

Comitato Residenti Fiera - Milano

Spettabile Comune di Milano

Ufficio Unico di Protocollo
Dir. Centrale di Pianificazione Urbana e Attuazione P.R.
Via G.B. Pirelli, 39

Alla cortese attenzione del Sindaco

OSSERVAZIONI AI SENSI DEGLI ARTT. 8-9 L.R. 12.4.1999 N. 9

Oggetto: Progetto di Programma Integrato di Intervento in attuazione al P.R.G. vigente relativo al quartiere storico di Fiera Milano e aree adiacenti – Osservazioni del "Comitato Residenti Fiera".

Premessa.....	2
1. Verde e Spazi Pubblici	3
2. VIABILITA'.....	3
2A. Flussi di Traffico	3
Tab. 1	4
2b. Asse di attraversamento	5
2c. Barriere agli ingressi.....	5
2d. Alberature, Sistema flussi di traffico e Vie di accesso veicolare.....	6
3. PARCHEGGI	6
4. MEZZI PUBBLICI	7
4a. Metropolitana Milanese	7
4b. Mezzi di Superficie	8
5. ALTEZZE EDIFICI	8
6. REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI	9
6a. Monitoraggio	9
6b. Gestione del cantiere.....	9
6c. Garanzie di fattibilità delle urbanizzazioni e degli interventi pubblici.....	10
7. RIQUALIFICAZIONE DEL VELODROMO VIGORELLI	10
8. VERIFICA DEI RAPPORTI INERENTI LA DOTAZIONE URBANIZZATIVA E DI STANDARDS RISPETTO AI LIMITI DI DENSITA' EDILIZIA	10
9. NECESSITA' DI ASSICURARE LA CONFORMITA' DEI NUOVI INSEDIAMENTI DI CUI AL P.I.I. al P.T.P.R. adottato con D.G.R. 25 luglio 1997 n. 6/30195.	11
10. NECESSITA' DI ASSICURARE LA CONFORMITA' DEI NUOVI INSEDIAMENTI DI CUI AL P.I.I. ALLE LINEE GUIDA DISCEDENDENTI DAI PIANI DI ZONA DEL RUMORE.....	11
11. NECESSITA' DI STUDIO DI FATTIBILITA' ED OMOGENEIZZAZIONE AMBIENTALE	11
12. INSERIMENTO DEL QUARTIERE NELLA città ESISTENTE	11

PREMESSA

Il Comitato ResidentiFiera, costituitosi nel novembre 2004 e rappresentato da Aceto Bruno, Carutti Emanuela, Cavaler Flavia, Del Nunzio Alberto, Rigobon Luisa, ha svolto in questi mesi una serie di incontri con il Comune e Citylife/Fiera Milano sui temi più critici del progetto di trasformazione della Fiera storica di Milano (verde, viabilità, parcheggi, trasporto pubblico, ecc.) ed un sondaggio tra i residenti circa le aspettative in merito al nuovo quartiere.

Le osservazioni che seguono sono l'esito dell'indagine svolta del Comitato dei residenti Fiera attraverso gli incontri ed il sondaggio citati. Esito già raccolto in una breve relazione che traccia i principali elementi di criticità del progetto, riportando anche le posizioni dei residenti, gli apprezzamenti, le preoccupazioni e le richieste, diffusa in occasione del Consiglio Comunale straordinario del 15 settembre.

Di seguito, per ciascuna delle criticità rilevate, si evidenziano le richieste di modifica e integrazione al progetto di Programma Integrato di Intervento (PII) che il Comitato dei ResidentiFiera propone come osservazioni al PII adottato dalla Giunta municipale il 6 settembre scorso.

N.B.

Le richieste di adeguamento o modifica dell'attuale progetto sono indicate con una numerazione progressiva da R1 a R32.

Inviare le risposte alle presenti osservazioni a:

**Comitato Residenti Fiera
C/o Luisa Rigobon
Piazzale Giulio Cesare, 17
20145 Milano**

info@residentifiera.it

1. VERDE E SPAZI PUBBLICI

Pur apprezzando le migliorie apportate al progetto attorno al tema del verde e degli spazi pubblici, chiediamo di integrare il progetto adottato, prima della sua approvazione, con i seguenti elementi:

- R 1. coerenza con la simmetria del disegno architettonico di Piazzale Giulio Cesare nella realizzazione della lingua verde di accesso al parco e tutela ambientale** di quella che è una delle più belle piazze di Milano (all. foto epoca e proposta di sistemazione);
- R 2. raccordo con le piste ciclabili esistenti** (richiesto **dal 79,5%** dei residenti) nell'ambito della realizzazione di una reale efficiente rete cittadina;
- R 3. sistema di recinzione del parco pubblico** (richiesto dall'80,6% dei residenti);
- R 4. forte attenzione al rispetto dei parametri ecologici** in fase di realizzazione;
- R 5. parco giochi per bambini** (richiesto **dall'87%** dei residenti);
- R 6. spazi per attività sportive all'aperto** (richiesto **dal 70%** dei residenti);

2. VIABILITA

2A. FLUSSI DI TRAFFICO

Criticità:

- Lo "Studio di impatto sulla mobilità e sulla sosta" allegato al progetto basa le proprie analisi considerando gli impatti nelle ore di punta, durante le quali il traffico veicolare privato risulta incrementato di 1.557 veicoli al mattino e di 3.037 veicoli nelle ore serali.

Lo studio ipotizza una distribuzione di tale traffico sui diversi punti di accesso della rete viaria che circonda l'area (Piazzale Arduino, Via Spinola, Largo Africa, Via Senofonte, Largo Domodossola e Piazzale Carlo Magno) riassunta nella tabella alla pagina seguente (Tab.1).

Dalla tabella emergono le seguenti evidenze:

- Piazzale Arduino, largo Domodossola e Piazzale Carlo Magno sono gli accessi più critici in termini di concentrazione di traffico, che richiederanno quindi soluzioni attentamente studiate per evitare la possibile congestione.
- Considerando che durante le attuali manifestazioni fieristiche il traffico veicolare è di 2.370 veicoli al mattino e di 3.307 la sera, il nuovo quartiere genererà sulla zona circostante un impatto molto forte in termini di traffico incrementale, assestato permanentemente nelle ore serali sui picchi attualmente registrati nei giorni di fiera.
- L'analisi presentata nella riunione sul tema del traffico con Citylife/Fiera Milano dimostrava una capacità di assorbimento teorica, in quanto svincolata dai sistemi di regolamentazione dei flussi di traffico (sistema semaforico). Riteniamo questa simulazione poco rappresentativa della situazione reale che verrà a crearsi.

TAB. 1

Traffico veicolare generato ed attratto per punto di immissione in rete				
Ingresso	Ore di punta mattino		Ore di punta sera	
	generato	attratto	generato	attratto
P.le Arduino	73	300	514	317
Via Spinola	105	0	0	90
Largo Africa	137	0	0	117
Via Senofonte	156	0	0	133
Largo Domodossola	49	400	686	380
P.le Carlo Magno	37	300	514	286
Totale	557	1000	1714	1323
TOTALE	1.557		3.037	

Fonte: "Studio di impatto sulla mobilità", par. 2.2 "Ipotesi di distribuzione", pag. 18

Chiediamo i seguenti approfondimenti ed integrazioni alle analisi effettuate e conseguenti modifiche al PII prima della sua approvazione:

R 7. Integrazione delle analisi e degli studi redatti per definire il traffico veicolare indotto dal nuovo quartiere con:

a - confronto con ipotesi formulate in altri recenti progetti di trasformazione della città di Milano in merito alle ipotesi assunte a base del calcolo del traffico veicolare generato ed attratto dalle diverse funzioni (percentuali di uso del mezzo pubblico e del mezzo privato, percentuali di distribuzione dei viaggi origine/destinazione/mattina/sera, ecc.);

b - confronto con dati da richiedere all'Azienda Trasporti Pubblici di Milano in merito alla mobilità e all'uso del servizio di trasporto pubblico (ad esempio dati aggiornati del Programma Triennale dei servizi di Trasporto Locale- PTS);

c - ipotesi di traffico indotto nei giorni di fiera e in presenza di un evento/mostra negli spazi museali del nuovo quartiere;

d - analisi dei comportamenti del residente tipo (il cui profilo potrà essere ipoteticamente tracciato grazie all'intersezione di diversi elementi tra i quali le tipologie degli alloggi) in merito all'uso del mezzo privato e del mezzo pubblico;

R 8. Integrazione delle simulazioni effettuate per definire l'assorbimento del traffico indotto nella rete viaria che circonda il nuovo quartiere con ipotesi di regolamentazione dei flussi di traffico.

R 9. Integrazione dello studio di impatto del traffico con confronti con altri scenari che tengano conto di: situazione attuale, situazione attuale nei giorni di fiera, situazione quotidiana futura, situazione futura con fiera, situazione futura con fiera e particolare evento/mostra.

R 10. Progettazione e realizzazione di una rotatoria in Piazza Amendola, indicata come fondamentale per snellire i flussi di traffico lungo una delle direttrici più nevralgiche, ma attualmente non prevista nel progetto planivolumetrico D11, "sistema di viabilità di trasporto e indicazioni degli accessi pedonali e carrabili".

R 11. Attenta valutazione dei flussi di traffico in Piazzale Giulio Cesare, attualmente già congestionato nelle ore di punta nell'area oggi aperta al traffico. L'apertura dell'accesso in corrispondenza dell'ingresso ai box sotterranei potrebbe creare gravi problemi se non ben congegnato.

In definitiva, è auspicabile che il nuovo intervento edilizio, nel conglobare in modo del tutto differenziato rispetto alla omogeneità del contesto urbano preesistente una polifunzionalità di insediamenti e di destinazioni, assicuri conformità alle direttive generali discendenti del Piano Urbano del Traffico ed alle ulteriori misure adottate in tema di mobilità, in modo da affrontare adeguatamente l'impatto del nuovo PII sull'assetto viabilistico preesistente.

In particolare, si richiama il Decreto Ministeriale 12 aprile 1995 recante direttive in materia laddove prevede "il riordino delle strade e delle piazze e larghi appartenenti alla viabilità locale, finalizzato alle possibilità di recupero di nuovi spazi di sosta (strade-parcheggio ed aree-parcheggio), fatte sempre salve le esigenze dei pedoni e la vocazione ambientale dei luoghi, tenuto conto dei valori storici artistici ed architettonici".

2B. ASSE DI ATTRAVERSAMENTO

Criticità:

- Le soluzioni proposte continuano a rendere obbligatorio l'aggiramento dell'intero quartiere.

Riteniamo che la presenza di un asse di attraversamento possa garantire un miglior deflusso del traffico indotto dal nuovo quartiere, contribuendo in tal modo a diminuire la pressione del nuovo insediamento sul contesto esistente.

Chiediamo le seguenti integrazioni al progetto prima della sua approvazione:

R 12. Integrazione del sistema viario "perimetrale" attualmente previsto dal progetto **con un asse di attraversamento sotterraneo e/o in superficie.**

R 13. Integrazione del sistema viario attualmente previsto dal progetto **con il proseguimento del tunnel Gattamelata da via Teodorico sino a Domodosola/Cassiodoro** (e non solo l'attuale "*garanzia di salvaguardare l'eventuale proseguimento del tunnel Gattamelata*").

2C. BARRIERE AGLI INGRESSI

Criticità:

- La regolamentazione degli accessi alla viabilità interrata mediante l'apposizione di barriere all'ingresso rischia di creare congestioni nelle ore di punta, come già oggi accade durante le manifestazioni fieristiche, in prossimità degli accessi ai parcheggi perimetrali.

R 14. Chiediamo che ci sia esplicito riferimento negli atti che regolano i rapporti in fase di attuazione (convezione) all'obbligo all'uso di particolari sistemi di regolamentazione degli accessi alla viabilità interrata che non comportino ripercussioni negative sul sistema della viabilità.

2D. ALBERATURE, SISTEMA FLUSSI DI TRAFFICO E VIE DI ACCESSO VEICOLARE AL NUOVO QUARTIERE

Criticità:

- La realizzazione delle alberature, il sistema dei flussi di traffico e il dimensionamento delle carreggiate previsto per le vie di accesso veicolari al nuovo quartiere riducono le attuali disponibilità di posti auto aggravando quanto espresso al successivo punto 3.

In particolare:

- Nelle vie Senofonte e Spinola l'alberatura è creata a scapito dei parcheggi esistenti. La larghezza della carreggiata che residua è limitata a due corsie di circolazione e non prevede il mantenimento della dotazione di posti auto a servizio delle attuali abitazioni.
- Nelle Vie Cassiodoro e Boezio le corsie di accesso ai box e l'alberatura sono create a scapito degli attuali parcheggi riservati alle manifestazioni fieristiche.
- Anche nelle vie laterali all'entrata di Piazzale Giulio Cesare, oggi a traffico limitato, la previsione del doppio senso di marcia elimina la possibilità di parcheggio per gli attuali residenti.

Sarebbe opportuno garantire gli stessi spazi di uso pubblico a parcheggio attualmente esistenti.

Chiediamo di:

- R 15. Rivalutare la progettazione dei flussi di traffico per mantenere l'attuale possibilità di parcheggio in tutte le vie limitrofe al nuovo quartiere.**
- R 16. Rivedere la dislocazione degli edifici del nuovo quartiere che si affacciano sulle vie Senofonte e Spinola al fine di permettere il mantenimento in tali vie degli attuali posti auto e la realizzazione dell'alberatura.**
- R 17. Nelle vie Cassiodoro e Boezio, realizzare una corsia riservata di accesso ai box delle nuove abitazioni all'interno dello stesso perimetro e prevedere l'alberatura come separazione tra le stesse corsie e la circolazione.**

3. PARCHEGGI

Criticità:

- La proposta prevede spazi per parcheggi pertinenziali per la funzione residenziale dimensionati secondo un parametro di 2,4 posti auto ad unità abitativa. Si tratta di box sotterranei, che dovranno essere acquistati dai residenti ma è sbagliato supporre che ogni famiglia acquisti tanti posti macchina quante sono le auto possedute poiché tale evento non si è mai verificato e non è economicamente sostenibile da parte dei nuovi residenti.
- Non è prevista per i nuovi residenti la disponibilità di aree di sosta gratuite per come accade nelle altre parti della città per tutti i milanesi. Tale situazione se non adeguatamente regolamentata comporta un trasferimento della criticità nelle aree circostanti che fungeranno da bacino parcheggi gratuiti per i residenti anche del nuovo quartiere.

L'impressione è che si creerà artificialmente una situazione critica che eserciterà una pressione su vecchi e nuovi residenti "obbligando" gli uni e gli altri all'acquisto dei box.

- Per quanto attiene ai parcheggi pubblici la proposta attuale prevede una dotazione dimezzata rispetto a quella iniziale (da circa 5.000 posti auto inizialmente previsti agli attuali 2.227) per volere dell'Amministrazione Comunale che in tal modo intende evitare il rischio che il sovradimensionamento iniziale potesse essere attrattiva per una sosta di interscambio tra il mezzo privato ed il mezzo pubblico: è opportuno garantire ai residenti delle zone limitrofe che la realizzazione del nuovo quartiere non inciderà negativamente sull'attuale sistema della sosta.

Chiediamo che il progetto venga dettagliato ed integrato, prima della sua approvazione, prevedendo:

R 18. creazione nei parcheggi sotterranei di un sistema assimilabile alle "righe gialle" (posti gratuiti a disposizione dei residenti muniti di contrassegno);

R 19. previsione di un sistema di viabilità in superficie all'interno del nuovo quartiere (anche ad uso esclusivo dei nuovi residenti) con possibilità di parcheggio laterale alle nuove residenze.

4. MEZZI PUBBLICI

Gli spostamenti generati ed attratti sul sistema di trasporto pubblico sono stati calcolati in misura complessiva pari a 1.927 nelle ore di punta del mattino e di 5.119 nelle ore serali. Lo studio di impatto sulla mobilità allegato al progetto sostiene che l'impatto di tale carico è fronteggiabile con un potenziamento del sistema.

Considerando che l'attuale carico della M1 mostra delle capacità residue nel ramo Molino Dorino estremamente esigue, l'ipotesi avanzata è quella di un aumento della frequenza (fino a 90 secondi) con un recupero di 7.500 passeggeri/ora nel ramo Molino Dorino.

4A. METROPOLITANA MILANESE

Criticità:

- L'obiettivo di recupero di capacità di trasporto basato sulla maggiore frequenza dei convogli appare assolutamente inadeguato, anche considerando la situazione attuale della linea 1 (una linea vecchia di 40 anni) già prossima al collasso.
- La simulazione, inoltre, non tiene conto dell'incremento di passeggeri generato dal nuovo polo fieristico di Rho-Però e dall'hinterland che gravita intorno a quella zona.

Chiediamo, pertanto, i seguenti approfondimenti ed integrazioni alle analisi effettuate e conseguenti modifiche al PII prima della sua approvazione:

R 20. integrazioni delle analisi prodotte e confronti con dati forniti dalla società di gestione della metropolitana milanese in merito a:

- a** - reali capacità della linea a fronteggiare un aumento della frequenza,
- b** - costi conseguenti e loro copertura,
- c** - compatibilità della proposta con i progetti di sviluppo del sistema metropolitano e con le indicazioni degli strumenti di settore (PTL, PUM, ecc.)

R 21. integrazione delle analisi con dati che considerano anche l'incremento di passeggeri generato dal nuovo polo fieristico di Rho-Pero e dall'hinterland che gravita intorno a quella zona.

4B. MEZZI DI SUPERFICIE

Criticità:

- Non esiste alcuna previsione di potenziamento dei mezzi di superficie.

Chiediamo i seguenti approfondimenti ed integrazioni alle analisi effettuate e conseguenti modifiche al PII prima della sua approvazione:

R 22. avvio di un confronto con l'Azienda Trasporti Pubblici di Milano e l'Azienda Milanese Mobilità e Ambiente in merito all'impatto che il nuovo quartiere potrà avere sull'attuale sistema dei trasporti pubblici di Milano;

R 23. definizione di un accordo, intesa con l'Azienda dei Trasporti e/o l'Azienda Milanese Mobilità e Ambiente nel quale si definiscano le misure da adottare e gli interventi da attuare al fine di garantire un soddisfacente servizio pubblico, i tempi e i costi di attuazione, la copertura finanziaria;

R 24. integrazione del progetto con il collegamento tra le attuali fermate della metropolitana e delle Ferrovie nord esterne al quartiere con una linea che attraversi il nuovo quartiere.

5. ALTEZZE EDIFICI

Il progetto prevede la realizzazione di tre torri con funzioni prevalentemente terziarie che raggiungono 48 piani, nella torre A, 33 piani più 3 di basamento nella torre B e 32 piani nella torre C. Le altezze sono elevate anche nel caso degli edifici destinati alla residenza suddivisi in sei comparti con tipologie diversificate e con altezze che raggiungono anche i 27 piani nel caso del comparto D, i 23 piani nel comparto A, 18 nel comparto E e 14 piani nel comparto B.

Criticità:

- Tipologie in contrasto con il tessuto circostante.
- Disposizione ed altezze degli edifici che, come evidenziato dallo studio delle ombre (cfr. in particolare Tavola D.9.2 "Studio delle ombre. Data 22 dicembre. Solstizio d'inverno"), lasceranno in ombra nei pomeriggi invernali molti degli attuali edifici residenziali (e parte dei nuovi).

Riteniamo che questo secondo punto rappresenti un danno gravissimo sia per la qualità della vita dei cittadini, che per il valore dei loro immobili, e sia quindi come tale inaccettabile da parte dell'Amministrazione Comunale.

Chiediamo che il progetto venga rivisto prima della sua approvazione anche in modo radicale, per garantire:

R 25. un più equilibrato inserimento nel contesto;

R 26. la limitazione dell'effetto negativo delle ombre sugli attuali edifici.

Si chiede che i nuovi insediamenti che comporteranno la realizzazione di rilevanti volumi edilizi non determinino la costituzione di servitù passive gravemente limitative di circolazione di aria e luce e soleggiamento, oscurando le preesistenti vedute e compromettendo l'amenità dei luoghi e i diritti di normale godimento delle proprietà di parti della zona confinante, in assenza del formale consenso dei proprietari interessati.

Ciò infatti altererebbe irreversibilmente l'attuale stato dei luoghi, il loro equilibrio ambientale e la loro stessa fisionomia storicamente determinata.

6. REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Richiamiamo l'attenzione attorno a seguenti temi che dovranno trovare adeguata regolamentazione nella convenzione (e quindi essere previsti nello schema allegato al progetto da approvare):

- Monitoraggio
- Gestione del cantiere
- Interventi pubblici (trasporto pubblico, verde, ecc.): garanzia di fattibilità (costi, copertura, tempi, soggetti attuatori) e manutenzione

6A. MONITORAGGIO

R 27. Data la complessità del progetto e il suo attuarsi in diverse fasi, chiediamo la predisposizione di un sistema di monitoraggio, ovvero la creazione di un Osservatorio come strumento per garantire il rispetto dei requisiti progettuali e della programmazione dei lavori, della qualità dei lavori e dei parametri di sostenibilità ambientale.

L'attivazione di tale strumento dovrà essere esplicitamente prevista nella bozza di convenzione nella quale si dovrà già prevedere il riferimento ai parametri che attengono la sostenibilità e la qualità del progetto sin dalla sua realizzazione (dai flussi di traffico, all'impatto sulla rete viaria e del trasporto pubblico, al verde, all'emissione di sostanze inquinanti, ecc.).

La definizione della lista dei parametri da monitorare dovrà essere definita anche in accordo con gli abitanti, l'amministrazione comunale e la società di gestione dei trasporti pubblici.

6B. GESTIONE DEL CANTIERE

R 28. Oltre ad una recinzione e ad un sistema di vigilanza, chiediamo che venga predisposto un piano per la gestione del cantiere, da redigersi anche grazie ad un coinvolgimento diretto degli abitanti, che vada oltre le norme di sicurezza per rispondere all'obiettivo della limitazione dei disagi (sul traffico, inquinamento atmosferico ed acustico, ecc,) derivanti dall'apertura dei cantieri. Un esempio cui riferirsi può essere visto nella "carta della mobilità" uno strumento di informazione verso i clienti/utenti del servizio di trasporto pubblico sugli impegni presi e tutela di fronte al mancato rispetto degli stessi.

Anche per il piano di gestione del cantiere dovrà essere fatto **esplicito riferimento già nello schema di convenzione.**

6C. GARANZIE DI FATTIBILITÀ DELLE URBANIZZAZIONI E DEGLI INTERVENTI PUBBLICI

Intendiamo con questa osservazione richiamare l'attenzione sulla necessità di garantire, in ognuna delle 5 macro aree omogenee di intervento, un'esecuzione delle urbanizzazioni e dei servizi pubblici contestuale all'attuazione degli interventi privati.

Chiediamo che la convenzione regoli attentamente:

R 29. l'attuazione delle urbanizzazioni e degli interventi pubblici (nei tempi, nei modi, nelle risorse, ecc) in modo da garantirne la piena realizzazione prima della conclusione degli interventi privati anche prevedendo apposite garanzie e penalità al riguardo;

R 30. le modalità per la manutenzione di tutti gli spazi pubblici;

R 31. la recinzione del verde pubblico (già richiamata al punto "Verde e spazi pubblici")

7. RIQUALIFICAZIONE DEL VELODROMO VIGORELLI

Riteniamo il recente inserimento nel progetto del Velodromo Vigorelli e dell'area circostante un fatto molto positivo.

R 32. Sugeriamo la **trasformazione in una struttura polifunzionale** come **risposta concreta all'esigenza di spazi destinati allo sport e al tempo libero** che **emerge fortemente dal nostro sondaggio**, in presenza di una realtà di zona attualmente carente in questo senso.

8. VERIFICA DEI RAPPORTI INERENTI LA DOTAZIONE URBANIZZATIVA E DI STANDARDS RISPETTO AI LIMITI DI DENSITA' EDILIZIA

Dall'esame della Tavola D.11 – Sistema di viabilità e di trasporto e indicazioni degli accessi pedonali e carrabili, risulterebbe ad un prima sommaria disamina che le opere di urbanizzazione primaria siano state individuate al di fuori del perimetro che delimita la proprietà della società lottizzante e/o aggiudicataria.

Come è noto la superficie fondiaria è la superficie edificabile dedotte le aree per le opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

E' evidente che nel caso in cui la collocazione delle aree destinate alle strade d'accesso pedonali e carrabili insistesse sul demanio pubblico, oltre ad arrecare un grave pregiudizio all'interesse pubblico, consentirebbe alla società lottizzante di realizzare una maggior volumetria, rispetto a quella che sarebbe consentita sulla base di una corretta determinazione dell'indice di fabbricabilità fondiaria (mc/mq), cioè del volume costruibile per ogni mq. di superficie fondiaria.

9. NECESSITA' DI ASSICURARE LA CONFORMITA' DEI NUOVI INSEDIAMENTI DI CUI AL P.I.I. AL P.T.P.R. ADOTTATO CON D.G.R. 25 LUGLIO 1997 N. 6/30195.

Si auspica la conformità delle nuove costruzioni alla Normativa inerente il Piano Territoriale Paesistico Regionale adottato D.G.R. 25 luglio 1997 n. 6/30195, alle linee guida per l'esame di impatto paesistico ed agli altri strumenti sovraordinati.

10. NECESSITA' DI ASSICURARE LA CONFORMITA' DEI NUOVI INSEDIAMENTI DI CUI AL P.I.I. ALLE LINEE GUIDA DISCEDENTI DAI PIANI DI ZONA DEL RUMORE.

Si auspica anche la conformità del PII agli strumenti di settore, in prima istanza ai piani di zona del rumore.

11. NECESSITA' DI STUDIO DI FATTIBILITA' ED OMOGENEIZZAZIONE AMBIENTALE

Si ritiene fondamentale la verifica della omogeneizzazione ambientale, volta a coordinare gli interventi edilizi di cui ai relativi progetti, al fine di garantire che la notevole volumetria e densità edilizia che si verrà a creare sia conforme agli aspetti ambientali anche rispetto alla disposizione degli edifici, alla aerazione degli stessi, al soleggiamento, al loro impatto ed incidenza rispetto alla ventilazione generale propria di detti edifici e degli edifici dei vicini (per evitare sgradevoli formazioni di cappe, ristagni e microclimi indesiderati anche nei confronti del comparto limitrofo), tenuto altresì conto delle caratteristiche climatiche tipiche del territorio della pianura padana, che sono storicamente statiche ed inquinanti.

Non va trascurato l'aspetto della sicurezza, che non viene assicurata dalla vastità dell'intervento e dalla mancanza di previsioni specifiche circa l'uso effettivo della nuova area intervento.

12. INSERIMENTO DEL QUARTIERE NELLA CITTÀ ESISTENTE

Concludiamo con la seguente considerazione complessiva sul progetto in merito al suo essere, a nostro avviso, un'operazione chiusa in se stessa, che non cerca il dialogo con la trama ed il tessuto edilizio esistente, con il rischio di creare un quartiere autoreferenziale (residenze e servizi immersi nel verde senza i disagi creati del traffico veicolare), un'isola che si impone sul tessuto esistente e che non si "dispone" ad offrire i suoi spazi al resto della città.

Un quartiere nuovo che ripropone nell'organizzazione degli spazi il carattere introverso proprio della Fiera, dove *"l'esigenza di rafforzare il legame tra la città e le aree espositive che permangono"* (premessa della delibera di adozione del progetto di trasformazione della zona della Fiera Milano) non sembra trovare soddisfazione. La scarsa attenzione a proporre un progetto di città si può cogliere sin dalla documentazione grafica di inquadramento territoriale, dove non emergono le relazioni tra il nuovo quartiere ed il resto della città, e

Comitato Residenti Fiera - Milano

diventa più evidente nel progetto planivolumetrico dal quale ciò che emerge è, appunto, il carattere di “isola”, di uno spazio raccolto in se stesso, compatto, senza “rotture” interne. L'introversione del progetto e la sua estraneità con il contesto è sottolineata, oltre che dal disegno urbanistico, dell'assenza di assi di attraversamento, assenza che destina, come già evidenziato nei punti precedenti, al tessuto circostante ed in particolare agli assi viari che aggirano il quartiere una funzione di barriera a supporto della “pedonalizzazione” del nuovo quartiere.

Gli spazi della Fiera continuano a rimanere “altro” dalla città in questa proposta progettuale che non coglie l'opportunità di riorfrirre alla città uno spazio centrale discostandosi in questo anche da un approccio urbanistico sempre più diffuso di riuso di aree dismesse come occasione per un progetto di città, opportunità per il recupero di trame e tessuti, di operazioni di “riammagliamento” e cucitura (si veda Barcellona, ad esempio).

Chiediamo, quindi, la rivisitazione della proposta di PII con l'intento di restituire un progetto maggiormente integrato con il tessuto urbano ed edilizio circostante, un progetto che risolva la discontinuità attuale creata dalla Fiera

Il Comitato Residenti Fiera

Aceto Bruno Del Nunzio Alberto

Carutti Emanuela Rigobon Luisa

Cavaler Flavia

Milano, 22 novembre 2005