



**CONSIGLIO COMUNALE STRAORDINARIO
P.I.I. AREA FIERA**

Relazione Comitato Residentifiera

Milano, 15 settembre 2005

info@residentifiera.it



PREMESSA

Siamo un comitato di residenti che rappresenta circa **un migliaio di famiglie**.

Crediamo che la riqualificazione del ex polo fieristico di Milano possa e debba rappresentare per il nostro quartiere e per la città una reale opportunità: la creazione di un **nuovo centro urbano vivo e articolato** in cui convivano uffici e residenze, negozi e servizi, cultura e divertimento, integrando la migliore tradizione italiana con i criteri di urbanistica evoluta adottati dalle città europee d'avanguardia.

Partendo da questo presupposto, **in assenza di una significativa informazione ai cittadini** da parte di tutti gli enti coinvolti (Comune, Fiera e Citylife) sui diversi aspetti di un progetto così importante per la vita del nostro quartiere e di tutta la città, **abbiamo deciso, come residenti, di attivarci per "capire" le implicazioni del progetto e poter quindi formulare osservazioni circostanziate e possibilmente costruttive.**

Sulla base dei dati a nostra disposizione abbiamo **identificato in un primo documento le principali criticità e focalizzato le aspettative più rilevanti di noi residenti.**

La nostra linea di ricerca di dialogo e di esposizione diretta di critiche/aspettative, è stata ben recepita dalle parti e ha portato, nella prima metà dell'anno, ad una **serie di incontri con il Comune e con Fiera Milano/Citylife.**

Ci siamo in particolare focalizzati sui **temi che ci sembravano più critici in termini di impatto sulla qualità della vita:**

- **verde e spazi pubblici**
- **viabilità, parcheggi, mezzi pubblici**
- **altezza degli edifici perimetrali**

Nei mesi di maggio e giugno abbiamo effettuato presso gli attuali residenti un **sondaggio** per verificare le loro **aspettative in termini di possibili servizi che il nuovo quartiere potrebbe offrire.**

Queste sono le nostre considerazioni.

1. VERDE E SPAZI PUBBLICI

Il progetto ante PII presentava una serie di gravi criticità:

- Dimensione modesta.
- Verde "slegato" dal contesto esterno: ingressi dal quartiere circostante stretti e sacrificati dalla posizione degli edifici.
- Superficie verde frammentata ed eccessivamente chiusa dagli edifici circostanti: percezione di "verde condominiale".
- Parco pubblico non recintato, con rischi di diffusione di droga e criminalità.

Oggi il progetto ha subito una serie di miglioramenti:

- Parziale ampliamento dell'area verde grazie allo spostamento di una zona residenziale a sud ovest.
- Ingressi al parco più larghi e legati al contesto esterno (richiesta dei residenti 84,4%) con porzioni di verde che escono verso l'esterno, in P.le Giulio Cesare e P.zza 6 Febbraio, e conseguente valorizzazione delle due piazze.
- Maggiore equilibrio tra le aree verdi "aperte" e le zone boschive, più concentrate per consentire alla gente una maggiore fruibilità ricreativa.

- Alberatura delle vie perimetrali.
- 70% della superficie a verde libera da parcheggi sotterranei e parte residua con 2.5 – 3 m. di terra di copertura, per permettere la crescita anche di piante ad alto fusto.
- Possibilità di raccordo con le piste ciclabili esistenti e programmate dal Comune (richiesto dal 79,5% dei residenti).
- Forte attenzione dichiarata dal consulente Ing. Ingegnoli all'impatto ecologico (inquinamento e cappa di calore) dell'area circostante attraverso uno studio scientifico delle tipologie del verde e della sua disposizione non troppo frammentata.
Questo dovrebbe essere il primo parco progettato con standard di eco-sostenibilità.

Cosa chiediamo

- Risposta da parte dell'Amministrazione Comunale alla richiesta dell'**80,6%** degli attuali residenti di **recintare il parco pubblico**.
- Mantenimento dell'**attenzione ai parametri ecologici** in fase di realizzazione.
- Previsione di **spazi per un parco giochi per i bambini e per attività sportiva all'aperto**, richiesti rispettivamente **dall'87%** e **dal 70% dei residenti**.
- Realizzazione del **raccordo con le piste ciclabili esistenti** e volontà del Comune di realizzare una **reale efficiente rete cittadina** (richiesta dal **79,5%** dei residenti).

2. VIABILITA'

Il progetto presenta soluzioni convincenti soprattutto per quanto riguarda:

- L'interramento dei flussi veicolari legati alle attività di servizio alle funzioni commerciali e del terziario.
- La proposta di organizzazione dei flussi di accesso con realizzazione di rotonde in corrispondenza degli snodi di traffico di Carlo Magno e Domodossola e l'ipotesi di rotatoria su Piazza Amendola.
- La pedonalizzazione di Piazzale Arduino e di Largo Africa, dove l'avanzamento del parco bloccherà il traffico di puro attraversamento nella via Senofonte/Spinola e permetterà il solo traffico locale.
- L'interramento di Via Gattamelata, previsto dal progetto di nuova direttrice dalle autostrade nord, che dovrebbe consentire un accesso diretto a livello sotterraneo e nello stesso tempo sgravare il traffico attualmente insistente sui viali De Gasperi e Scarampo.
- Il ruolo di integrazione che Viale Duilio svolgerà tra l'area del museo del design e il Vigorelli grazie all'interramento del flusso di traffico.

Criticità residue:

- **Stime dei flussi di traffico**

Per quanto riguarda uno dei punti più critici per la qualità della vita del quartiere, le stime di traffico, la situazione non è chiara.

Si prevede una flessione del 40% rispetto ai picchi che si verificano attualmente nelle ore di punta durante i giorni di manifestazione fieristica.

Se è vero che il traffico sarà distribuito più regolarmente nell'arco della giornata, **non ci sono stime esplicite sull'incremento di traffico che è verosimile prevedere rispetto alla situazione attuale nei giorni non interessati da fiere.**

L'analisi che ci è stata presentata dimostra una capacità di assorbimento teorica. Essendo svincolata dai sistemi di regolamentazione dei flussi di traffico (sistema semaforico) questa simulazione è **poco rappresentativa della situazione reale che verrà a crearsi.**

- **Asse di attraversamento**

Valutiamo **negativamente la totale mancanza di un asse sotterraneo di attraversamento viario dell'intera area**, che solleverebbe in parte il quartiere perimetrale dalla pressione del nuovo insediamento.

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

Occorrono chiarimenti sui meccanismi di assorbimento dei flussi di traffico.

- **Tempi di realizzazione dell'interramento di Via Gattamelata**

Nell'ambito del progetto di nuova direttrice dalle autostrade nord, che ci è stato presentato come finanziato dalla Regione, ci risulta che ad oggi sia stato appaltato il tratto fino a viale Teodorico. Per il tratto successivo, vitale per i flussi di traffico del nuovo quartiere, il Comune parla di un **orizzonte oltre i 10 anni, che riteniamo inaccettabile.**

- **Barriere agli ingressi**

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.

Attenzione ai sistemi tecnici e viari utilizzati nella realizzazione di tali barriere.

Cosa chiediamo

Ci aspettiamo **dal Comune, che ad oggi è rimasto latitante su questo punto, risposte concrete ad una tematica chiave per la vivibilità dei residenti.**

In particolare:

- **Dati sulle simulazioni dei flussi di traffico e gli incrementi realisticamente previsti.**
- **Soluzioni, quali, per esempio, forme di attraversamento sotterraneo dell'area.**

3. MEZZI PUBBLICI

Criticità – MM

- **Se è positiva** la possibilità di realizzare un collegamento **sotterraneo Domodossola-Lotto** (sulla direttrice Garibaldi-San Siro) con fermata nella piazza delle Torri, attualmente è prevista nel progetto **unicamente la salvaguardia nel sottosuolo dello spazio per il tunnel relativo.**
- **Mancano del tutto le stime dell'incremento di passeggeri generato dal nuovo polo fieristico di Rho-Pero** e dall'hinterland che gravita intorno a quella zona. **L'obiettivo di recupero di capacità di trasporto** basato sulla maggiore frequenza dei convogli (riduzione attesa da 120 a 60 secondi) appare **assolutamente inadeguato**, anche considerando la situazione attuale della MM1 (una linea vecchia di 40 anni) già prossima al collasso.

Criticità - Mezzi di superficie

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

Chiediamo al Comune **una intelligente programmazione del sistema di trasporto pubblico:**

- **Concretizzazione e tempificazione del progetto di raccordo MM Domodossola – Lotto** con fermata all'interno del nuovo quartiere.



- **Potenziamento del servizio dei mezzi di superficie** (anche dall'hinterland di Milano), con contemporanea ricerca di una soluzione alla limitata capacità della linea MM1.

4. PARCHEGGI

Riteniamo:

- Rispondente ai fabbisogni degli utilizzatori giornalieri il dimensionamento dei posti auto pubblici e privati dell'area terziario e commerciale.
- Efficiente il posizionamento dei parcheggi sotterranei sotto le diverse aree, residenziali, uffici, servizi e commerciali. Tranne per alcune riserve già espresse in tema di viabilità, sul sistema di accesso.
- Positiva la disponibilità dichiarata di convenzionare i posti pubblici per il parcheggio di auto degli attuali residenti durante le ore notturne. Abbiamo tuttavia qualche perplessità sulla loro possibile risposta.
- Sufficiente il dimensionamento di box e posti auto, che prevede una disponibilità di 2,4 posti auto per le 1.500 nuove unità abitative.

Criticità residue

Non è concepibile sostenere il privilegio di una "Zona residenziale esclusivamente pedonale" a scapito dei residenti circostanti.

In particolare:

Criticità - Funzioni commerciali e terziario

- Le funzioni presenti nel nuovo quartiere eserciteranno una **forte pressione sulle vie circostanti.**

Chiediamo precisi **chiarimenti** su:

- Come sarà regolata la sosta.
- Come verranno utilizzati gli attuali parcheggi riservati alle manifestazioni fieristiche.

Criticità - Funzioni residenziali

- **Contestiamo l'ipotesi che prevede che i nuovi residenti del quartiere acquisteranno tanti posti auto/box quante sono le auto effettivamente possedute.** Come la maggior parte dei cittadini milanesi **pretenderanno di poterne parcheggiare almeno una in aree gratuite riservate appunto ai residenti**, o di parcheggiare l'auto **per le soste diurne in superficie in prossimità della loro abitazione.** Non essendo aree di questo tipo previste dal progetto, **è prevedibile un notevole disagio sul quartiere circostante già saturo:** impatto minimo di 1500 nuove auto = sosta selvaggia.

Chiediamo:

- **Uno studio razionale e funzionale di questa problematica ad elevato impatto sulla vivibilità del quartiere circostante.**
- **Possibili soluzioni:**
 - revisione del criterio della totale esclusione della circolazione nelle aree limitrofe agli edifici residenziali di nuova realizzazione, prevedendo **strade perimetrali in superficie di puro servizio alle residenze**
 - creazione **nei parcheggi sotterranei di un sistema assimilabile alle "righe gialle"**, già in uso a Milano, dove posti gratuiti siano messi a disposizione dei residenti muniti di contrassegno.

5. ALTEZZA EDIFICI PERIMETRALI

Criticità

- **La volumetria e l'altezza degli edifici residenziali perimetrali è tuttora troppo elevata ed in alcuni casi macroscopicamente in contrasto con le residenze del quartiere circostante.**

Chiediamo

- **La ricerca di soluzioni per limitare ulteriormente l'impatto sugli edifici attualmente esistenti, non a discapito dell'area a verde.**

6. GESTIONE DEL CANTIERE

Si tratta di una problematica particolarmente critica data la lunga durata dei lavori (8 anni).

Positiva la previsione di una recinzione e di un sistema di vigilanza.

Ma **restano delle domande aperte.**

- **Dove saranno gli accessi al cantiere?**
- **Come impatterà sul traffico il flusso dei mezzi pesanti utilizzati?**
- **Dove e come verranno smaltite tutte le macerie?**

A queste e ad altre domande dovrà essere data una **chiara e razionale risposta** per **evitare** che i lavori di costruzione si trasformino in un **incubo per gli attuali residenti.**

7. RIQUALIFICAZIONE DEL VIGORELLI

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

La sua rivitalizzazione e trasformazione in una struttura polifunzionale potrebbe dare una 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.

I risultati del nostro sondaggio sono a disposizione del Comune, che crediamo debba essere per primo interessato alle aspettative della gente, e di chiunque voglia prenderne visione.

IN CONCLUSIONE

Precisiamo che:

- **Non intendiamo distogliere la nostra attenzione dai problemi che abbiamo identificato fino alla loro soluzione.**
- **Ci proponiamo di controllare nel tempo che le realizzazioni vengano fatte nei modi e nei tempi corretti.**

Luisa Rigobon e Alberto Del Nunzio
a nome del
COMITATO RESIDENTIFIERA

Costituito da: **Aceto Bruno**
Carutti Emanuela
Cavaler Flavia

Del Nunzio Alberto
Rigobon Luisa

COMITATO RESIDENTIFIERA

Mille adesioni, rappresenta solo gli interessi dei residenti e non ha nessuna corrente politica alle spalle.

Non è stata accolta la nostra richiesta di intervenire nel dibattito.

Perdendo l'opportunità di ascoltare suggerimenti che vengono dalla gente, formulati in chiave critica ma costruttiva.

In contrapposizione a quello che crediamo dovrebbe essere lo spirito di un Consiglio Comunale.

Questo è il documento che era stato preparato per essere letto oggi.