

## MONTELLO - FIRENZE – SEMPIONE

Con la dismissione della caserma Montello verranno costruiti edifici che aumenteranno la densità abitativa. In questo senso riteniamo opportuno:

- l'aumento delle aree destinate a verde pubblico, compreso il progetto di riunificazione Giardini Firenze che contribuisce sia alla diminuzione del rumore creato dal passaggio dei convogli ferroviari sia all'aumento del terreno verde calpestabile.
- la creazione di una fermata sulla linea FMN.
- una riprogettazione complessiva della viabilità di Piazza Firenze.
- uno studio di fattibilità per la realizzazione di un sottopasso di collegamento tra Zona 8 e Zona 9 unendo via Caracciolo con viale Lancetti.

Occorre infine riqualificare complessivamente Corso Sempione, attraverso un ridisegno complessivo della viabilità privata e pubblica, con disegno di una pista ciclabile da Piazza Firenze all'Arco della Pace.

## STEPHENSON

L'area terziaria di Via Stephenson si presenta con un indice edificabile inaccettabile (1,77 mq/mq) e può dare luogo alla costruzione di edifici destinati ad uffici votati a rimanere vuoti, mentre a poca distanza il PGT trascura la riqualificazione delle Poste in Piazzale Lugano (area pur di non competenza della Zona 8).

Occorre quindi:

- una verifica della reale esistenza di domanda della quantità di uffici ipotizzata nel progetto e la riduzione complessiva delle volumetrie consentite.
- la rivisitazione complessiva dell'accessibilità viabilistica e l'identificazione di un più idoneo posizionamento della futura Stazione FS tra Stephenson e Cascina Merlata.

## CEFALU'

In data 20 ottobre 2010 è stato presentato un PII che coinvolge tutta l'attuale area del "Parco RCS" sito in Via Cefalù – Gallarate. L'iter della pratica si è interrotto in data 18 novembre 2010 per carenza di elaborati grafici e mancanza di dimostrazione di conformità del progetto al PGT adottato.

Si chiede di non modificare la destinazione d'uso dell'area, respingendo definitivamente la proposta di edificazione presentata, che comporta lo smembramento totale del "parco RCS" con nuova viabilità stradale di collegamento tra le Vie Rizzo, Cefalù, Vergiate.

Infine si ripropone la costruzione di un passaggio pedonale di collegamento tra la Via Cefalù e la Via Vergiate, intervenendo con opera a scomputo oneri a carico del costruttore che sta attualmente edificando in Via Cefalù.

## GALLARATESE

Il quartiere in oggetto presenta indubbiamente meno problematiche rispetto ad altri Nuclei di Identità Locale della Zona. In questo contesto e con l'obiettivo di non peggiorare la situazione esistente, si chiede:

- l'approvazione del progetto presentato da COOP Lombardia riguardante la ristrutturazione e la restituzione alla cittadinanza del Centro Civico.
- garantire l'attraversamento pedonale intra-extra quartiere, tenendo anche conto che questa realtà abitativa è nata come esempio di "quartiere aperto"
- rivitalizzare il tessuto sociale del quartiere partendo dall'utilizzo del patrimonio immobiliare attualmente non utilizzato

## VIABILITA' E TPL

Il disegno complessivo riscontrabile nel PGT di potenziamento della viabilità privata a raso e in sotterranea appare eccessivo. Allo stesso tempo occorre potenziare la rete di TPL per aumentare l'offerta di trasporto collettivo alternativo al privato.

Si chiede:

- stralcio complessivo della viabilità sotterranea, con particolare riferimento a viale Teodorico, via Sant'Elia, tunnel Expo – Linate.
- studio di fattibilità di collegamento dell'attuale tunnel Kennedy – Gattamelata, ormai avviato nonostante la contrarietà dei comitati di residenti ed associazioni, a Viale Scarampo, con creazione di viabilità sotterranea tra Piazzale Lotto e Piazzale Lugano con conseguente abbattimento (o utilizzo come giardino sopraelevato) del cavalcavia Monteneceri.
- abbandono del progetto di strada Interquartiere privilegiando una linea di forza di trasporto pubblico sulla direttrice Cascina Gobba – EXPO.
- razionalizzazione della viabilità locale privata per favorire il collegamento tra quartieri.
- prevedere in ogni strada con calibro sufficiente una viabilità ciclabile e, dove le condizioni della carreggiata consentono il transito di due veicoli per senso di marcia e in presenza di una o più linee di TPL, la costruzione di corsie preferenziali

## CASCINA MERLATA

Il progetto di Cascina Merlata prevede di fatto la costruzione di un nuovo quartiere nella Zona 8. In tale ottica occorre:

- potenziare il collegamento del quartiere con la città attraverso il prolungamento delle linee tramviarie esistenti, evitando in questo modo nuove linee TPL su gomma:
  - da Cacciatori delle Alpi a Molino Dorino, servendo in questo modo le aree Varesina – Triboniano – Cimitero Maggiore, Cascina Merlata;
  - da Cimitero Maggiore a Molino Dorino, servendo in questo modo le aree Gallarate – Appennini – Cascina Merlata.
- declassare la via Gallarate e stralciare il collegamento previsto tra la A4 e la via Gallarate stessa, unificando idealmente in questo modo il Quartiere Cascina Merlata con San Leonardo – Molino Dorino.
- migliorare il mix di case tra edilizia sociale, convenzionata, libera, per evitare la creazione all'interno del quartiere di zone "ghetto", in contrapposizione ad altre di "lusso". Occorre dove possibile prevedere riduzioni di volumetrie e/o di indici di edificabilità o una diversa modulazione in altezza, permettendo in questo modo di aumentare le aree destinate a verde pubblico.
- separare gli edifici scolastici previsti secondo la tipologia di istruzione, prevedere nell'ambito della ristrutturazione di Cascina Merlata adeguati spazi ad utilizzo pubblico, tra cui a titolo esemplificativo una biblioteca e ufficio anagrafe.

Inoltre, tenendo conto che l'area su cui verrà costruito il nuovo quartiere dovrà essere bonificata a carico del costruttore, si chiede alle autorità competenti di adottare tutti gli strumenti di controllo previsti dalla legge e che copie delle analisi e del piano di carotaggio che verranno effettuate sui terreni vengano trasmesse anche al Consiglio di Zona.

## LINEA MM 1

Pur ipotizzando un successivo rinvio dell'esame di tematiche relative alla mobilità e al TPL ad un piano specifico, ci sembra interessante portate all'attenzione degli Assessorati competenti uno studio della tratta MM1 Pagano – Bisceglie, che attualmente compromette la possibilità di aumentare la frequenza di passaggio dei treni in generale, e in particolare per la futura EXPO e comunque per il nuovo polo Fieristico Rho – Pero.

## **PARCHEGGI DI CORRISPONDENZA E PER RESIDENTI**

Si rileva che il PGT adottato presenta carenze relative alla identificazione di aree da destinare ai parcheggi di corrispondenza. Il potenziamento del TPL e il conseguente aumento di offerta di possibilità di parcheggio in prossimità delle principali linee di TPL diventa indispensabile.

Allo stesso tempo occorre stabilizzare la possibilità di parcheggio dedicato ai residenti proprio nei punti di accesso alla città, per scoraggiare il posteggio selvaggio e riempire i parcheggi di corrispondenza.

Si propongono:

- studio di miglioramento della viabilità di accesso al parcheggio FNM Quarto Oggiaro e la messa in funzione del parcheggio, già costruito, alla stazione FS Certosa
- nella sistemazione di Piazzale Roserio, occorre individuare aree dedicate ai residenti, con particolare riferimento allo stabile di Via Belgioioso 2
- Inserire un elemento di obbligatorietà di costruzione parcheggi interrati dedicati ai residenti nelle nuove edificazioni, con riferimento esemplificativo all'AT Stephenson
- Trasformazione del tratto finale della Via Croce in parcheggio di corrispondenza a raso a servizio della MM Uruguay

## **VIALBA – QUARTO OGGIARO**

Esistono ulteriori concrete idee finalizzate a migliorare la vivibilità e la qualità dei quartieri interessati. In particolare si propone:

- Nell'ambito delle destinazioni d'uso del Centro Mobilità Sostenibile di Via Drago, prevedere la possibilità di utilizzo pubblico di spazi dedicati
- Prevedere nell'ambito dell'AT Stephenson un centro sportivo pubblico che servirebbe anche i quartieri Vialba – Quarto Oggiaro
- Realizzare quanto già più volte promesso in termini di protezione acustica del quartiere Vialba (e altri quartieri che insistono sul tratto autostradale cittadino da Scarampo a Boccioni) e strumenti di riduzione della velocità degli autoveicoli
- Restituire ai quartieri interessati e alla città l'area di Villa Caimi collegandola con il parco Lessona - Scheibler

## **SARPI**

Il quartiere Sarpi ha vissuto recentemente delle trasformazioni finalizzate al miglioramento della vivibilità dei cittadini residenti.

Rimane invece sostanzialmente non affrontata la principale problematica dell'area, ovvero la localizzazione del commercio all'ingrosso, generatosi negli anni a causa di una mancata pianificazione dello sviluppo commerciale della città.

La tematica del commercio all'ingrosso deve quindi essere oggetto di approfondita analisi allo scopo di delocalizzarla e migliorare la vivibilità della zona Sarpi. Si propone pertanto il riesame delle osservazioni presentate in materia.

## **NATTA - LAMPUGNANO**

Il Piano di Lottizzazione recentemente approvato prevede l'edificazione di circa 120.000 mc nell'area di Via Natta – Trenno e la MM Lampugnano.

Si ritiene che l'area non sia in grado di sostenere un carico volumetrico e di conseguente traffico così eccessivo. Attualmente la Vie Natta e Croce sono le uniche due direttrici in uscita verso il centro e le autostrade dai quartieri Gallaratese e San Leonardo. La vicinanza con lo stadio G. Meazza comporta inoltre un aumento di traffico in concomitanza degli eventi sportivi, mediamente due a settimana da ottobre a marzo, oltre agli eventi musicali, concentrati normalmente nella tarda primavera – estate.

La previsione volumetrica del progetto comporterà indubbiamente notevoli disagi ai cittadini residenti e un aggravio di costi all'amministrazione.

Occorre quindi rivedere in diminuzione le volumetrie complessive del progetto, anche attraverso una distribuzione delle stesse in altre zone della città, sia per impedire ulteriore congestionamento della Via Natta, sia per salvaguardare contestualmente l'intera area boscata situata tra le vie Chiarelli/Croce, parte essenziale della spina verde e del raggio verde 7 recentemente oggetto di interventi di riqualificazione da parte del Settore Verde e Arredo Urbano.

Nella quota di volumetrie edificabili tra le vie Trenno e Natta - frazione Lampugnano - occorre in sostanza garantire una soluzione progettuale coerente, per morfologia e altezze, con il contesto edificato esistente e con il carico di traffico attuale, mantenendo una altezza massima di 18 metri e comunque non superiore all'esistente, con riferimento alle abitazioni tra le vie Natta e Trenno (borgo di Lampugnano).

### **MESSINA – PROCACCINI – SCALO FARINI**

Il progetto di delocalizzazione della caserma VVF di Via Messina vede una forte contrarietà da parte dei residenti. In tal senso si propone di mantenere l'istituzione dei pompieri in zona, anche per una maggior sicurezza e tempestività di intervento.

In generale poi l'attuale presenza nell'area della caserma stessa e del deposito ATM significa avere una bassa densità abitativa. La previsione della nuova fermata MM5 Cenisio e le nuove edificazioni previste, possono comportare come effetto negativo l'incremento di traffico e la riduzione della possibilità di parcheggio. In tal senso si chiede una drastica rivisitazione degli indici volumetrici e l'aumento dell'area permeabile, integrando e arricchendo l'attigua area della Fabbrica del Vapore, anche aumentando la dotazione di servizi di pubblica utilità.

Relativamente e specificatamente al progetto Farini – Lugano, si chiede il dimezzamento dell'indice di edificabilità aumentando di conseguenza l'area destinata a verde e la previsione di servizi vari ad uso pubblico. Le nuove edificazioni devono inoltre essere omogenee con l'attuale quartiere Calvino, che non dovrà risultare un "corpo estraneo" rispetto al nuovo progetto.

*A cura di*

**ANGELO DANI (PD)**

*Vice Presidente del CdZ8*

*Presidente Commissione Urbanistica*