



Comune di
Milano

PROGETTO NAVIGLI

DIBATTITO PUBBLICO

giugno - settembre 2018

INCONTRO PUBBLICO DEL 10.07.2018

Circolo De Amicis - Via Edmondo de Amicis, 17 (18.30 – 20.30)
TRATTA D (da Via Vettabbia a c.so di Porta Ticinese)

**RESTITUZIONE SINTETICA
DELL'INCONTRO**

progettonavigli.comune.milano.it

All'incontro hanno partecipato 120 persone. I lavori sono stati aperti dal Vice Presidente e Assessore all'Ambiente del Municipio 1, Elena Grandi, che nel ringraziare i partecipanti per la presenza, ha sottolineato l'importanza del progetto di riapertura dei navigli in quanto contribuisce a far diventare Milano una città più sostenibile e più bella, con meno auto, meno inquinamento e soprattutto con più spostamenti ciclabili, pedonali e di trasporto pubblico. La riapertura dei Navigli si inserisce in una strategia di sviluppo della Città, più volte sostenuta dal Municipio 1, che predilige per il centro storico una mobilità lenta con una limitazione progressiva del traffico privato. Infine, il Vice Presidente, ha ribadito che tutto ciò che emergerà dal dibattito pubblico sarà oggetto di studio e riflessione per le decisioni future dell'amministrazione.

L'incontro è stato coordinato dal responsabile del dibattito pubblico (Andrea Pillon) che ha illustrato le modalità di discussione (divisione per tavoli per consentire a tutti i partecipanti di potersi esprimere e proporre suggerimenti e critiche) e ribadito che i risultati delle discussioni sono caricati sul sito del progetto ed entreranno a far parte della relazione finale del dibattito pubblico.

La serata è proseguita con la presentazione del progetto: principi e caratteristiche generali dell'intervento e specifico approfondimento relativo al Tratto D. Le presentazioni (scaricabili dal sito del progetto: progettonavigli.comune.navigli.it) sono state realizzate ed illustrate dai tecnici di MM: Matteo Ghia (per la parte idraulica) e Massimo Recalcati (per la parte ingegneristica ed architettonica).

La discussione nei gruppi è durata circa un'ora al termine della quale i facilitatori hanno sintetizzato quanto emerso nei singoli tavoli.

Al termine dell'incontro ha preso la parola Marco Granelli, Assessore alla Mobilità ed Ambiente della Città di Milano. L'Assessore, nel ringraziare i partecipanti per il lavoro svolto, ha ribadito la valenza ambientale e paesaggistica del progetto di riapertura dei Navigli. In particolare ha sottolineato come non si tratti di un'operazione nostalgica che guarda al passato ma di un intervento strategico che persegue molteplici obiettivi. In primo luogo, quello di ripensare la mobilità di parti importanti della città, in cui scoraggiare l'uso dell'auto privata a vantaggio del trasporto pubblico e della mobilità pedonale e ciclabile. In secondo luogo, sono stati ricordati i vantaggi ambientali dell'intervento, come ad esempio la maggiore disponibilità di risorse idriche per il comparto agricolo a sud di Milano e la possibilità di incrementare il ricorso a forme più sostenibili per il riscaldamento degli edifici, con un maggior ricorso all'utilizzo delle pompe di calore in sostituzione delle vecchie caldaie. Inoltre, è stato ricordato il valore paesaggistico/architettonico del progetto che ha la funzione di riqualificare parti importanti del centro storico, come ad esempio la riconnessione del Parco delle Basiliche e parti più periferiche della Città, come ad esempio in via Melchiorre Gioia.

SINTESI DELLE DISCUSSIONE AI TAVOLI

TAVOLO 1 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

I partecipanti al tavolo hanno affrontati i seguenti argomenti:

- Parte del tavolo manifesta un orientamento positivo nei confronti di questo grande progetto che gioverà nel complesso all'impatto ambientale, alla salute e all'essere "a misura d'uomo" della città.
- Viene manifestato il timore che questa consultazione sia più un'operazione di facciata che non di sostanza. In questo senso si aspettano con attenzione le risposte del Comune sulle osservazioni che emergeranno nel processo in corso.
- riconnesione idraulica: rispetto a questo tema è stata manifestata la perplessità che portare le acque della Martesana alla Darsena per irrigare i campi a sud di Milano sia l'unica soluzione, dato l'obiettivo di aumentare la superficie coltivabile. Attingere l'acqua da altri alvei a est o ovest di Milano potrebbe essere forse meno oneroso per le finanze pubbliche;
- riqualificazione urbana: sotto un profilo estetico e di qualificazione urbana il progetto raccoglie consensi in tutto il tavolo, ma non viene considerato tale da giustificare la spesa preventivata. L'acqua secondo qualcuno potrebbe anche tornare a figurare nelle tratte indicate senza necessitare della riconnesione idraulica completa, si potrebbero realizzare grandi fontane, che potrebbero simulare la corrente naturale per evitare la concentrazione di zanzare che l'acqua ferma implicherebbe;
- mobilità lenta: la visione di una città un po' più lenta e a misura di pedone piace a tutti, anche se la sua realizzazione implica un prezzo in termini di riduzione della viabilità nel tratto in oggetto (via Molino delle Armi). Su questo tema un residente ha esplicitato il suo timore derivante dal non aver più garantita la sua abituale viabilità, ponendo l'attenzione sul fatto che i tratti che implicano una modifica dell'attuale viabilità non elimineranno il traffico, ma lo scaricheranno sulle vie limitrofe, andando a congestionare le aree immediatamente adiacenti;
- il verde urbano: rispetto ai rendering contenuti nel progetto di fattibilità il tavolo auspica una maggior presenza di piante che portino 'ombreggiamenti' ai passanti che impegneranno la zona, anche attualmente senz'ombra;
- il costo dell'opera: da più partecipanti si ritiene che 150 milioni di investimento siano troppi per questo intervento, soprattutto se si pensa alle priorità della città. Forse altre priorità potrebbero essere finanziate: grandi progetti come la circle line, prolungare la metro, migliorare il sistema di trasporto pubblico, il teleriscaldamento, oppure interventi sulle scuole, sui parchi e le strade, soprattutto nelle zone non centrali della città, potrebbero essere altre priorità da finanziare, che cambierebbero altrettanto il volto della città.
- la navigabilità: senza la riapertura completa dei navigli e la loro navigabilità i tratti previsti dal progetto (in particolare Sforza e Molino delle armi) servirebbero solo a dare un poco di ulteriore bellezza alle zone già belle e centrali di Milano. Inoltre, vi è il dubbio che la sola la riapertura di cinque tratte, non garantendo la navigabilità e il trasporto merci, possa essere non finanziato dall'Unione Europea;

- analisi costi benefici: un altro tema emerso è il desiderio di avere maggiori informazioni sui costi e benefici dell'opera. L'impatto positivo sulle casse della città e dei cittadini non è facilmente comprensibile, e in parte indiretto al netto di eventuali sgravi di vario tipo (la possibilità di realizzare impianti che sfruttano la geotermia). Una comunicazione diretta e trasparente su questo tema sarebbe auspicata;
- la manutenzione: la preoccupazione viene espressa nei confronti della futura manutenzione dei navigli, considerata già oggi difficoltosa. Si chiedono garanzie rispetto a una manutenzione dell'alveo regolare e pronta a intervenire in caso di necessità (oggetti o sporcizia in generale);
- la Darsena: da ultimo si fa un paragone con la Darsena, un progetto ambizioso e bello sotto vari profili, ma che ha portato la "movida" che peggiora notevolmente la qualità della vita dei residenti. Si chiede se rispetto a questo 'costo' che sosterebbero i residenti, il Comune stia pensando ad un piano o a modalità di gestione delle aree che bilanci gli interessi dei futuri avventori di queste zone (ipotizzando nuovi bar e locali notturni) e i residenti, magari limitando le licenze e le concessioni da parte del Comune, non come si sta facendo, secondo qualcuno, sul naviglio Grande e Pavese.

TAVOLO 2 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

I temi affrontati dal tavolo sono i seguenti:

- riconnesione idraulica: dal punto di vista complessivo, la riconnesione idraulica è stata considerata un obiettivo importante per la città. È stata presentata la proposta di limitare il progetto alla riconnesione idraulica e alla riapertura delle sole due conche (Incoronata e Viarenna). In questo modo, i costi di realizzazione sarebbero ridotti e l'obiettivo principale garantito;
- mobilità e viabilità: secondo alcuni partecipanti (la metà circa), il progetto di riapertura parziale dei Navigli non è utile per risolvere il problema del traffico cittadino e di conseguenza l'impatto è scarso anche sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico. Secondo i partecipanti andrebbe risolto a monte, con misure alternative: allargamento zona ZTL o chiusura del traffico nella cerchia, mobilità alternativa, creazione di parcheggi dove lasciare l'auto per proseguire verso il centro con altri mezzi, parcheggi per i residenti. I partecipanti hanno espresso l'esigenza di poter analizzare degli studi sui flussi di traffico nelle zone interessate e conseguentemente dei piani strutturati sulle modifiche alla mobilità (in che modo vengono create alternative all'auto) e sulla viabilità (in che modo vengono distribuiti i flussi nelle zone limitrofe). Senza un piano chiaro da questo punto di vista, la chiusura al traffico (o la riduzione della percorribilità) delle vie interessate dal progetto provoca inevitabilmente delle conseguenze sulle vie limitrofe: verrebbero a crearsi ingorghi poco più in là, riducendo quindi l'impatto ambientale positivo che si avrebbe nelle sole vie in cui il Naviglio è riaperto. Alcuni partecipanti hanno sottolineato come l'apertura delle 5 tratte avrebbe l'effetto di creare 10 aree ad alta concentrazione di traffico, proprio in prossimità dei due punti estremi (i due capi) di apertura del Naviglio;

- apertura integrale Naviglio: al tavolo è stata presentata una seconda proposta che parte dalla necessità di rendere più fluido il traffico e ridurre il traffico nel centro prima di procedere alla riapertura del Naviglio. Questa proposta, che si ispira a quanto realizzato in alcune grandi capitali europee, prevede la creazione di una galleria sotterranea che gira intorno alla città, più larga rispetto alla cerchia interna. Successivamente, sarebbe possibile procedere alla riapertura totale del Naviglio, evitando le criticità legate ai 5 spezzettamenti;
- la linea 94: come per il tratto C di via Sforza, anche in questa occasione si è affrontato il tema della soppressione della linea 94, considerata una linea strategica per la città. Secondo i partecipanti al tavolo, occorre prevedere dei mezzi di superficie alternativi che consentano anche a chi ha difficoltà a usare la metropolitana (anziani, disabili, persone con il passeggino) di spostarsi comodamente. È stato, d'altro canto, sottolineato come questa sia una zona comunque molto servita dai mezzi;
- la connessione Parco delle due Basiliche: un partecipante ha sollecitato una cura particolare nella riconnessione tra i parchi sulle due sponde del Naviglio: sarebbe importante fare in modo che venga percepita continuità paesaggistica, omogeneità, proprio come si fosse all'interno di un unico parco;
- la vivibilità della città: altri partecipanti al tavolo hanno sottolineato l'importanza del progetto per migliorare alla qualità della vita in città, non soltanto per coloro che risiedono nelle zone interessate, ma per tutti i cittadini. La riapertura anche parziale dei Navigli garantirebbe la valorizzazione di un'area di grande valore storico architettonico, e quindi dal punto di vista turistico rappresenterebbe una carta in più per la città. La zona è oggi caotica e molto rumorosa, con l'apertura del Naviglio la qualità architettonica dello spazio verrebbe percepita molto di più. I Navigli riaperti diventerebbero un punto di attrazione per tutti i milanesi, non solo per i turisti: diventerebbero un posto bello di Milano di cui godere anche con la famiglia, nelle passeggiate domenicali;
- lo sviluppo e crescita della città: per quanto riguarda lo sviluppo e la crescita della città, è stato sottolineato come proprio le zone che sono state recentemente riqualificate (Porta nuova e Fiera) abbiano portato nuovi investimenti e quindi più lavoro in città: è lì che si sono insediate grandi aziende, come Google. Sono anche state citate le esperienze di pedonalizzazione di via Sarpi e corso Dante, e il cambiamento della mobilità di Piazza Castello: tutti interventi che hanno destato sospetto e malumori inizialmente, ma che poi si sono rivelati positivi per tutti e hanno portato miglioramento anche per il commercio;
- la rispondere alle esigenze di generazioni diverse di cittadini: è stata condivisa anche una riflessione sulla necessità di tenere insieme, nel progettare lo sviluppo urbano, sia delle esigenze di una popolazione attuale che invecchia sia delle generazioni future. Questo sia in termini concreti di riflessione sulla mobilità, sia da un punto di vista più generale dello sviluppo della città;
- i costi e tempi di realizzazione del progetto: rispetto al tema dei costi e ai tempi di realizzazione, la preoccupazione espressa è che gli uni e gli altri lievitino in maniera incontrollata. Ci si è chiesti quindi se e quali garanzie possono essere dati in tal senso. Questo tema è stato ulteriormente evidenziato per il progetto di riapertura totale dei Navigli, per il quale sono state citate valutazioni intorno ai 400 milioni di euro.

TAVOLO 3 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

La maggior parte dei partecipanti al tavolo hanno manifestato positività verso la proposta e in particolare vedono i vantaggi della riconnessione idraulica e i vantaggi a medio e lungo termine che posso derivare dalla limitazione del traffico creando un ambiente cittadino più vivibile e piacevole.

La discussione al tavolo si è subito concentrata sugli aspetti economici e in particolare:

- la reperibilità dei fondi. I cittadini chiedono più chiarimenti sulla provenienza dei fondi non solo per la realizzazione del progetto ma anche per la sua manutenzione. Ci si domanda in particolare se successivamente alla realizzazione dell'opera, i costi di manutenzione peseranno sulle tasse cittadine.
- priorità del progetto. Alcune domande sono state avanzate sulla reale importanza di realizzare il progetto navigli a discapito di altre opere socialmente più rilevanti e non necessariamente per abbellire il centro città che oggi già gode di grandi privilegi.

Rispetto al progetto e in particolare osservando le mappe disponibili al tavolo sono stati presentati alcuni suggerimenti rispetto a:

- movimento architettonico. Piacerebbe vedere un po' più di movimento nel piano strada per esempio dando un po' di curvatura ai ponti e possibilmente recuperando manufatti originali.
- verde pubblico. Dovendo rinunciare a una quota di verde che sarà occupato dal naviglio, il tavolo suggerisce di aggiungere verde pubblico al progetto.
- piste ciclopedonali. La pista ciclopedonale che è rappresentata nel progetto non soddisfa pienamente per la condizione di promiscuità tra ciclisti e pedoni. Il tavolo suggerisce di avere maggiore cura per lo sviluppo della mobilità lenta destinando aree più definite ai ciclisti e soprattutto che non si fermino all'area oggetto del progetto. Infatti guardando la piantina, i cittadini hanno avuto l'impressione che la pista ciclabile finisca al limite del naviglio per poi finire nel traffico.
Il suggerimento è che l'attenzione alla mobilità lenta dell'area navigli si espanda anche al resto della città con maggiore attenzione alla realizzazione di corsie ciclabili sicure e soprattutto alla manutenzione del manto stradale affinché buche e dissesti non costituiscano un pericolo.
- mobilità cittadina. Rispetto alla nuova mobilità creata dalla limitazione su Molino delle Armi, i cittadini suggeriscono che la nuova viabilità automobilistica alternativa sia studiata prima della realizzazione del progetto. Stesso suggerimento per i mezzi pubblici e in particolare si suggerisce di trovare un'alternativa alla linea 94 compatibile con la nuova metropolitana M4.

TAVOLO 4 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

L'intervento, tra il pubblico, di un ex-operaio partecipe ai lavori di copertura dei Navigli che, in polemica con la presentazione tecnica, aveva affermato la presenza di calcestruzzo nella fossa, viene commentato con preoccupazione in relazione al rischio - probabile in una grande opera come questa - di un aumento incontrollato nei costi e tempi di scavo rispetto alle previsioni.

I giudizi sullo squilibrio nel rapporto costi-benefici del progetto attraverso in effetti molti degli interventi sia rispetto alle priorità sociali che alle necessità di migliorare servizi alla città.

I temi sollevati toccano prevalentemente alcune criticità che non appaiono in questo tratto tanto forti in sé quanto emblematiche della visione urbana espressa nel progetto:

- la frammentazione del percorso della circonvallazione interna che sposta - senza ridurlo - il volume di traffico, a fronte della sostenibilità ambientale e della diminuzione dell'inquinamento atmosferico promesse dal progetto;
- l'assegnazione privilegiata degli spazi a un'utenza ciclopedonale promiscua che privilegia la categoria dei ciclisti ma non tiene conto delle esigenze dei pedoni, soprattutto anziani, in genere con limitata autonomia di movimento;
- la sostituzione di una storica linea di trasporto di superficie (la 94) con la metropolitana (M4) che non riduce il volume di traffico assoluto ma si limita a cambiarne l'utenza;
- le dimensioni ridotte, in lunghezza e larghezza, il livello e la discontinuità dei tratti d'acqua provenienti dalla Martesana che rendono irrealistica sia l'idea di navigabilità che il concetto stesso di 'riapertura dei Navigli', confinando il progetto nell'ambito di un maquillage estetico di dubbia riuscita;
- la forzata riproposizione di un segno paesaggistico come quello dell'acqua fuori dal suo contesto sociale di navigazione, trasporto, mestieri (si citano le sciostre come elementi storici dimenticati) appare ad alcuni un'operazione folkloristica, costosa ma non pregiata. Emerge, in relazione a ciò, la proposta di effettuare soltanto il collegamento sotterraneo, e all'esterno realizzare solo l'ultimo tratto, in continuità e in coerenza con la Darsena, i cui costi di gestione sono peraltro già notoriamente alti.

Si segnalano, a margine, alcune valutazioni critiche di metodo sul progetto:

- l'assenza di un piano dei costi che comprenda anche le spese di gestione (pulizia delle strutture, raccolta rifiuti, manutenzione verde) a carico del Comune, e di un Piano Finanziario che, a valle dei costi, indichi la provenienza delle risorse necessarie da parte del pubblico e dei privati;
- l'assenza di un Piano del Traffico ad integrazione delle presentazioni tecniche.

TAVOLO 5 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

La discussione tra i partecipanti ha affrontato i seguenti temi:

- le problematiche relative alla quota dell'acqua: una parte del tavolo, contraria all'intervento, sostiene che la quota dell'acqua in relazione all'altezza delle sponde sia troppo bassa, specialmente nella fase in cui è prevista la navigabilità. Chi occuperà le imbarcazioni non avrà la possibilità di vedere la città dal naviglio;
- il traffico pedonale e veicolare: una parte del tavolo ha evidenziato come i parapetti inseriti nelle simulazioni foto-realistiche del progetto non siano adatti alla presenza di bambini. In particolare in questo tratto, vista la vicinanza del parco, si richiede vengano previste barriere maggiormente contenitive. Una parte del tavolo ritiene inoltre la larghezza della carreggiata poco adatta al transito di veicoli di soccorso in particolare dei mezzi dei pompieri;

- il problema della sicurezza-decoro: chi ha manifestato la propria contrarietà al progetto evidenzia come il naviglio in diversi contesti è stato punto catalizzatore di apertura di esercizi commerciali dedicati all'intrattenimento serale. Laddove si sono concentrati locali notturni sono stati registrati diversi casi di degrado e problemi relativi alla sicurezza;
- i benefici progetto: la maggioranza del tavolo è concorde nella valutazione positiva della riduzione del traffico e, di conseguenza, delle polveri sottili connesse. I contrari hanno però sottolineato come tale scopo possa essere raggiunto senza la creazione di un segmento di naviglio ma con ZTL e interventi di riduzione della carreggiata. Analogamente sul tema geotermia i meno propensi alla riapertura ritengono raggiungibile il medesimo risultato, visto positivamente dall'unanimità del tavolo, senza la creazione dei tratti d'acqua a cielo aperto;
- riconnesione idraulica/progetto di riapertura: quasi l'unanimità del tavolo è favorevole alla riconnesione idraulica, alcuni partecipanti si sono detti propensi alle sole tratte di via San Marco e via Conca del Naviglio in un'ottica di veridicità storica. Un'altra parte non vede l'utilità dell'intervento se non si prevede il completamento di tutto il percorso;
- i costi del progetto: una persona contraria al progetto ha sottolineato che le risorse del comune dovrebbero essere utilizzate a favore di altri progetti.
- osservazioni sulla presentazione: un partecipante al tavolo ha manifestato il suo disaccordo in relazione all'esposizione in quanto sostiene siano enfatizzati una serie di vantaggi raggiungibili in altro modo. Sostiene inoltre che, essendo richiesto un contributo a tutta la cittadinanza, la presentazione e i seguenti confronti al tavolo dovrebbero essere effettuati anche nelle zone non direttamente coinvolte dall'intervento.

TAVOLO 6 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

Il tavolo ha affrontato i seguenti temi:

- la viabilità della Cerchia interna e l'importanza di una linea circolare di superficie: il tema degli impatti del progetto sulla configurazione attuale della viabilità della cerchia interna è stato molto dibattuto durante i lavori del tavolo. Non tanto in relazione alle ricadute di disincentivo sulla mobilità privata automobilistica – obiettivo sul quale il tavolo esprime in generale apprezzamento - quanto sull'annunciata soppressione della linea di superficie della 94. Si sottolinea che se il centro storico diventasse un'area a mobilità pulita (trasporto pubblico, biciclette, sharing a trazione elettrica) rimane necessaria una linea di superficie ad anello nella cerchia interna, una circle-line capillare che agevoli gli spostamenti minuti per popolazioni con mobilità ridotta (anziani, donne incinte, bambini...). Ciò in considerazione del fatto che la nuova M4, secondo diversi partecipanti non può essere considerata un'alternativa per questi flussi, non coprendo l'intera cerchia e non garantendo fermate diffuse lungo il tragitto come la linea di superficie;

- l'incremento dei costi e di mancato rispetto dei tempi previsti per la realizzazione: una parte dei partecipanti esprime forte preoccupazione che le stime dei costi e dei tempi di realizzazione possano non essere rispettate, come già avvenuto in altre opere pubbliche. In particolare sul cronoprogramma si chiede una stima più puntuale della durata dei cantieri per le singole tratte, con indicazione anche della programmazione dei lavori nelle zone coinvolte;
- la valutazione costi e benefici del progetto: si chiede di dedicare nel dibattito pubblico dei momenti di presentazione e discussione dell'analisi costi benefici, per permettere ai cittadini di capire come gli effetti positivi del progetto (ad esempio sul fronte della sostenibilità ambientale) sono stati quantificati e valutare se possano effettivamente essere considerati effetti realistici e non annunci di principio;
- la frammentazione dell'intervento: una partecipante al tavolo esprime l'opinione che la prevista apertura di 5 tratti a cielo aperto determinerebbe una forte frammentarietà dell'intervento, creando brevi tratti privi di un'identità riconoscibile e del requisito della navigabilità. L'esempio che viene portato è quello delle piste ciclabili, che a Milano sono spesso realizzate a tratti sconnessi senza uno sviluppo coerente e riconoscibile. La proposta alternativa per i Navigli – ferma restando la riconnessione idraulica - è quella di concentrare l'intervento su un'unica area per realizzare un tratto a cielo aperto più esteso e di impatto. Si propone in particolare di estendere l'apertura del canale in via M. Gioia a tutta l'asta viaria, da Cassina de Pomm al nuovo quartiere di Porta Nuova, per poter sperimentare da subito percorsi navigabili e turistici e mostrare alla cittadinanza la validità del progetto di riapertura totale;
- i ponti di attraversamento: si chiede che i ponti di attraversamento previsti nel tratto di piazza Vetra non siano troppo distanti tra loro per permettere soprattutto alle persone anziane di muoversi agevolmente da una parte all'altra del canale.

TAVOLO 7 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

Dal dibattito è emerso un generale giudizio positivo nei confronti del progetto di riconnessione idraulica. Un apprezzamento condiviso da pressoché tutti i partecipanti che hanno voluto definire come "errore" la scelta di "coprire" i Navigli assunta nei decenni scorsi.

Nel confronto che si è svolto al tavolo le principali riflessioni elaborate dai cittadini relativamente al progetto in discussione sono le seguenti:

- è stato sottolineato positivamente come la soluzione progettuale avanzata per il Tratto D (Piazza Vetra e via Molino delle Armi) consenta una migliore e più semplice connessione (e quindi fruizione) tra le due aree del Parco Papa Giovanni Paolo II (ex Parco delle Basiliche), oggi diviso dalla trafficata via Molino delle Armi;
- le modifiche alla viabilità conseguenti alla soluzione progettuale prospettata per il Tratto D, con una generale limitazione del traffico veicolare su via Molino delle Armi, è stata giudicata positivamente dai cittadini presenti al tavolo. Vi è stato un richiamo frequente ad un miglioramento della qualità della vita grazie alla riduzione del traffico. I cittadini hanno complessivamente condiviso l'assunto che a Milano si può girare comodamente anche senz'auto privata. Due partecipanti hanno chiesto delucidazioni sulle eventuali deviazioni viabilistiche previste e collegate alle loro abitazioni;

- un intervento ha sottolineato come questo progetto abbia la caratteristica di “guardare al futuro”, soprattutto se visto in collegamento alla nascita M4. Insieme, disegnano la Milano del futuro;
- proprio a partire da questa riflessione, un intervento ha voluto ricordare come troppo spesso nel dibattito sulle grandi opere, come questo sui Navigli, le opinioni dei cittadini sono condizionate da interessi particolari, laddove l’opera va a “toccare” i propri interessi. È invece necessario mantenere il dibattito su un piano più “alto” di interesse globale per la città.

Nel corso del confronto al tavolo, però, molti cittadini hanno richiamato la speranza che questo progetto di riconnessione idraulica non sia fine a se stesso, ma sia realmente la prima tappa di un percorso che porti alla piena navigabilità dei Navigli. In questo senso il suggerimento, unanime, è che la riconnessione idraulica non perda di vista il sistema complessivo dei tre Navigli esistenti (a cominciare dal Naviglio Pavese), così da valorizzarli appieno.

TAVOLO 8 – CRITICITA’, SUGGERIMENTI, PROPOSTE

I partecipati al tavolo hanno affrontato i seguenti temi:

- il dibattito pubblico: tra i primi interventi, sono emerse tra i partecipanti alcune perplessità sulla modalità con cui è stato impostato il dibattito: da un lato, gli incontri pubblici toccano zone centrali della città, ci si sarebbe dovuti rivolgere in ugual misura a centro e a periferia, incontrando anche quelle aree non direttamente interessate dal Progetto di riapertura. Inoltre alcuni si interrogano sulle motivazioni che hanno spinto l’Amministrazione ad avviare il dibattito pubblico sul Progetto, dal momento che la riapertura dei Navigli pare già rientrare nelle volontà dell’Amministrazione;
- i costi di realizzazione dell’opera e di manutenzione: alcuni esponenti del “Comitato Navigli” hanno fatto presente che la stima economica per la realizzazione dell’intero progetto è importante, sono anche ingenti le spese dei conseguenti interventi manutentivi. Da un lato la manutenzione è necessaria per far fronte alla proliferazione di flora e fauna infestante e per prevenire acque maleodoranti, dall’altro comporta spese che, secondo il Comitato, potrebbero andare a sanare altre situazioni più urgenti a Milano (es. case popolari nei quartieri più periferici);
- l’Identità di Milano: i più favorevoli al progetto al tavolo hanno espresso una visione di respiro “europeo” che potrebbe caratterizzare la città una volta riaperti i Navigli. Il progetto può portare un valore aggiunto a Milano: una città più smart, sostenibile, caratterizzata da una mobilità nuova, con più spazi dedicati ai pedoni, agli sportivi, ai ciclisti. Una città che attrae turisti e che porta più lavoro. Per arrivare a questo, è però necessario che il progetto venga realizzato nella sua completezza arrivando quindi alla riapertura totale del tracciato garantendone la navigabilità. Dall’altro lato però, alcuni fra i contrari non amano pensare a Milano come ad una città solo ed esclusivamente orientata al turismo, è fondamentale che la città mantenga la sua identità storica;
- gli aspetti tecnici legati al progetto: sono state fatte notare alcune criticità tecniche: da un lato, la velocità dell’acqua è troppo lenta per evitare il deposito di fanghi e la proliferazione di animali infestanti (es. zanzare). È necessario pensare a delle soluzioni

di mitigazione. Un altro punto sensibile è legato all'accesso ai passi carrai per i residenti e per tutti i civici che si affacceranno sul tratto riaperto: l'accesso dovrà essere sempre garantito nel rispetto delle misure minime di larghezza del marciapiede.

TAVOLO 9 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

I partecipanti al tavolo hanno affrontato i seguenti temi:

- la viabilità: è stata manifestata la richiesta di prevedere un complessivo ripensamento della viabilità sull'intero anello della Cerchia dei Navigli, a favore della mobilità attiva e del trasporto pubblico, riducendo il traffico motorizzato privato. In particolare, si è fatta presente la necessità di prevedere maggiore spazio per privilegiare la circolazione ciclopedonale (marciapiedi compresi) in entrambi i sensi di marcia e su entrambi i lati del nuovo canale di via Molino della Armi. Nello specifico, la revisione della viabilità nella parte interessata dalla riapertura della tratta D deve tenere conto delle esigenze di carico/scarico (nonché di accessibilità) dei tanti esercizi commerciali presenti tra corso di Porta Ticinese e via Molino delle Armi;
- l'arredo urbano: in generale si richiede una particolare attenzione all'aspetto dell'arredo urbano, in modo tale da prevenire fenomeni di degrado delle nuove aree quali graffiti, abbandono e precoce deterioramento. In questo senso il tavolo suggerisce di ricorrere a forme di decoro delle sponde e delle mura dei canali aumentando la presenza del verde, per esempio tramite l'utilizzo di giardini verticali, sempre verdi ecc.
- la valorizzazione nuovi canali: il tavolo ha posto il tema del rispetto dei Navigli che furono, attraverso il recupero - ovunque sia possibile - dei manufatti originali dei canali, in modo da evitare il rischio di fare una sorta di "falso storico". Un discorso che va nella direzione di una piena valorizzazione del progetto di riapertura, che si auspica possa tendere concretamente alla navigabilità totale dei Navigli. A questo proposito si invita a creare fin da subito, tramite la realizzazione di piccoli moli e infrastrutture base, i presupposti per praticare canottaggio/canoa in tutti i tratti oggetto di riapertura a cielo aperto.
- Il livello dell'acqua: infine si rileva che, almeno nella tratta D, il livello dell'acqua - rispetto al passaggio pedonale - sarebbe un po' troppo basso.

TAVOLO 10 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

Le questioni emerse durante il confronto sono le seguenti:

- il funzionamento idraulico dei navigli: si è discusso su come sarebbe stata garantita la presenza dell'acqua nell'alveo, e di quanto ammontasse la portata. Il dubbio emerso riguarda la certezza che il futuro gestore sia in grado di conferire la portata costante necessaria a non fare andare i navigli in secca, e se siano già stati intrapresi accordi in merito. Il timore maggiore è che i canali, rimanendo senza acqua, o con un livello insufficiente della stessa, siano destinati a diventare delle fogne a cielo aperto, con detriti e ristagni maleodoranti;

- la presenza di animali (insetti e nutrie): legato al tema del punto 1) è emerso anche il timore della presenza di zanzare e fauna varia tipica come ratti e nutrie. Al tavolo c'era chi sosteneva che siano già presenze tipiche delle zone limitrofe al naviglio a Milano, mentre altri sostenevano che questa problematica fosse legata più alla presenza di acqua "ferma" e che perciò non costituirà un problema, essendo l'acqua nel naviglio progettata per essere sempre in continuo movimento;
- gli aspetti economici: come emerso anche in altri incontri, crea forte polemica il fatto che l'Amministrazione spenda soldi per riaprire i navigli, quando, secondo l'opinione di alcuni partecipanti, ci siano interventi molto più urgenti e modesti ma essenziali da operare nel territorio milanese, come quelli legati alle case popolari, o alla sistemazione delle strade. Queste persone non danno molto credito al fatto che il Comune riuscirà ad ottenere fondi europei o dalla Regione come finanziamenti, e che le spese progettuali e di realizzazione dovranno essere sostenute quindi in maggior parte dai cittadini;
- le modifiche alla viabilità: la maggior parte del dibattito si è concentrato attorno a questo tema, dividendolo tra chi era a favore ad un cambiamento di stile di vita legato al minore utilizzo dell'automobile, e chi invece ne era fortemente contrario. Il timore maggiore è legato principalmente a quattro aspetti:
 - il fatto che, diminuendo l'accessibilità alle macchine, non si pensi alla presenza dei numerosi anziani o di coloro che non sono autosufficienti e necessitano di qualcuno che deve trasportarli in macchina, così come di chi percorre quotidianamente il tragitto della cerchia interna con l'auto per recarsi al lavoro. Attualmente via Molino delle Armi, così come via Sforza, sono tragitti importanti per la città di Milano e sorge la preoccupazione che una limitazione al traffico porterà gli automobilisti a riversarsi sulle strade limitrofe, con il dubbio che queste non siano in grado di sostenere tale cambiamento e che si creino forti congestioni di traffico. Ci si chiede se siano stati già fatti studi approfonditi sui possibili scenari di traffico.
 - Il fatto che la presenza dell'acqua toglierà un mezzo di trasporto fondamentale come la 94, e non tutti appoggiano l'idea che la futura presenza della metro 4 possa compensare, in termini di comodità, il mezzo pubblico di superficie.
 - Oltre al trasporto delle persone vi è poi il trasporto delle merci. Anche per questa questione alcuni si domandano come sarà possibile per camion o mezzi merce raggiungere i negozi e le attività commerciali che si trovano lungo le vie oggetto d'intervento.
 - Ultima obiezione legata alla viabilità, ma non meno importante, è il fatto che le autoambulanze che transitano lungo Molino delle Armi saranno costrette a modificare il loro percorso in uscita dalla Croce Bianca Onlus situata all'incrocio tra via Vettabbia e via Santa Croce: alcuni temono che questo rallenterà i tempi di intervento delle ambulanze.