



Comune di  
Milano

# PROGETTO NAVIGLI

**DIBATTITO PUBBLICO**

giugno - settembre 2018

**INCONTRO PUBBLICO DEL 03.07.2018**

Università Statale – via Festa del Perdono, 3 - (17.30 – 19.30)  
TRATTA C (da Via Laghetto e C.so di Porta Romana)

**RESTITUZIONE SINTETICA  
DELL'INCONTRO**

[progettonavigli.comune.milano.it](http://progettonavigli.comune.milano.it)

All'incontro hanno partecipato oltre cento persone. I lavori sono stati aperti dal Presidente del Municipio 1, Fabio Arrigoni, che nel ringraziare i partecipanti per la presenza, ha sottolineato l'importanza del processo di ascolto e di confronto con i cittadini in quanto strumento utile per raccogliere suggerimenti e critiche che possono migliorare il progetto di riapertura dei Navigli.

Successivamente ha preso la parola l'Assessore Lorenzo Lipparini, che ha posto l'accento sul valore strategico dell'intervento, soffermandosi sui vantaggi ambientali della riconnessione idraulica e sulle ricadute positive sul turismo e sulla qualità urbana delle aree interessate. Inoltre, l'Assessore ha sottolineato come il progetto si inserisca in una più ampia visione di sviluppo della città; visione incentrata su una diversa idea di mobilità che favorisce la mobilità dolce e la riduzione degli spostamenti in auto. Inoltre, per quanto riguarda i costi del progetto ha sottolineato come l'intervento sia sostenibile, in quanto i costi sono ampiamente coperti dai benefici ambientali e da quelli relativi al miglioramento della qualità urbana (NDR: per approfondimenti si veda il documento relativo all'analisi costi benefici pubblicato sul sito del progetto: <https://progettonavigli.comune.milano.it/materiali/analisi-costi-e-benefici>).

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 prima parte della serata è proseguita con la presentazione del progetto: principi e caratteristiche generali dell'intervento e specifico approfondimento relativo al Tratto C. Le presentazioni (scaricabili dal sito del progetto: [progettonavigli.comune.navigli.it](http://progettonavigli.comune.navigli.it)) sono state realizzate ed illustrate dai tecnici di Metropolitana Milanese: Matteo Ghia (per la parte idraulica) e Andrea Costa (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.

## SINTESI DELLE DISCUSSIONE AI TAVOLI

### TAVOLO 1 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

Il tavolo di lavoro ha concentrato la discussione intorno ad alcune questioni:

- gli effetti del progetto Navigli sulla mobilità urbana: considerato che l'intervento proposto in via Sforza – congiuntamente a quello del Tratto D previsto in piazza Vetra - avrebbe inevitabilmente l'effetto di creare una profonda trasformazione nella mobilità della cerchia interna (l'attuale traffico veicolare non sarà più sostenibile nella nuova configurazione), tra i partecipanti si è sviluppata una discussione su come gestire questa transizione. Una prima posizione sostiene che i disagi che si determinerebbero con il progetto sono una dissuasione necessaria all'uso dell'automobile, coerentemente con l'obiettivo di implementare un'idea diversa di città, più vivibile e sostenibile rispetto all'attuale. Una seconda posizione sostiene invece che finché la transizione del sistema della mobilità urbana non sarà completa, l'attuale traffico privato continuerà ad essere presente riversandosi inevitabilmente sulle vie laterali alla cerchia interna e creando un peggioramento della qualità della vita.
- Accessibilità Policlinico: è stata sollevata la preoccupazione che il previsto Tratto C in via Sforza comprometta l'accessibilità all'ospedale e al pronto soccorso, non solo da parte dei mezzi di emergenza ma anche da parte di cittadini con il proprio mezzo privato. La riconfigurazione del reticolo viario intorno all'ospedale preoccupa perché le strade limitrofe sono in genere strette.
- Stima costi ed effetti su sicurezza idraulica del progetto: alcuni partecipanti hanno chiesto delucidazioni sulla stima dei costi del progetto Navigli, in particolare in relazione al fatto che sono circolate cifre totali molto più alte di quelle ufficialmente comunicate dal Comune. Constatato che tali cifre si riferiscono all'apertura totale a cielo aperto dei 7,7km di canale tra Cassina de' Pomm e la Darsena, il tavolo si è confrontato sui possibili benefici per la sicurezza idraulica della città derivanti dalla riconnessione idraulica. In particolare si è discusso del problema del Seveso, sui rischi continui per i quartieri settentrionali di Milano di esondazione di acque inquinate, senza che le annunciate vasche di contenimento siano ancora in fase di realizzazione.
- Cura e manutenzione naviglio Martesana: un partecipante che abita in prossimità del Naviglio Martesana ha invitato a prestare attenzione alla cura e manutenzione dei canali, denunciando il degrado e le inciviltà che si registrano nei tratti urbani della Martesana.
- Presenza verde, effetti su clima, fruibilità: nei render di come si presenterebbe via Sforza con la realizzazione del progetto si nota l'assenza di verde sulle sponde e in prossimità dell'acqua. È stata lamentata una scarsità generale di spazio per allestimenti a verde (alberature) che accompagnino lo sviluppo dei 5 tratti di naviglio previsti. Il tavolo sottolinea la necessità di prevedere piante che abbiano la funzione di rendere più gradevole la fruizione dello spazio pubblico, creare delle "isole fredde" con ombra e circolazione dell'aria, favorire la presenza di uccelli. Le soluzioni progettuali potrebbero essere diverse, specialmente se il verde non viene visto esclusivamente come alberi, ma vengano considerate anche le possibilità offerte da arbusti ed erbe perenni, già implementate con successo in altre aree cittadine.

- Sviluppo della biodiversità per presenza acqua in ambiente urbano: un partecipante al tavolo ha fatto notare l'importanza di prestare attenzione ad un aspetto troppo spesso trascurato nel dibattito sulle trasformazioni urbane: la biodiversità. Da biologo ha spiegato come il ripristino di tratti di naviglio comporta automaticamente il reinsediamento della biodiversità acquatica perduta; ad esempio già oggi nella Martesana e nella Darsena è presente una fauna di invertebrati e vertebrati tutt'altro che irrilevante, oltre a diverse piante acquatiche, un nuovo ecosistema che si è creato grazie alla presenza dell'acqua.

## **TAVOLO 2 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE**

Durante il dibattito sono emersi pareri favorevoli rispetto alla riconnessione idraulica e pareri negativi rispetto alla riapertura della Tratta C, in particolare per problemi legati alla viabilità, alle ripercussioni sui mezzi pubblici, all'estetica del progetto e decoro delle aree interessate.

Tutti i partecipanti al tavolo si sono dimostrati favorevoli alla riconnessione idraulica, capendo e condividendo l'importanza di tale opera e i benefici di tipo energetici, sociali e di miglior gestione della risorsa idrica.

Diverse sono state le problematiche evidenziate:

- il primo punto sollevato è la possibile soppressione dei mezzi di superficie come la 94. I cittadini argomentano evidenziando l'importanza di questa linea e l'impossibilità di sostituire questo servizio capillare con un servizio più per lunghe tratte come la metropolitana M4;
- i partecipanti al tavolo evidenziano inoltre che il costo del progetto di riapertura del tratto C abbia limitati benefici se comparati ai costi di realizzazione e ai disagi che quest'opera comporta;
- altro punto trattato riguarda il livello delle acque: si evidenzia infatti che il livello dell'acqua all'interno del naviglio sarà molto basso e che sarà difficile ammirare il canale sia da chi passeggia in superficie, sia da chi sarà in barca al suo interno;
- altro punto trattato riguarda la viabilità: i partecipanti al tavolo cittadini sono preoccupati per l'accesso al Policlinico e in particolare al pronto soccorso. I partecipanti lamentano che nel progetto non sia specificato quali saranno le strade ed i percorsi per raggiungere l'ospedale e non vi sono proposte di come gestire separatamente il traffico dei mezzi locali e dei mezzi di emergenza;
- in conclusione, i partecipanti hanno segnalato il tema della manutenzione dei navigli, come ad esempio la Darsena, sia stata più volte vandalizzata con graffiti e scritte sui muri.

### TAVOLO 3 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

I partecipanti al tavolo hanno discusso ed approfondito i seguenti temi:

- il rapporto tra il progetto oggi in discussione, che prevede la riconnessione idraulica e la riapertura di 5 tratte, e gli obiettivi del progetto di lungo periodo. L'obiettivo della navigabilità, e dunque il valore dal punto di vista turistico del progetto, verrebbe garantito solo dalla conclusione della seconda fase degli interventi. Ci si è chiesti, quindi, quali garanzie possono esserci che il progetto nel suo complesso venga portato a termine, e in tempi accettabili, dall'altra, quale sia il valore della realizzazione del solo progetto parziale. Alcuni partecipanti hanno posto il tema dell'utilità concreta per gli abitanti, non per i turisti, di questo progetto;
- il valore estetico del progetto: alcuni partecipanti trovano la proposta interessante e affascinante, in grado di cambiare il volto di via Sforza, oggi estremamente trafficata, poco vivibile e brutta. Per altri, invece la proposta rappresenta solo una suggestione cui è meglio non cedere in quanto "il naviglio sarà molto stretto, il livello dell'acqua basso, i battelli lo attraverseranno senza rendere possibile godere di una vista sulla città";
- la partecipazione dei cittadini: alcuni partecipanti, apprezzando che si ragioni sullo sviluppo e il miglioramento del centro storico anche attraverso percorsi di coinvolgimento del territorio, hanno espresso il desiderio che analoghi interventi e modalità di lavoro siano utilizzate anche per le periferie. Il suggerimento è di creare un "tavolo per le periferie" e di portare avanti parallelamente una riflessione sullo sviluppo della città che coinvolge quindi tutte le sue parti;
- le energie rinnovabili e la geotermia: l'opportunità è percepita come interessante, ma i partecipanti erano interessati a comprenderne la sua reale applicazione. Al tavolo è stato richiesto l'intervento di un tecnico che ha spiegato meglio il funzionamento delle pompe di calore e dello sfruttamento della geotermia per il riscaldamento e raffrescamento degli edifici. In particolare, è stato illustrato come il progetto, attraverso la riconnessione idraulica, assicuri un punto di scarico per le acque utilizzate dalla pompe di calore, e come lo sviluppo di questa tecnologia sia prevista dal Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) del Comune di Milano. La riconnessione idraulica è pertanto un prerequisito per un corretto utilizzo degli impianti geotermici nella zona (in particolare sarebbe interessante per il Policlinico e l'Università) con riduzioni sui consumi e sulle emissioni;
- la Tratta C: rispetto alla tratta specifica, il tema più sentito risulta essere quello della mobilità. Se l'apertura del Naviglio, migliora, da un lato, la vivibilità della via Sforza, la redistribuzione del traffico veicolare nelle vie limitrofe creerebbe comunque problemi. Sembra quindi che il progetto "sposti solo più in là le criticità legate alla viabilità". Molto sentito anche il tema dell'accesso al Policlinico, sia per le autoambulanze, sia per i malati e i visitatori, che i partecipanti ritengono possa subire delle limitazioni;
- il trasporto pubblico: è stato sottolineato come la 94 sia una linea rilevante a livello cittadino, non solo della zona interessata dal progetto, perché collega diversi ospedali (Policlinico, Mangiagalli, Fatebenefratelli) e il Tribunale. La linea dovrebbe, secondo i partecipanti, essere sostituita non solo dalla metropolitana, ma anche da mezzi di superficie, seppur più piccoli e magari elettrici;

- il tema della manutenzione: ultimo elemento di cui si è discusso riguarda la manutenzione. Il tema è rilevante perché secondo i partecipanti al tavolo la qualità della manutenzione dei navigli attuali e della Darsena non è adeguata.

Un'annotazione puntuale sul tracciato ha riguardato il restringimento del Naviglio in prossimità della fermata della metropolitana M4. Il restringimento è pensato per garantire l'accesso di mezzi di soccorso nel caso di incidenti o malesseri all'interno della metropolitana, ma potrebbe essere evitato prevedendo l'accesso dei mezzi dal lato opposto.

#### **TAVOLO 4 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE**

Il tavolo si è trovato da subito d'accordo sulla prospettiva di un'evoluzione sostenibile della città e del quartiere. Un futuro con meno auto, meno inquinamento, più facilità negli spostamenti in bici (circa la metà dei partecipanti è arrivata all'incontro utilizzando la bici). I partecipanti hanno però anche voluto richiamare l'attenzione sulle criticità che il progetto navigli porta con sé ma proponendo suggerimenti e proposte alternative:

- il tema della viabilità: il progetto e la conseguente limitazione a senso unico della via Sforza crea delle difficoltà a chi vive e lavora nella zona interessata, in considerazione anche della presenza di persone anziane e dell'accesso al Policlinico. I molti passi carrai presenti (uscite da box e cortili condominiali) inoltre confluirebbero in buona parte sulla via pedonale e ciclopedonale creando situazioni di pericolo e di disagio. Fermo restando che i partecipanti valutano positivamente la prospettiva di vivere in una zona meno trafficata, il tavolo si è trovato d'accordo sulla proposta di estendere l'Area C e di aumentare il prezzo di accesso così da disincentivare l'ingresso delle auto nella cerchia interna;
- i mezzi di trasporto pubblici: sono considerati sempre più importanti e la sola linea della M4 "non potrà essere la soluzione". Il tavolo suggerisce che vengano potenziati i mezzi di superficie, anche sostituendo la 94 con mezzi più sostenibili ed efficienti;
- la mobilità ciclabile: i partecipanti al tavolo suggeriscono che pedoni e ciclisti abbiano percorsi differenziati, in quanto sottolineano l'incompatibilità di pedoni e ciclisti sullo stesso percorso soprattutto se la bici è considerata un mezzo alternativo di mobilità cittadina;
- l'ecosistema: l'intervento di un partecipante ha fatto emergere alcune perplessità "sulle conseguenze di una superficie d'acqua che non scorrerebbe molto veloce creando ambiente fertile per la creazione di alghe e per la presenza di zanzare e topi". Questo anche in considerazione del fatto che la Martesana ha periodi di secca. Il tavolo ha espresso preoccupazione per un'ipotesi di manutenzione ordinaria efficace ed efficiente e anche sul suo costo a carico della comunità;
- l'attrattività turistica: il livello basso dell'acqua, necessario a favorire il passaggio sotto i ponti a raso e la lentezza della navigazione non costituirebbero, secondo i partecipanti al tavolo, un elemento di attrazione turistica in quanto "i passeggeri si troverebbero solo muri davanti agli occhi". A questo proposito è stato ricordato che altre città europee che offrono questo tipo di attrattiva hanno il livello dell'acqua al piano strada o poco più basso.

I partecipanti al tavolo hanno infine proposto alcune proposte alternative:

- aprire solo le due conche e realizzare l'intervento di riconnessione idraulica. In questo modo si potrebbero realizzare buona parte dei vantaggi legati alla connessione idraulica della Martesana con la Darsena e si spenderebbe "metà del costo previsto";
- incrementare il verde pubblico: i partecipanti al tavolo accoglierebbe più favorevolmente un progetto di creazione di aree verdi per i benefici maggiori che le piante possono portare al quartiere rispetto all'acqua, ombra, diminuzione delle temperature estive, produzione di ossigeno, etc.;
- allargamento dell'area C, che permetterebbe di mantenere un doppio senso di marcia necessario alla viabilità dei residenti e per facilitare l'accesso ai mezzi di soccorso.
- infine, il tavolo ha posto una domanda che riguarda i costi di investimento del progetto e in particolare "cosa si può ottenere con un analogo investimento?" "quali esigenze ed emergenze cittadine si potrebbero risolvere utilizzando la stessa cifra ipotizzata per il progetto navigli?"

## **TAVOLO 5 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE**

Il tema su cui si sono a lungo focalizzati gran parte degli interventi riguarda i forti cambiamenti sulla viabilità previsti da un progetto di per sé "affascinante pur nella sua complessità" ma particolarmente problematico su questo tratto per le specifiche caratteristiche della zona.

La completa rivoluzione del traffico pubblico e privato in una zona ad alta densità di servizi ha suscitato una netta e argomentata opposizione da quasi tutti i partecipanti in relazione alla presenza, nelle vie limitrofe al tracciato, di

- diversi complessi ospedalieri di eccellenza (Policlinico, De Marchi, Mangiagalli, Istituti medici di Via Pace, Gaetano Pini) in gran parte frequentate da un'utenza fragile (bambini, donne in gravidanza, anziani, pazienti di emergenza);
- numerose strutture scolastiche e di studio (asili, scuole primarie e secondarie pubbliche e private), il polo dell'Università Statale, la Biblioteca Sormani, l'Umanitaria;
- presidi unici come il Tribunale e la caserma dei Carabinieri Lamarmora.

In particolare, la soluzione di dirottare il traffico nelle vie adiacenti e di invertire il senso di marcia sulla Via Santa Barnaba per consentire l'ingresso al Pronto Soccorso suscita molti timori di possibili rallentamenti, intasamenti, blocchi della circolazione a causa della dimensione ridotte delle strade e della presenza della Sinagoga di Via Guastalla che costituisce un'ulteriore fonte di inagibilità.

Alla luce di queste considerazioni il diffuso disagio per il rallentamento del traffico dovuto ai cantieri della M4 lungo Via Sforza e Santa Sofia, che già si prevede di lunga durata, accresce l'allarme per il prolungamento del caos viabilistico.

Anche i meno sfavorevoli all'idea di una circolazione fortemente limitata in questo tratto lamentano che non si sia prevista una durata dei lavori contemporanea a quella necessaria per i cantieri M4 ("Prima di due anni questo progetto non partirà, a quel punto saranno già quattro anni di lavori per la M4 e si andrà ancora avanti altri due anni., allora avrebbero dovuto pensarci prima e iniziare insieme per non raddoppiare i disagi..").

Il tema della circolazione appare, dunque, ai più un ostacolo decisivo all'accettazione del progetto in questa tratta, tanto che anche il recupero del valore architettonico-monumentale e dell'identità storico-culturale della zona non è percepito come un reale obiettivo condiviso ("questa zona è parte della vita cittadina, le mamme che all'uscita dell'asilo portano i bambini ai giardini Guastalla o le giovani coppie che ci vanno dopo le lezioni, doverci arrivare solo sbucando dalla metro oppure a piedi passando su un percorso obbligato non la rende più bella ma solo più finta, da turisti non da abitanti..").

La stessa prospettiva di eliminazione della linea 94 nei due sensi, lungo un percorso che ha già dato esiti negativi nelle sue deviazioni temporanee, finisce per marcare l'intero progetto di un segno negativo, quasi si volesse calare sulla città il lusso di un sogno scritto sulla carta ma non condiviso nella vita reale dei suoi abitanti ("Milano è una città che lavora .... la 94 è una delle linee storiche di Milano, nell'ora di punta è piena di pendolari che arrivano da Cadorna e lavorano in centro, di studenti che vanno all'Università, più tardi di anziani che vanno al Policlinico e non prenderebbero la metro").

I suggerimenti vanno, quindi, in direzione di un intervento esclusivamente o prevalentemente idraulico che avrebbe il vantaggio di migliorare il funzionamento della rete idrica con un decisivo risparmio di costi rispetto al progetto complessivo ("per avere delle piscine lunghe sparse per la città meglio allora spendere per risolvere questioni più importanti, come il degrado di alcune zone, sistemare le case popolari, le scuole, migliorare i servizi sociali, dicono sempre che il Comune non ha soldi e poi quando vogliono loro li trovano..").

Emerge, da parte del rappresentante di un'Associazione di quartiere (Raggio Crocetta), la proposta di un doppio referendum sul progetto, uno sulla Connessione idraulica tra i corsi d'acqua a Nord di Milano e la Darsena tramite condotta interrata, il secondo, come quello attuale, che propone la compresenza di tratti in condotta interrata e tratti con canalizzazione a cielo aperto.

## **TAVOLO 6 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE**

- Forti i dubbi sollevati da parte dei partecipanti per quanto riguarda la futura navigabilità del Naviglio. Molti hanno mostrato perplessità sull'effettiva utilità del servizio, sostenendo che i tratti dei Navigli ad oggi navigabili (anche fuori Milano) non siano molto sfruttati, sollevando dei dubbi anche sull'effettivo utilizzo di questa nuova tratta.
- Altro punto dibattuto è stato quello riguardante l'altezza dell'acqua del naviglio. Per renderlo navigabile infatti bisognerà abbassare il livello dell'acqua: i cittadini temono che in navigazione il battello resti troppo basso, mostrando a eventuali turisti solo un argine di cemento. Secondo loro potrebbe essere utile svolgere un'analisi più approfondita sui costi/benefici dell'opera, prima di procedere alla progettazione definitiva.
- Una questione fortemente condivisa riguarda la connessione idraulica tra Martesana e Darsena. I residenti si sono mostrati completamente a favore del progetto, che punta a sfruttare la geotermia per riscaldare/raffreddare le case al posto delle vecchie e meno performanti caldaie, portando così all'abbattimento delle emissioni di sostanze inquinanti.

In questo senso i partecipanti chiedono anche che il comune studi un progetto per



provare ad allargare la rete di geotermia al di fuori del tracciato del naviglio, per farne beneficiare anche i quartieri vicini.

- Altra questione ampiamente dibattuta è stata quella inerente i trasporti pubblici, con i residenti che si chiedono che fine farà il bus 94. La domanda che si ponevano è la seguente: l'autobus sarà costretto a deviare il percorso o verrà soppresso? Pur consapevoli dell'arrivo della M4 infatti, gli abitanti hanno voluto precisare come i percorsi della M4 e della 94 non siano speculari, augurandosi dunque che il mezzo di superficie non venga cancellato.
- Qualcuno ha poi voluto porre l'accento anche sul possibile aumento di locali e bar notturni, una volta che l'area avrà cambiato volto. Per scongiurare possibili rischi (rumori/disagi vari) legati alla movida si chiede al comune di vigilare sulla nascita di nuovi locali, per non ricreare nel tratto in oggetto una seconda "zona Navigli".

## TAVOLO 7 – CRITICITA', SUGGERIMENTI, PROPOSTE

I temi affrontati e discussi dal tavolo sono i seguenti:

- problematica traffico. Il progetto ostacola e riduce la mobilità della circonvallazione più interna con la previsione di modificare radicalmente la viabilità della zona oggetto di intervento. Una parte del tavolo si manifesta decisamente contraria in quanto impone una riduzione di movimento agli automobilisti che si vedrebbero costretti a scegliere diversi mezzi di spostamento. Un'altra parte del tavolo, all'opposto, trova la riduzione del traffico e il cambio di mobilità una conseguenza auspicabile dati i livelli di inquinanti che abitualmente si registrano in zona. Viene citato a questo proposito uno studio che mette in relazione lo sviluppo di malattie oncologiche in età infantile con le polveri sottili prodotte prevalentemente dai motori diesel;
- problematica viabilità. Una parte del tavolo richiede che venga mantenuto il doppio senso di marcia per i mezzi pubblici e i taxi. La totalità dei partecipanti domanda che venga mantenuto efficiente e funzionante l'accesso all'area del Policlinico;
- problematica parcheggi. Pressoché la totalità dei partecipanti al tavolo richiede che, qualora venga realizzato il progetto, siano previsti in zone strategiche della città parcheggi di interscambio che consentano di passare senza particolari disagi dal veicolo privato a quello pubblico. A questo proposito si aggiungono due proposte che si discostano parzialmente dall'oggetto del progetto, ossia eliminare i parcheggi presenti sulla carreggiata nelle zone centrali della città e, ove non possibile, richiedere un contributo economico a chi usufruisce dei parcheggi destinati ai residenti.
- Problematica sicurezza e decoro. La totalità del tavolo richiede che in caso di realizzazione del tratto sia garantita una manutenzione rigorosa affinché l'area rimanga di pregio e non si trasformi in occasione di degrado. In merito è stato effettuato al tavolo un intervento di un tecnico progettista che ha evidenziato come la tubatura sottostante possa essere utilizzata per deviare temporaneamente l'acqua del naviglio consentendo eventuali pulizie straordinarie.
- Riconnessione idraulica/progetto completo. La parte contraria alla riapertura dei tratti a cielo aperto si è espressa favorevole alla riconnessione idraulica. Una voce favorevole

alla totalità delle opere ha sottolineato come in caso di sola riconnessione sotterranea si vedrebbero persi, oltre agli aspetti positivi di riduzione di traffico e inquinanti, anche i vantaggi relativi al miglioramento della temperatura estiva. Infine due persone si esprimevano favorevoli fin da subito alla riapertura totale anche nei tratti oggi previsti in condotta sotterranea.