

INCONTRI DI APPROFONDIMENTO SUL QUARTIERE ADRIANO

MOBILITA'

Cascina Cattabrega- 14 marzo 2013 ore 21.00

Presente ing. Riazzola, direttore settore mobilità e pianificazione del Comune di Milano

PROIETTI: illustra il percorso di ascolto e partecipazione che si sta svolgendo in quartiere Adriano conseguente alla ipotesi di variante al PII Adriano Marelli che il Consiglio di Zona 2 ha chiesto di sospendere in data 21 dicembre 2012.

Dopo il sopralluogo del giorno 9 febbraio u.s. quello di stasera è il primo incontro frontale con tecnici su temi specifici.

L'obbiettivo di questi incontri è di fare insieme una panoramica su tutti gli aspetti, non solo di criticità, presenti nel quartiere per definire quale debba essere lo sviluppo dei prossimi anni del quartiere e quindi potere indirizzare la variante al PII Marelli.

Questi incontri sono anche il primo approfondimento sui Nuclei di Identità Locale (NIL) inseriti nel Piano dei Servizi del Piano di Governo del Territorio che prevede un aggiornamento costante su indicazione dei Consigli di Zona introduce sul perché di questi incontri. Vedi scheda allegata.

I temi centrali della mobilità e viabilità sono l'apertura delle nuove strade di collegamento con via Ponte Nuovo, il nodo di Piazza Costantino, la prossima realizzazione della strada nell'area Siemens e la ridefinizione dei mezzi pubblici dopo l'apertura della Linea 5 della Metropolitana Milanese.

Comunicazione da parte dell'arch. Zinna dopo sopralluogo 9 febbraio: la via Tognazzi lato nord (PII San Giuseppe) verrà aperta nella metà del mese di aprile.

RIAZZOLA: il settore si occupa di mobilità privata ma anche pubblica e quindi dei mezzi di superficie e della metropolitana. Gli incontri nei quartieri con i cittadini sono molto utili per ascoltare e raccontare cosa si sta facendo.

Nella progettazione di una nuova linea sono molto gli elementi che influenzano la scelta nell'obbiettivo che tale linea non diventi non efficace e non efficiente pensando di servire tutti; il rischio è che un percorso particolarmente articolato allunghi i tempi di percorrenza e quindi renda la linea non utilizzabile.

Il costo del trasporto pubblico per il Comune di Milano è sempre più oneroso in quanto i trasferimenti dallo stato diminuiscono costantemente. Il Comune investe 670 milioni di € all'anno sul trasporto pubblico; le tariffe coprono poco più del 50%, e si utilizzano le entrate della metropolitana per investire sulle linee nelle periferie dove il Comune garantisce i servizi al di sopra i servizi minimi richiesti dallo stato; Milano gestisce anche la prima fascia dell'hinterland (o futura città metropolitana). Gli investimenti del comune all'anno sulla mobilità sono circa 100 milioni di cui 40 per manutenzione.

Con l'entrata della linea 5 metro si modificano molte linee soprattutto quelle relative ai comuni limitrofi del nord Milano.

Alcune modifiche riguardano linee che interessano il quartiere e sono:

La modifica dell'86 che limiterà il percorso a Ca' Granda M5. Inoltre avrà una modifica di itinerario lungo le vie Gasmann e Tognazzi quando saranno realizzate le modifiche della curva tra le due vie – a carico dell'operatore - e la semaforizzazione Tremelloni-Tognazzi - a carico del comune -. I tempi non sono ancora noti ma in fase di definizione.

Si introduce poi un nuovo bus di quartiere la Q44 che assieme alla Q86 già attiva da un servizio capillare anche nelle ore serali

- LINEA 7: Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), adottato in Giunta

recentemente e a breve la fase di adozione definitiva in Consiglio Comunale, recepisce tra le priorità la realizzazione della linea 7 da Anassagora a Gobba indicando come sviluppo della mobilità trasversale e non centripeta.

Dopo approvazione PGTU si dovrà infatti completare la stesura del nuovo Piano Urbano della Mobilità (PUM), che è lo strumento competente per la definizione delle opere infrastrutturali per la mobilità, avendo un orizzonte temporale di 10 anni.

Ci sono pochi fondi e quindi sarà difficile avere le risorse per realizzarlo nei prossimi anni. La metrotranvia al momento progettata ha un quadro economico preventivo di circa 40 milioni ma tale importo è stato valutato 5 anni fa.

- **TRASFORMAZIONE SIEMENS:** la variante nella parte Ovest dell'area Siemens (lato Ponte Nuovo) prevede la realizzazione di nuovi edifici per uffici e di una nuova strada, parallela e in mezzo a via Vipiteno e via del Ricordo, che collega con un doppio senso di marcia la prima parte di via del Ricordo con via Ponte Nuovo in modo da alleggerire via Meucci e via del Ricordo che sono a senso unico. Sarà prevista anche ciclabile. Per la seconda fase della trasformazione dell'area Siemens si può ipotizzare collegamento Vipiteno con la nuova strada; va considerato comunque che ci sono dei dislivelli e quindi costi maggiori
- **GOBBA ADRIANO** Ipotesi di collegamento stradale. Confermato che la Strada Interquartiere Nord (SIN) non viene più realizzata se non per il tratto Eritrea/Expo bisogna valutare quale soluzione alternativa al collegamento locale per risolvere il nodo di Piazza Costantino. Dovremo verificare quale tracciato definitivo e quale struttura stradale anche con relazioni con tranvia e ciclabilità.

Interventi dei Cittadini:

- 86: si chiede se in attesa del semaforo Tremelloni/Tognazzi non è possibile prevedere che l'autobus giri in Gassman e faccia tutto il giro andando in Vipiteno e da lì in Pompeo Mariani.
- 51: la soppressione di questa linea lascia senza mezzi molti studenti e un quartiere
- ponte Villa San Giovanni: si chiede se possibile si permettere alle auto di passare in orari non di traffico; spegnere le telecamere dalle ore 20.00
- collegamento ciclabile con la Martesana attraverso via Denotaris o, con meno dislivello, su via Cascia, per favorire la ciclabilità
- richiesta di passaggio ciclopedonale dalla rotonda Gassman con Vipiteno per raggiungere più facilmente Ponte Nuovo; [ndr: richiesta già presentata in data 9 febbraio e oggetto di discussione con l'operatore]
- proposta di realizzare un bikesharing che colleghi Gobba/Adriano/Precotto che anche se non collegato al sistema cittadino ha un senso locale in attesa della metrotramvia 7
- ampio ed articolato ragionamento sullo sviluppo della mobilità sostenibile che inverte la direzione di strade che portano traffico all'interno della città, si chiede di investire sui mezzi pubblici e che colleghino trasversalmente le zone della città; eliminare dal Piano Triennale delle Opere Pubbliche (PTOP) tutti i riferimenti, presenti nel documento 2013-2015, alla SIN come indicato dai Consigli di Zona

L'incontro si chiude alle ore 23.00