri interventi integrati.

Pensiamo al Seveso e alle sue continue esondazioni, ma anche alla qualità delle acque del Lambro e dell'Olona, e alle tante rogge e ai fontanili storici e tipici del nostro paesaggio che versano in uno stato di abbandono e che potrebbero essere recuperate e valorizzate – spesso finiscono nella rete fognaria! (Si veda a proposito il **progetto H20vest** di **Italia Nostra**).

Conclusioni

Riteniamo che un progetto così ambizioso debba essere anche coraggioso e quindi non cercare un compromesso che rischi di essere uno spreco di denaro pubblico che scontenta tutti senza raggiungere pienamente gli obiettivi.

La Milano città d'acqua era una città a misura di persona dal punto di vista della mobilità e dello spazio pubblico. Nell'ultimo secolo si è inseguita l'utopia della motorizzazione di massa e la copertura dei navigli (ma anche dell'Olona, del Seveso, delle rogge e dei fontanili) è stata anche una conseguenza di questa visione. Questo ha comportato dedicare la stragrande maggioranza dello spazio pubblico alle automobili. E' così andato perso gran parte del fascino e dei benefici ambientali che la presenza dell'acqua portava alla città.

E' aumentata la bruttezza – oggi Milano è un enorme parcheggio a cielo aperto – ed è peggiorata la qualità della vita: il traffico e il rumore causano stress, lo smog accorcia la vita media dei milanesi di 15 mesi, causando la morte prematura di circa 5.000 persone ogni anno, che diventano 10.000 considerando l'area metropolitana (indagine VIIAS 2015).

Il progetto Riapertura dei Navigli deve quindi perseguire l'obiettivo di *riscoprire*, in senso metaforico e pratico, la presenza dell'acqua nel nostro territorio con l'obiettivo di rigenerare l'ambiente urbano incentrandolo sulle persone e nel rispetto del paesaggio. Non una banale 'operazione nostalgia', che rischia di avere un 'effetto Las Vegas', o 'Disneyland', ma un approccio integrato: più acqua, più verde, più mobilità attiva e meno auto, considerando gli aspetti ambientali innanzi tutto. Sono tantissimi soldi, usiamoli al meglio, in modo sostenibile e durevole, per le persone e l'ambiente.

Genitori Antismog

Marco Ferrari (Presidente)

Mow Menu