

Da più di vent'anni il complesso che racchiude le acque nella zona sud di Milano mostra chiari segni di degrado determinati dall'incuria, da scelte urbanistiche che ne hanno alterato le caratteristiche sociali e ambientali e dall'incapacità di promuovere attività funzionali ad un ambiente che lega le caratteristiche cittadine a quelle del Parco Agricolo Sud.

Il progetto di parcheggio di 713 posti a rotazione, la cui convenzione era stata firmata nel 2004, si inserisce in una prospettiva di completamento della trasformazione in "quartiere della movida".

A questo i cittadini si sono opposti con tutte le energie e la determinazione possibili.

Gli scavi archeologici, attuati per la realizzazione del parcheggio, hanno riportato in luce:

- **i basamenti in ceppo delle cinquecentesche Mura Spagnole** che delimitavano a nord la Darsena, parte del Bastione Gonzaga e uno Spalto con due tratti della cortina muraria ad esso collegata;
- **quattrocento metri lineari delle mura dell'antico porto**, costruito tra il 1817 e il 1818, per riconfigurare il bacino, ammodernarlo e adeguarlo all'incremento delle attività portuali previste con l'arrivo nel 1819 del Naviglio Pavese. Da allora la Darsena ha assunto quella forma che, salvo alcune piccole modifiche del 1918, ancora oggi vediamo;
- la **quattrocentesca pavimentazione lignea della prima conca che fu mai realizzata in Europa** e che ha consentito il collegamento tra la Darsena e la Cerchia Interna senza interferenze con il regime idrico della rete dei canali milanesi: la Conca di Viarenna, **ideata e realizzata nel 1439** da Filippino da Modena e Fioravante da Bologna, due ingegneri della Fabbrica del Duomo. L'invenzione del sistema "conca" ha attirato su Milano l'ammirazione di tutta l'Europa e ne ha rivoluzionato e modernizzato l'intero sistema di navigabilità dei canali interni. Cenni a questa Conca, rilevata da Leonardo da Vinci e da lui denominata "Conca della Fabbrica", si trovano nel foglio 148 v-a ed è illustrata nel foglio 341 v-b del Codice Atlantico conservato nella Biblioteca Ambrosiana.

L'importanza di questo bacino idrico, unico in Europa, rende indispensabile la sua riqualificazione nel rispetto delle sue caratteristiche.

I cittadini da anni chiedono:

- 1) che si dia rapidamente il via all'elaborazione di un nuovo organico progetto che si configuri come un vero e proprio intervento di recupero urbanistico e paesistico dell'intero ambiente storico e urbano della Darsena, di Porta Ticinese e del suo connesso ambiente urbano, che sappia definire e configurare il futuro assetto finale perseguito anche alla luce delle novità emerse negli ultimi anni;
- 2) che tale progetto ponga al suo centro, come punti fermi, oltre alle migliori idee scaturite dai progetti presentati al Concorso Internazionale promosso dal Comune di Milano e dalla Regione Lombardia, la riforma prioritaria di un bacino portuale attrezzato (non solo di un semplice specchio d'acqua) necessariamente e organicamente connesso con l'idea del recupero a fini turistico - culturali e per il tempo libero dei Navigli milanesi e la corretta valorizzazione, conservazione e gestione dei reperti archeologici recentemente venuti alla luce che contribuiscono a rendere quest'area storica ancora più importante e qualificata;
- 3) che il Comune di Milano, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano ed in particolare la Soprintendenza, definiscano e rendano noti al più presto dei "criteri guida" e dei "criteri progettuali" precisi e fermi, coerenti ovviamente con gli obiettivi finali del progetto di cui al punto 1) per orientare correttamente ogni possibile intervento parziale e provvisorio si presentasse utile e necessario, in attesa del progetto definitivo per promuovere il risanamento e la riqualificazione del cantiere abbandonato che oggi costituisce un intollerabile motivo di degrado dell'area.

Questi criteri “progettuali” e di “guida” dovrebbero avere la funzione di impedire o evitare o, per positivo, guidare e definire gli eventuali interventi transitori, in particolare riguardo:

- il trattamento da perseguire per la conservazione e il trattamento dei reperti delle mura spagnole;
 - i criteri con cui impostare l'importantissimo e delicato problema della conservazione e del trattamento dei reperti emersi della prima “conca” della storia dei Navigli milanesi (1439);
 - i criteri da seguire per un eventuale recupero del Naviglio Vallone e della connessa “conca” di Viarenna della metà del XVI secolo (reperto storico dimenticato e degradato);
- 4) che si controlli scrupolosamente che i possibili ed eventuali interventi o progetti transitori di uso o riuso parziale dell'area della Darsena rappresentino e garantiscano, anche sotto il profilo economico finanziario, un vero e dimostrato carattere di transitorietà e recuperabilità e non contraddicano la possibilità di realizzare l'assetto finale definito dal progetto generale di recupero di cui al punto 1).

La situazione attuale dei Navigli e della Darsena è la seguente:

- a. rifacimento incompleto delle sponde dei Navigli Grande e Pavese nel tratto portuale sotto la gestione dell'Amministrazione Comunale nella parte rimanente a Gestione Regionale;
- b. non sono stati fatti interventi significativi nel tratto compreso nella città di Milano. Resta quindi incompiuto il lavoro previsto nel Master Plan dei Navigli;
- c. dopo la sentenza del Consiglio di Stato che rimetteva nelle mani della società “Progetto Darsena S.p.A.” l'area destinata al cantiere, a seguito del tentativo fallito del Comune di Milano di risolvere con una Determina di Giunta il contratto con la Società costruttrice, l'Amministrazione Comunale ha depositato a gennaio di quest'anno presso il T.A.R. della Regione Lombardia un ricorso per scindere il contratto con la suddetta società. La sentenza è rimandata a dopo le elezioni comunali. La decisione del Comune di svincolarsi dall'impegno per il parcheggio ha come principale motivazione le inadempienze della Società costruttrice e il non rispetto della convenzione, motivazioni diverse da quelle che avevano spinto il Comitato dei Navigli a depositare sempre presso il T.A.R. della Regione Lombardia un ricorso nel 2004 soprattutto per violazione e falsa applicazione della normativa in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e, non meno importante, per avere agito senza aver prima ottemperato all'obbligo di stesura di un unico Piano Paesistico per l'intera area della Darsena e dei Navigli, come previsto dal Vincolo Ambientale deliberato nel 1994 dalla Giunta Regionale ed ancora vigente.

I cittadini ritengono indispensabile che al più presto sia riportata l'acqua nell'intero bacino e che siano eseguiti interventi di recupero che non alterino la fisionomia e l'identità della Darsena, in attesa di una progetto globale di riqualificazione.