**ALLEGATO COME PARTE INTEGRANTE DELLA DELIBERA**

PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile)

# Proposte Zona 7

Sulla base delle **"Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità"** approvato dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 2342 del 9.11.2012 declinate nei dieci punti di seguito riportati, la Zona 7 intende evidenziare le problematiche presenti sul proprio territorio sottolineando le priorità riscontrate.

## A. Impostare una visione metropolitana del sistema

La questione della futura Città Metropolitana assume in Zona 7 un connotazione particolarmente impegnativa:
nei rapporti all'interno dell'attuale perimetrazione del Comune, per la presenza del maggior numero di aree a parco,
con i 6 comuni di prima fascia con cui la Zona 7 confina.

- Indispensabile sarà intervenire sui collegamenti per garantire la fruizione a tutti i cittadini della Città Metropolitana di quello che di fatto è "la cintura verde" costituita dal Bosco in Città, dai parchi di Trenno, delle Cave, e dalla Cava di Muggiano, dal Parco della Giretta in Settimo e dell'istituendo Parco dei Cinque Comuni.

- Non di meno ci si dovrà occupare del controllo dei bordi di contatto con gli altri comuni, Rho, Pero, Settimo, Cusago, Trezzano sul Naviglio e Cesano Boscone, per favorire le interconnessioni ed i collegamenti senza penalizzare nessuno.

*ESEMPI:*

- *collegamento con Seguro attraverso via Seguro/IV Novembre*
- *ingresso da Settimo sulla via Airaghi (nodo inefficiente e molto pericoloso),*
- *collegamenti con Muggiano (da inquadrare nel caso con il progetto di riqualificazione dello svincolo e/o con il prolungamento M1)*

## B. Sviluppare le infrastrutture per il trasporto pubblico

Crediamo che il primo intervento debba essere ipotizzare il prolungamento delle linee urbane in generale e di quelle di forze in particolare verso i comuni limitrofi perché questa scelta contribuisce, ancor più che la realizzazione dei parcheggi di interscambio, a ridurre il traffico in entrata e non solo a bloccarlo ai bordi.
Siamo però consapevoli che quanto si intende normalmente per linea di forza (metropolitane interrate integralmente o parzialmente) prevedono un investimento molto consistente e nell'attuale situazione difficilmente finanziabile in tempi brevi, suggeriremmo quindi di iniziare con la costituzione di tratte stradali preferenziali in accordo con i comuni di prima fascia.
Un analogo ragionamento riguarda l'efficienza delle penetrazioni con il TPL, che deve svincolarsi dal congestionamento del traffico provato per essere sempre più attrattivo

*ESEMPI:*

***da realizzare***

- *sulla via Cusago con Trezzano*
- *sulla Gozzoli con Cesano*
- *sulla via Novara con Settimo*

***posto al confine di zona***

- *sulla via Gallarate con Pero e Rho*
- *sulla Vigevanese con Cesano*

Quanto ai progetti di prolungamento delle linee di metropolitana, che ovviamente non possono che essere condivisi, segnaliamo che:

- il prolungamento della linea 1 oltre Bisceglie, auspicato fino alla piazza Pertini; è reso oggi ancora più importante dai rilevanti nuovi carichi urbanistici sorti a cavallo della via Parri e dallo sviluppo di Muggiano (vedi successivo punto D);

- sempre la linea M1 ha subito uno sbilanciamento di carico con il prolungamento verso Rho-Pero che è giunto al punto critico e che rende ineludibile la soluzione dello "sbinamento" dei binari dalla stazione di Pagano
- la linea M5 in costruzione con attestamento a San Siro è oggetto di molte perplessità che vanno dall'assenza di un deposito vetture, al opportunità persa di coprire punti di fruizione importanti (bosco in città, parco Trenno, Quartiere di Quinto e Figino).
- Auspichiamo il prolungamento della Linea M5, fino al parcheggio, realizzato in occasione dei mondiali '90, che in un ottica metropolitana potrebbe servire l'area del Magentino, e da oggi risolvere i problemi di congestione in occasione delle manifestazioni allo stadio Meazza**.**

Consci che le rete delle linee di superficie (leggere) sono il supporto essenziale alle linee di forza chiediamo che venga posta attenzione all'integrazione delle tratte esistenti, alla eventuale soppressione di quelle obsolete o superate da flussi diversificati.
*ESEMPI:*

- *linea tramviaria 16: ripristino del tratto San Siro - Segesta terminati i lavori della M5, le due direttrici sono differenti e alleggerirebbe un eventuale sovraccarico della metrò*
- *utilizzo della tratta tranviaria De Angeli - deposito Baggio già armata a doppio binario anche per servizio commerciale*
- *sdoppiamento nelle ore di punta della linea 67 per alleggerire il carico proveniente da Baggio portandolo direttamente a Bisceglie*

A sostegno della volontà di favorire le condizioni affinché una quota sempre maggiore di mobilità privata si sposti verso il trasporto pubblico, si segnalano le opportunità ove organizzare le corsie preferenziali per i mezzi pubblici, con modalità rapide e costi contenuti.
*ESEMPI:*

- *via Novara (tratto da piazza Melozzo da Forlí a via Sant'Elena);*
- *via Harar (tratto da via Novara a via Tesio) (con promiscuità ciclabile);*
- *via Olivieri*
- *via F. M. Beltrami (con promiscuità ciclabile);*
- *via delle Forze Armate (tratto da via Saint Bon a via Olivieri) (con promiscuità ciclabile);*
- *via Nitti;*
- *via Zurigo (lato numeri dispari);*
- *piazzale Zavattari (taglio aiuola centrale), piazzale Brescia (corsie laterali circolari)*

**N.B**. Sul tema del prolungamento delle linee di metropolitana, segnaliamo che questo determinerà la naturale realizzazione di nuovi insediamenti residenziali a cavallo delle costituenti linea, cosa che è in conflitto con la volontà politica di non consumare suolo.
Il consiglio di zona 7 chiede quindi che, qual ora si affronti il problema, la Zona venga coinvolta nello studio di fattibilità e si verifichi se la realizzazione del deposito non debba essere scollegata dal prolungamento della tratta.

## C. <u>Potenziare il servizio ferroviario</u>

La zona 7 non ha accessi diretti al sistema ferroviario ne di lunga percorrenza né regionale/suburbano.
Auspichiamo e sollecitiamo le realizzazione della linea di forza prevista dal PGT che collega il nodo della stazione della Certosa/Villapizzone con quella di San Cristoforo, anche non necessariamente ferroviaria, perché ciò consentirebbe la connessione con il sevizio ferroviario ed una consistente riduzione del traffico privato in ingresso dalle destinazioni più lontane.

## D. **Rendere sostenibili l'accessibilità alle nuove aree di trasformazione urbanistica**

Il tema delle nuove aree non può non fare i conti con la volontà di risparmiare, se non di bloccare, il consumo di suolo, ciò non di meno la consapevolezza di realtà in mutazione impone di dover intervenire a risolvere oggi situazioni che se non governate produrrebbero futuri problemi dal punto di vista della mobilità
Nella nostra Zona è in fase di ultimazione il complesso residenziale sulla via Parri con un carico di residenti che riteniamo solo una rete di Metropolitana potrà assorbire.
Pur consapevoli che la questione della congestione dipende maggiormente dal traffico in entrata da destinazioni più lontane, ecco che il prolungamento della Linea M1 oltre l'attuale fermata di Bisceglie, si farebbe carico anche di questa nuova esigenza di mobilità oltre a

consentire lo scarico del traffico privato proveniente dal quartiere Degl'Olmi e da Muggiano, ed alleggerendo quello proveniente da Settimo e dai comuni di prima fascia.
Auspichiamo che vengano previsti adeguamenti ai collegamenti per i nuovi insediamenti di Housing sociale previsti ed in realizzazione, dotandoli di adeguate piste ciclabili.
Particolare attenzione poi dovrà essere posta quando si dovesse intervenire nell'area della Piazza d'armi che per, la vastità e la collocazione. che sicuramente avrà implicazioni non solo zonali. Per questo non potrà in nessun modo essere omesso dalla trattazione il giudizio della Zona 7.

E. **Innalzare i livelli di sicurezza, diffondendo le aree pedonali e le isole ambientali**

Riteniamo fondamentale riprendere le verifiche sulla incidentalità al fine di comprendere le priorità effettive ed adottare interventi progressivamente risolutivi.
I tre punti, sicurezza, aree pedonali ed isole ambientali, sono strettamente legati alla necessità di una progressiva quanto indispensabile riduzione del traffico urbano, sopratutto di quella quota a brevissima percorrenza che con condizioni complessivamente più favorevoli del contesto, potrebbe facilmente essere praticata.
Per arrivare a questa condizione riteniamo opportuno prevedere, ove possibile la diminuzione del calibro stradale privilegiando a seconda dei casi:

- **la realizzazione di corsie ciclabili,**
- **l'aumento dei parterre attrezzati**
- **l'incremento degli stalli di sosta.**

- In zona vi sono molte strade che per la loro ampiezza presentano problematiche d'attraversamento che sarebbero sufficientemente superate con la realizzazione di isole di sicurezza agli incroci

*ESEMPI:*

- *Via Elba,Via Washington nella parte finale, Via Sardegna, Via Cividale del Friuli, Via Bagarotti, Via Novara, Via Pio Secondo (attraversamento in curva)*
- *Incrocio Forze Armate - Osteno*

- In tema di sicurezza stradale segnaliamo come interventi prioritari, al fine di rallentare la velocità all'interno dei quartieri abitati, gli interventi sulla attuale viabilità e già proposti dal Consiglio

*ESEMPI:*

- *Ring Via Cusago, Mosca, Val'd'Intelvi – Cusago, Quinto Romano, Card. Romero*
- *Rotonde Tofano, De Sica , Togni*
- *Incrocio via Cimarosa*

- Molte aree risulterebbero recuperabili per qualificare meglio i quartieri con nuovi spazi arredati e o con parterre assegnati alla gestione dei commercianti o dei condomini

*ESEMPI:*

- *Piazza Siena ridisegno piazza*
- *Via Ravizza*
- *Via Marghera ridurre dimensione a 3 mt, eliminazione parcheggio su un lato inserire ciclabile ed aumentare marciapiede*
- *Via Belfiore pedonalizzare*
- *Via Coreggio intervenire sul parterre nei tratti via San Siro-via Ravizza e via Faruffini-piazza Ghirlandaio*
- *Via Anguissola ridisegno stalli*

- proseguire il progetto "car free" su tutte le scuole per rendere sicuri i luoghi frequentati dagli utenti deboli (accessi scolastici) e ove attualmente non possibile, provvedere ad una ridistribuzione dei sensi di marcia per consentire di praticare l'interruzione temporanea

*ESEMPI:*

*adozione "Car Free"*

- *scuola di Piazza Sicilia, scuola via Massau*
- *scuola materna di via Paravia 3*
- *scuola elementare e nido d'infanzia Monte Baldo*

*intervento viabilistico*

- *scuola Via Forze Armate*

- implementare la realizzazione delle zone 30, oltre a quelle naturali (borghi storici Figino, Quinto Romano, Baggio, Quarto C., Muggiano dove di fatto esistono già ora le condizioni perché la velocità sia ridotta) anche quelle la cui definizione non può limitarsi alla semplice posa della segnaletica ma deve prevedere allestimenti ed organizzazioni che le rendano tali: restringimenti agli accessi, eliminazione dei tratti rettilinei, facilitatori d'attraversamento pedonale, fino alla definizioni di finiture e funzioni che ne caratterizzino la natura.

*ESEMPI:*

- *via Brogini via Silva*
- *vie Cecchi - Digione - Cavalcabò - Organdino, inclusa piazza Irmerio.*

- ampliare il piano per le ZTL *(zone traffico limitato)* con la finalità di migliorare la qualità per i residenti nelle aree in cui, per ragioni diverse, vi è una maggior affluenza da altri quartieri

*ESEMPI:*

- *Corso Vercelli forte nodo commerciale*
- *area San Siro dove alla presenza dello stadio si sommerà la presenza del capolinea di M5.*

**F. Facilitare e sostenere la ciclabilità**

La ciclabilità deve essere intesa in due grandi accezioni: **mobilità alternativa e di svago**. L'estensione della Zona 7 e le sue caratteristiche morfologiche non facilitano l'individuazione di parti che meglio di altre potrebbero assecondare le due singole esigenze.

Dato certo è che i parchi per loro natura sono catalizzatori del traffico leggero e favorirne la fruizione da parte di tutta la cittadinanza è compito essenziale.

In occasione di expo 2015, nell'ambito del progetto "Vie d'acqua", verrà realizzato un percorso ciclabile nella nostra zona da nord a sud che collegando i due rami della M1 (Bisceglie – Molino Dorino) e della M5 San Siro, costituirà una vera e propria dorsale a cui potranno collegarsi tutti i futuri percorsi ciclabili.

Riteniamo opportuno che il lavoro di AMAT sui percorsi ciclabili venga incrociato con quanto prodotto dal gruppo di lavoro, istituito della Commissione Mobilità Ambiente, con la partecipazione fattiva di cittadini e associazioni zonali, che individuando nodi e problematiche ne hanno delineato le risoluzioni con proposte concrete e testate ( documentazione già in possesso di AMAT).

- In questo specifico argomento vorremmo che venissero previlegiati quegli interventi che, con l'impiego di poche risorse, andassero a rispondere ad esigenze complesse ed articolate, ed in primo luogo il completamento di spezzoni mancanti a tracciati in parte già realizzati.

*ESEMPI:*

- *via Domenichino via Credi realizzazione della pista nel parterre centrale con rialzamento degli attraversamenti via Ravizza Via Moise Bianchi*
- *continuità pista ciclabile per Cusago verso Baggio*
- *da Muggiano, utilizzando il ponte ciclopedonale Pertini appena ripristinato*

- Vi è poi la mobilità breve che sempre più spesso viene affrontata dai nostri concittadini con l'utilizzo della bicicletta; per questa non è necessaria la definizione di vere e proprie piste strutturate, ma che sarebbe sufficiente fosse garantita una corsia riservata inequivocabilmente identificata cromaticamente, con un dimensionamento che non consenta utilizzi impropri oltre ad una corretta regolamentazione delle intersezioni con altri flussi.

- Inutile ribadire che per un reale incentivo all'uso della bicicletta le stazioni della metropolitana dovranno essere dotate di opportune rastrelliere e che le stesse dovrebbero essere disseminate per il territorio cittadino al fine di regolamentare ed ordinare la sosta.

  Oltre alle semplici rastrelliere nei parcheggi di interscambio riteniamo opportuno vengano predisposte bici-stazioni custodite.

  Sottolineiamo altresì la necessità di un confronto con i Comuni confinanti, per creare un collegamento con i loro percorsi ciclabili che oggi terminano al confine del Comune di Milano, in un'ottica metropolitana.

- Aumentare i parcheggi di bike Sharing

*ESEMPI:*

- *fermate linea M1e M5*
- *ingresso parchi*
- *area stadio ed ippodromo*

**G. Razionalizzare l'impiego dei veicoli a motore (Area C, sistemi di sharing e soluzioni smart)**

Il risultato del referendum MILANO SI MUOVE *"Ridurre traffico e smog attraverso il potenziamento dei mezzi pubblici, l'estensione di "ecopass" e la pedonalizzazione del centro"* non può essere disatteso nemmeno nella parte relativa alla estensione della congestion charge.

Risulta però chiaro che le caratteristiche dell'area in cui si è potuto istituire l'Area C sono morfologicamente particolari ed anche le prerogative d'utilizzo di quel comparto di città non sono riscontrabile altrove, ed a questo si aggiunge la dimensione metropolitana entro la quale la nuova congestion charge dovrà collocarsi.

Questo rende presumibilmente necessario modificare la tipologia di regolazione adottata, anche in funzione di nuove e più flessibili tecnologie.

Ciò che preme sottolineare è l'invarianza del risultato atteso in termini di riduzione dei livelli di traffico, analogamente a quanto ottenuto con Area C

Risulta comunque chiaro che ancor prima di una normativa o di specifici interventi sarà necessario per questo punto una elaborazione culturale che riconsideri il concetto di città fino ad ora

Immaginare di implementare le stazioni del Car Sharing, ipotizzando stalli non fissi ma su richiesta, sarebbe già un primo passo.

*ESEMPI:*

- *Stadio San Siro*
- *Baggio piazza Anita Garibaldi*
- *q.re Olmi*

H. **Rendere efficiente il sistema della sosta**

E' ormai chiaro che la sola regolamentazione della sosta senza una forte azione di sanzionamento diviene quasi controproducente.
Risulta quindi necessario individuare più modalità di regolamentazione della sosta perché sia meglio adattata alle specifiche problematiche di ciascuna zona ( *Diversificazione del costo, basso, della prima ora più elevato dalle successive - pagamento solo per non residenti - pagamento anche per i secondo veicolo dei residenti).*

Estendere la regolamentazione a tutti i veicoli lasciati in sosta, *(non solo auto ma anche moto)*
Implementando il controllo del rispetto della normativa e operando per garantire, qualora vi fosse, il recupero della sanzione.

La varietà e la promiscuità di realtà insediative in Zona 7 non consente un applicazione lineare delle regolamentazioni ma riteniamo indispensabile procedere risolvendo in prima istanza le problematiche più evidenti; proponiamo quindi di iniziare nei quartieri privi di box condominiali, prevalentemente realizzati fino agli anni 60, che essendo stati realizzati a ridosso delle linee di forza dei trasposti pubblici oggi si trovano ad essere invasi da non residenti.

*ESEMPI:*

- *Via Pisa*
- *l'asse delle M1 e M5 in divenire*

Auspichiamo altresì:

- L'adeguamento delle tariffe di parcheggio non in relazione alla centralità della strada ma del reale utilizzo ( diverso in strade commerciali da vie in cui il parcheggio è prevalentemente per servizi alla persona)
- Il controllo del corretto uso degli stalli preferenziali per portatori d'Handicap che risultano insufficienti perché molto spesso occupati abusivamente

- La creazione di una tariffa agevolata a favore dei residenti per il Parcheggio di via Caterina da Forlì, oggi sottoutilizzato.
- Il ri-utilizzo del Parcheggio realizzato in occasione dei Mondiali 90 in Via Novara per le manifestazioni allo Stadio, oggi in sistemazione e destinato a parcheggio per Expo 2015, in attesa del futuro prolungamento della linea M5 predisporre un servizio di superficie in corsia protetta.
- Pubblicizzare maggiormente le attuali tariffe dei parcheggi di interscambio gestite da ATM.

I. **Promuovere lo sviluppo per una nuova logistica delle merci urbane**

In attesa di una ristrutturazione generale del comparto logistico, riteniamo che in Zona 7 si possa adottare nelle aree a maggior presenza di esercizi commerciali la stessa regolamentazione oraria adottata in Zona 1 con autorizzazione all'accesso ai mezzi di servizio nelle sole ore mattutine.

*ESEMPI:*

- *"Area Vercelli" limiti NORD via San Siro, Belfiore, Rasori, EST piazzale Baracca San Michele del Carso, SUD Via Polibio, via Marenco, via Ruggero Settimo via Luigi Sacco OVEST via Rubens, piazza de Angeli, via Coreggio*

**J. Superare le barriere e rendere la città più accessibile a tutti**

Riteniamo opportuno che venga predisposto una procedura per l'elaborare un Piano generale che consenta l'individuazione e la catalogazione delle problematiche e di formulare programmi organici di intervento. Ciò potrebbe avvenire facendo partire dalle zone una prima stesura di una mappatura con il coinvolgimento delle tante associazioni e Fondazioni operanti sul territorio.

Però declinare il tema delle barriere architettoniche per una città che vuol fare della mobilità sostenibile un elemento caratterizzante non può prescindere da una ferrea regolamentazione dell'utilizzo del suolo pubblico adibito a percorso (Sosta sui marciapiedi, abbandono di masserizie, arredi di attività commerciali fino alle deiezioni animali)

A questo si aggiunga la necessità non solo di rimuovere gli ostacoli ma anche la necessità di creare protezioni efficaci a chi ha problemi di mobilità (attraversamenti acustico assistiti, percorsi tattili fermate per gli autobus a penisola)

*ESEMPI DI BUONA REALIZZAZIONE:*

- *via Capecelatro*

In conclusione riportiamo le delibere votate nel corso di questa Consiliatura su problematiche viabilistiche e di mobilità: