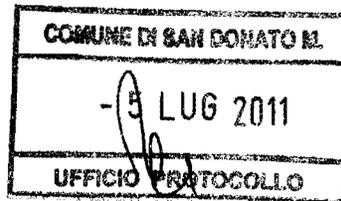


San Donato Milanese, 5 Luglio 2011



**Al Sindaco di San Donato Milanese Mario Antonio Dompè**

**Oggetto:** Osservazioni del Comitato residenti delle vie Caviaga e Fermi su Aggiornamento Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) per la zona MM3 (parte integrante del Piano di Governo del Territorio - PGT)

Noi sottoscritti Ezio Sinigaglia, Vittorio Cagnoni e Alberto Rossi, in qualità di comitato spontaneo che rappresenta 323 cittadini delle vie Caviaga e Fermi che hanno sottoscritto la petizione sul PGTU zona MM3 consegnata in Comune il 21/06/2010,

**preso atto**

**che** non abbiamo ricevuto alcuna risposta dal sindaco Dompè sulle specifiche richieste espresse nella suddetta petizione nonostante le ns. ripetute sollecitazioni scritte, né mai siamo stati convocati neppure per il colloquio che il Sindaco stesso ci aveva offerto per Sua espressa iniziativa e noi essendoci dichiarati disponibili (lettera del Sindaco protocollo 0020884 del 12/07/2010 e ns. lettera di risposta del 19/07/2010);

**che** con lettera protocollo 0003701 del 07/02/2011 il dirigente Area Territorio Ambiente e Attività produttive Alberto Schgor, **contraddicendo** una precedente lettera del Sindaco (protocollo 0035711 del 23/12/2010), **ha respinto** le ns. osservazioni ufficiali sul PGTU zona MM3 presentate in data 12/01/2011 e ci ha rimandato alla fase di pubblicazione degli atti post adozione adducendo la motivazione seguente: " *il parere espresso si configura come rappresentativo di interessi circoscritti e pertanto non può essere considerato, in questa fase, quale parere di una parte sociale ed economica*";

**ripresentiamo**

le ns. osservazioni sul PGT/PGTU zona MM3, che restano immutate nella sostanza rispetto a quelle che abbiamo visto respinte, anche se ora parzialmente modificate ed integrate con quanto abbiamo ritenuto opportuno. Avendo ravvisato comportamenti ostativi all'esercizio dei nostri diritti da parte della Amministrazione, in primis puntualizziamo:

**che**, a ns. avviso, le eccezioni di legittimità, di opportunità, di completezza e validità delle procedure da noi sollevate con la ns. petizione e poi con le ns. osservazioni già presentate costituiscono pregiudizio grave per la validità dell'intero procedimento PGT/PGTU e che di conseguenza il sindaco Dompè, nella sua veste di pubblico ufficiale al massimo livello comunale e di Autorità procedente sul PGT/PGTU, aveva il dovere di intraprendere le necessarie azioni correttive. Ha invece ignorato le ns. istanze trascinando il procedimento, immutato, fino alla fase attuale annullando di fatto la partecipazione di noi cittadini direttamente coinvolti;

**che** il contenuto della suddetta lettera del dirigente Schgor, in apparenza ineccepibile nella sua espressione formale volta all'intento di dimostrare la correttezza della Amministrazione nello svolgimento del procedimento, non trova però riscontro nella realtà dei fatti.

Con la delibera n. 130 del 29/06/2010 la Giunta comunale, tenendo conto della sentenza del Tar 1526 del 2010 che ha annullato il PGT di un Comune lombardo, escludeva il dirigente Alberto Schgor dal team 'procedente' per il PGT/PGTU "al fine di garantire la necessaria imparzialità dell'autorità competente rispetto all'autorità procedente" e ponendo quindi detto dirigente nella condizione di svolgere le sue funzioni di Autorità competente senza alcun conflitto di interesse. Noi ben crediamo che il Legislatore, con la norma di

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials and a surname.

Legge che chiama i cittadini a collaborare al PGT, intenda riferirsi all'apporto di proposte migliorative del procedimento da parte dei cittadini stessi e non a nominarli guardiani della legittimità e della validità tecnica dei contenuti, compito ma anche dovere che riteniamo essere proprio dell'Autorità competente. Da mesi e mesi invece contestiamo inutilmente contenuti illegittimi e/o inopportuni di questa procedura ufficiale: prima con la nostra petizione, poi con lettere rimaste senza risposta ed infine con le ns. osservazioni respinte successivamente con mal riposto accanimento burocratico dal dirigente Schgor il quale, nella lunga fase di pubblicazione del procedimento, mai è intervenuto per garantirne la legittimità e la correttezza dei contenuti ma ha bloccato invece le ns. osservazioni che li contestano inventando una motivazione **che rifiutiamo categoricamente**. Non si tratta infatti di *"interessi circoscritti"* come affermato dal dirigente ma principalmente si tratta di **interessi diffusi ed importanti**, dai quali però noi certo non ci autoescludiamo, e che abbiamo ben descritto nei dettagli ed evidenziato nella ns. relazione: la non cancellazione dei parcheggi per mantenere la effettiva possibilità di accesso dei cittadini al parco/centro sportivo ma anche indispensabili ai residenti; il rispetto del vincolo paesistico ambientale di Metanopoli; il rispetto della Legge che governa il PGTU; il rispetto delle Normative per la costruzione delle piste ciclabili e della relativa sicurezza; la inopportunità anche economica di determinate scelte dell'Amministrazione;

**che** il comportamento omissivo del sindaco Dompé in sinergia con quello attivamente negativo del dirigente Schgor mostrano la precisa volontà di insabbiare le ns. istanze con una sostanziale connivenza tra Autorità procedente ed Autorità competente, alle quali si aggiunge anche la Società di consulenza PIM; questa ultima probabilmente asservita suo malgrado al volere della Amministrazione in quanto riteniamo improbabile che una società esperta e tecnicamente qualificata come la PIM ponga in forse la propria serietà professionale elaborando un PGTU con contenuti chiaramente illegittimi ed anche contraddittori se non a ciò indotta dalla volontà della Amministrazione comunale;

**che** la seguente dichiarazione del dirigente (stessa lettera del 07/02/2011) che recita:

*"...i temi proposti nel vostro parere, essendo in parte contenuti nei pareri espressi da altri soggetti, sono già stati presi in considerazione da parte dell'Amministrazione comunale"* non trova riscontro nei fatti. Il PGTU infatti è stato "adottato" dalla Giunta con Delibera n. 19 del 18/02/2011 **senza tenere in alcun conto** le ns. osservazioni del 12/01/2011 le quali, invece, sono state convenientemente respinte pochi giorni prima di detta adozione per evitare di doverle considerare obbligatoriamente. Rimandiamo al punto 6.3 (a seguire) le ns. considerazioni sulla validità di detta delibera, il cui scopo è soltanto quello di "blindare" il PGTU in modo che quei contenuti del provvedimento da noi denunciati come illegittimi e/o inopportuni, e **che mai sono stati negati come tali dall'Amministrazione**, giungessero indenni all'ultima fase di approvazione e qui, considerando i succitati comportamenti della Amministrazione, potrebbero forse essere aggirati con qualche altra acrobazia burocratica. Ci auguriamo che ciò non avvenga, in nome della dignità di una Istituzione pubblica e del dovuto rispetto verso i cittadini;

**Evidenziato quanto sopra esposto, procediamo di seguito alla ripresentazione dettagliata dei nostri commenti specifici sul PGT/ PGTU zona MM3.**

### **1. Documenti di riferimento**

Facciamo riferimento ai sotto elencati documenti pubblicati sul sito ufficiale del Comune di San Donato Milanese alla data della presente. Altri saranno citati in corso di relazione.

*PGTU - 05 - Tavola 9a – Proposta di Progetto MM3, planimetria - Giugno 2010;*

*PGTU - 00 – Relazione Tecnica e Tavole - Giugno 2010.*

*VAS - 00 – Rapporto Ambientale – Giugno 2010*

*VAS - 00 – Rapporto Ambientale – Sintesi non tecnica – Giugno 2010*

Verbale di deliberazione della Giunta Comunale N. 19 del 08/02/2011 (adozione PGTU)



## 2. Premesse

**2.1** Il PGTU zona MM3 coinvolge direttamente la via Fermi e la via Caviaga e quindi l'intero supercondominio denominato "Lotto A", che comprende 9 edifici residenziali per un totale di 303 appartamenti. Il territorio del supercondominio è compreso tra via Caviaga, via De Gasperi, via Fermi e via Marignano la quale, alla sua mezzeria, determina il confine con il comune di Milano ove è ubicato un sottopasso pedonale del terminal MM3.

**2.2** Via De Gasperi e via Marignano sono due strade di scorrimento del traffico mentre Caviaga e Fermi sono due vie residenziali a fondo chiuso (fondo aperto solo a pedoni e biciclette) individuabili come **strade locali** in base alla classificazione funzionale delle strade nell'ambito del Piano Urbano del Traffico (Direttiva ministeriale del 24/06/1995) ed ove sono allocati tutti gli accessi sia carrai che pedonali alle residenze e l'ingresso al parco/centro sportivo di via Caviaga.

**2.3** Le funzioni specifiche di via Caviaga, sono quelle di permettere l'accesso alle residenze e al parco/centro sportivo oltre che a soddisfare le necessità di parcheggio dei residenti e dei frequentatori del parco.

**2.4** Le funzioni specifiche di via Fermi sono quelle di permettere l'accesso alle residenze e di soddisfare le necessità di parcheggio dei residenti, ma anche dei frequentatori del parco per quanto eccede la capacità di parcheggio della adiacente via Caviaga; ed ora anche la necessità di parcheggio del nuovo Centro sanitario recentemente ubicato in questa strada. La via Fermi inoltre è dotata di una pista ciclopedonale che è stata appositamente costruita per raggiungere la "Stazione delle biciclette" ubicata in fondo a via Caviaga.

**2.5** Residenze, parco e le suddette strade di accesso a fondo chiuso appartengono al Villaggio di Metanopoli e sono sottoposti a vincolo paesistico ambientale della Regione in base al DGR 25 luglio 2003 n. 713834.

## 3. Interventi previsti dal PGTU zona MM3 per le vie Caviaga e Fermi

**3.1** Tutta la zona compresa tra le vie Triulziana, De Gasperi, Fermi e Marignano viene contrassegnata sulla planimetria come "Isola Ambientale", escluse dette strade e quindi esclusa anche la via Fermi.

**3.2** La via Caviaga verrebbe sottoposta a trasformazioni definite di "*riqualificazione*" con costruzione di una pista ciclabile realizzata su corsia riservata a doppio senso di marcia, posta dal lato delle residenze, sopraelevata a livello del marciapiede esistente ed ottenuta sopprimendo l'intera corsia di parcheggio da quel lato della via e utilizzando anche parte della carreggiata, proseguendo poi detta pista lungo la via Piadena ed oltre.

**3.3** La via Caviaga e la via Fermi vengono indicate entrambe come "*assi di adduzione del traffico per la MM3*" *"sia per il trasporto pubblico che per il traffico veicolare"* (pag. 57 della *Relazione Tecnica*).

**3.4** La via Fermi verrebbe collegata alla via Marignano mediante apertura del fondo e sottoposta a trasformazioni definite di "*riqualificazione*", con sostanziale allargamento della carreggiata a scapito della striscia boschiva esistente, realizzazione di un marciapiede ex-novo sul lato sinistro della strada sempre a scapito di detta striscia e spostamento della sosta dal lato sinistro al lato destro variandone anche la disposizione che da parallela alla carreggiata diventerebbe a "spina di pesce". Verrebbe inoltre adottato il senso unico di marcia con direzione Marignano- De Gasperi fino all'intersezione con via Volta.

## 4. Rilievi e considerazioni per le vie Caviaga e Fermi

**4.1** Le funzioni specifiche della via Fermi di cui al p. 2.4 da tempo sono compromesse da un uso improprio essendo questa via utilizzata anche come parcheggio di accesso al terminal MM3 di Milano pur se in misura inferiore di quanto accade in via Caviaga. La vigente limitazione temporale di sosta a due ore si rivela infatti poco efficace ad interdire l'uso improprio suddetto. Anche la recente messa in esercizio nella via del nuovo Centro Sanitario senza spazi di parcheggio dedicati agli utenti dà luogo giornalmente ad episodi di



sosta selvaggia sul marciapiede e sensibile disagio per i residenti a fronte del Centro ai quali è stata tolta la possibilità di parcheggio a tempo illimitato.

**4.2** L'apertura, la modifica ed il cambiamento di destinazione d'uso della via Fermi inficerebbe gravemente le peculiari caratteristiche di tutta questa zona residenziale **costituendo una violazione evidente del vincolo paesistico ambientale sul Villaggio Metanopoli** in quanto le strade sono **esplicitamente dichiarate parte del vincolo** allo scopo di mantenimento delle caratteristiche ambientali originali dei luoghi, le quali vedono l'attuale supercondominio con il parco e con le relative strade di accesso Caviaga e Fermi quale **parte terminale chiusa del Villaggio**.

**4.3** Il previsto allargamento della carreggiata della via Fermi, che passerebbe dagli **attuali 7 m.** (esclusa la esistente pista ciclopedonale di 4 m.) a **11,5 m.** (compreso un marciapiede ex novo sul lato sinistro di via Fermi) – vedi pag. 56 della Relazione tecnica – oltre che inserire nel contesto ambientale un elemento estraneo (il marciapiede), conseguirebbe **l'indebita distruzione** della striscia boschiva parallela alla carreggiata cambiando radicalmente l'aspetto originale della strada che perderebbe totalmente i suoi caratteristici connotati fondendosi con il nuovo gruppo di edifici in deroga al vincolo che saranno realizzati a fronte della via Fermi (De Gasperi Ovest), estranee al Villaggio Metanopoli, **con evidente e macroscopica violazione del vincolo paesistico ambientale.**

**4.4** Lo sfondamento della via Fermi su via Marignano per il suo previsto utilizzo come "asse di adduzione del traffico" proveniente dalla MM3 e da Milano conseguirebbe un inevitabile quanto ovvio inquinamento atmosferico ed acustico locale le cui entità non sono adesso quantificabili ma che, per fatto certo, diventerebbero drammatiche una volta costruito ed operativo il nuovo grande centro direzionale ENI (De Gasperi Est, 3600 addetti) al cui servizio l'apertura di questa strada è principalmente diretta; e quando tra via Fermi e via Fabiani sarà realizzato il già citato De Gasperi Ovest (1700 nuovi abitanti), che userebbe via Fabiani in ingresso e via Fermi aperta al traffico come strada di ritorno, il tutto conseguendo un forte e stravolgente impatto ambientale facilmente e logicamente prevedibile a carico di questa zona esclusivamente residenziale; fatto questo del tutto inammissibile poiché in aperta contrapposizione alle finalità stesse del PGTU di cui la *Direttiva Ministeriale del 24/06/1995 - Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico - che ha valore prescrittivo.*

**4.5** La riclassificazione di una strada ad un livello superiore, come si intenderebbe fare con la via Fermi e con la via Caviaga per utilizzarle da "assi di adduzione del traffico" verso la MM3, è cosa ben diversa da una declassificazione alla quale può provvedere il Sindaco. Il DPR 16 Dicembre 1992 n.495, titolo I, art.2, para.6, stabilisce infatti che:

*"La classificazione delle strade comunali, esistenti e di nuova costruzione, è effettuata dagli organi regionali competenti. Viene rispettata l'ulteriore procedura prevista dal comma 4."*

La riclassificazione delle strade suddette ad un livello superiore non è dunque di competenza comunale; ma in ogni caso risulta inammissibile per quanto già esposto al punto **4.4** precedente;

**4.6** L'insieme che comprende il parco, le residenze e le vie di accesso Caviaga e Fermi costituisce, allo stato attuale dei luoghi, una perfetta *Isola Ambientale* così come viene intesa dalla già citata Direttiva Ministeriale del 24/06/1995. La via Fermi **non appartiene** alla viabilità principale (che la citata Direttiva ben definisce) e quindi, secondo detto dispositivo di Legge, **deve** costituire parte integrante dell'*Isola ambientale* dalla quale risulta inscindibile (vedi p. **4.7**), mentre il PGTU **la esclude indebitamente** per utilizzarla a tutto campo come "asse di adduzione del traffico" per la MM3 di Milano.

**4.7** La planimetria che disegna l'*Isola ambientale* con via Fermi aperta al traffico di attraversamento ed esclusa dalla *Isola* medesima **risulta essere un documento invalido** in quanto, con gli accessi alle residenze posti su strada di tale variata tipologia, l'*isola ambientale* viene meno per alienazione delle sue caratteristiche essenziali le quali non rispondono più alla Norma di Legge che allo stato attuale dei luoghi la definisce. In altre



parole, l'isola privata di via Fermi risulta indebitamente creata sulla carta mentre in realtà viene distrutta e quindi la sua attuale rappresentazione / indicazione come tale sulla planimetria e su altri documenti ufficiali pone in essere un vero e proprio falso.

**4.8** Nella rappresentazione grafica sulla planimetria, il nuovo PGTU colloca la via Caviaga nella costituita *Isola Ambientale*; ma sulla *Relazione Tecnica* (pag. 57) questa strada, pur restando a fondo chiuso, viene inserita (come via Fermi) tra gli "assi di adduzione del traffico" per la MM3 "sia per il trasporto pubblico che per il traffico veicolare". Oltre a costituire un elemento contraddittorio, l'uso indicato è incompatibile con il già citato D.M. 24/06/1995 punto 3.1.2 – Isole Ambientali (*Le isole ambientali in questione, anche se periferiche, sono tutte da considerare come aree con ridotti movimenti veicolari....*) e con la classificazione funzionale delle strade – punto 3.1.1 per la categoria stradale alla quale appartengono sia la via Caviaga che la via Fermi: "strade locali, a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio; su di esse non è comunque ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo".

E' vero che via Caviaga attualmente viene massicciamente utilizzata sia dal traffico privato che dal trasporto pubblico come fosse parte della viabilità principale; ma è vero anche che ciò costituisce un abuso realizzato eludendo le Leggi in assenza di un Piano Urbano del Traffico mai rinnovato prima d'ora; abuso che ha trasformato illecitamente questa via residenziale in una vera e propria estensione del terminal MM3 di Milano. Il PGTU ufficiale che ora viene adottato unitamente al PGT non può certo condonare ed avallare abusi ma, al contrario, in ottemperanza alle precise prescrizioni di Legge che governano il PGTU, deve porre fine agli annosi problemi di degrado per inquinamento acustico ed atmosferico da traffico veicolare che affliggono questa strada residenziale del *Villaggio Metanopoli*.

**4.9** il problema principale del traffico in via Caviaga nelle ore di punta è, notoriamente, costituito dalla massa di auto "pendolari" provenienti dall'esterno e dall'interno del territorio comunale e che percorrono questa via avanti/indietro per addurre o prelevare passeggeri della MM3, anche attendendoli negli appositi spazi di sosta all'uopo predisposti e regolamentati dal cartello "Conducente a bordo". A ciò si aggiunge l'avanti/indietro dei roboanti autobus a servizio esclusivo della MM3. La natura a fondo chiuso della strada e la presenza del muro di contenimento del parco presente per l'intera lunghezza conseguono un inquinamento atmosferico locale concentrato e raddoppiato per andata + ritorno di ogni mezzo pendolare che la percorre, oltre che a riverberare il rombo dei bus verso le abitazioni.

Il flusso del traffico indicato dal nuovo PGUT sulla planimetria prevede strade alternative alla via Caviaga (via Fabiani, via Triulziana) per raggiungere il sottopasso pedonale ed i silos di parcheggio della MM3, mentre i nuovi raccordi stradali sul territorio milanese permetterebbero l'accesso diretto ed il transito delle auto all'interno del terminal MM3. La logica però suggerisce che gli automobilisti che accompagnano i passeggeri della MM3 continueranno ad avvalersi della strada più breve e diretta, cioè della via Caviaga, e non dei nuovi ma più lunghi e più tortuosi percorsi alternativi a meno che non siano obbligati od almeno scoraggiati. **Con la costituzione della Isola Ambientale la necessità ed il dovere di una regolamentazione del traffico in via Caviaga diventa imperativa**, pena il mantenimento della caotica situazione attuale del traffico. Lo spartitraffico che si intende posizionare a fronte di via Caviaga costituirà infatti un ostacolo ininfluenza, o quasi, per le auto in ingresso alla via.

Anche gli autobus a servizio della MM3 ovviamente non dovranno più percorrere la via Caviaga a ragione della precisa prescrizione riportata al punto 4.8 precedente.

#### **5.0 Rilievi e considerazioni sulla pista ciclabile in via Caviaga**

Pure rientrando tra gli interventi previsti dal PGTU in via Caviaga, riteniamo opportuno trattare l'argomento della pista ciclabile separatamente per una maggiore focalizzazione e chiarezza espositiva.

**5.1** Come già esposto al precedente punto 4.2 per via Fermi, le strade sono esplicitamente indicate parte del vincolo poiché devono essere mantenute le originali caratteristiche paesistiche ed ambientali dei luoghi. La pista sopraelevata è un'opera che sostituisce una parte cospicua della carreggiata viabile modificandone aspetto e funzioni in modo invasivo, anche considerando il proseguimento di detta pista lungo via Piadena in attraversamento del Villaggio Metanopoli. **Riteniamo pertanto che la sua costruzione violi il vincolo paesistico ambientale.**

**5.2** La pista ciclabile sottrarrebbe alla via Caviaga 70-73 posti auto in una zona ove gli spazi di sosta in corso di giornata sono quasi sempre saturi nonostante la limitazione temporale della sosta. Parimenti, analogo prezioso spazio di parcheggio verrebbe sottratto anche alla via Piadena penalizzando i residenti, ma anche il mercato del martedì in piazza S. Barbara e altre manifestazioni in loco non ne trarrebbero certo giovamento. Data la situazione attuale già al limite del collasso, questa sottrazione massiccia di parcheggi conseguirebbe un grave deficit di accessibilità alla zona il cui effetto non potrà che provocare un danno permanente soprattutto al Centro sportivo ed alle sue manifestazioni che attraggono un cospicuo numero di persone. La realizzazione di questa pista insegue quindi un obiettivo diametralmente opposto a quello di rilancio del Centro sportivo che l'Amministrazione ha dichiarato di perseguire provocando un danno economico certo contro una presunta maggior sicurezza per i ciclisti (che ai successivi punti 5.5 e 5.7 dimostreremo però non essere tale) ed un pure presunto incremento d'uso della bicicletta del tutto opinabile ed anche contraddittorio visto che sulla *Relazione Tecnica* (pag. 54) si dichiara che *"Nelle isole ambientali, di norma, non sono necessarie piste ciclabili, perché deve essere possibile una coesistenza sia con il traffico veicolare sia con il traffico pedonale"*. In effetti, nella nostra petizione del 21/06/2010 già noi sottoscritti avevamo fatto rilevare che *"Riportando la via Caviaga alla sua legittima destinazione d'uso, non vediamo la necessità di impiegare risorse pubbliche per imporre una pista ciclabile assai problematica e di dubbia utilità, che conseguirebbe soltanto una drastica penalizzazione per il Parco e per i residenti"*

**5.3** Nella *Relazione Tecnica* (pag. 57) si dispone di *"compensare la riduzione dei posti auto in via Caviaga con l'aumento dei posti offerti nelle vie limitrofe Fermi-Fabiani (circa +7 posti auto rispetto alla situazione esistente)"*. Da quale calcolo derivi questo risultato non è dato di sapere. Noi di certo sappiamo che il Piano Integrato di Intervento per De Gasperi Ovest è stato finalizzato dalla precedente Amministrazione e che nei ben definiti spazi pubblici di parcheggio previsti a supporto commerciale per la nuova area abitativa **non rientrano** i 70 posti auto migranti dalla via Caviaga, che pochi certo non sono. **Non esiste quindi alcuna compensazione**, anche perché in via Fermi l'occupazione dei posti auto spesso si avvicina od eguaglia quella di via Caviaga, cioè l'occupazione totale, a ragione della avvenuta apertura del nuovo Centro Sanitario senza avere predisposto alcun spazio di sosta per gli utenti/pazienti che vi accedono, ma ipotecendo quelli esistenti a danno dei residenti in loco che nei pressi del Centro Sanitario ora non possono più sostare senza limiti temporali. Spendiamo ora qualche parola per tutti i residenti. A differenza dei frequentatori del parco/centro sportivo che possono decidere di recarsi altrove se qui non trovano posto, o perché giudicano (a ragione) eccessiva la distanza da percorrere a piedi (ipotesi infondata di parcheggio in via Fabiani), i residenti invece **sono costretti** a parcheggiare nella propria zona, non ci sono alternative. In una situazione per Essi già oggi difficile, **la sottrazione di un così alto numero di posti auto in via Caviaga ed oltre costituirebbe azione vessatoria intollerabile.**

**5.4** Nella adiacente via Fermi esiste già una pista ciclopedonale, specificatamente realizzata per l'accesso alla MM3, che allunga il percorso ciclabile verso la Stazione delle biciclette solo brevemente e solo da chi arriva a fronte e da destra in via Caviaga; pista che però viene inspiegabilmente ignorata dall'Amministrazione comunale e resta priva di segnaletica e di indicazioni con le quali indirizzare alla stessa i ciclisti che altrimenti percorrono la via Caviaga. Si fa notare che i cittadini hanno già pagato per questa pista inutilizzata non solo in termini di denaro, ma anche con la sottrazione alla zona di un



numero di posti auto uguale a quello che oggi si intenderebbe sottrarre anche alla via Caviaga. Pertanto, **in sinergia con quanto già esposto ai punti 5.2 e 5.3 precedenti, la realizzazione della pista ciclabile in via Caviaga risulta inopportuna e dannosa non solo per i residenti ma anche per tutti i cittadini che accedono alla zona.**

**5.5** Lungo il percorso della pista ciclabile proposta si presentano tre passi carrabili di entrata / uscita delle auto dei residenti dai parcheggi interni del supercondominio. In uscita le auto dovrebbero, in sequenza, attraversare l'attuale marciapiede e quindi la pista ciclabile con i ciclisti sfreccianti in entrambi i sensi di marcia e con una visibilità decisamente ostacolata dai tronchi degli alberi. Ai fini della sicurezza stradale l'articolo 7 p. 3 è perentorio: *"...specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale"*. Riteniamo ben difficile che nel caso in esame si possa ovviare alle condizioni imposte da questa prescrizione, e cioè: *"Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale..."*. **In questo caso si può affermare che la pista ciclabile non è fattibile per ragioni di sicurezza esplicitamente espresse.**

**5.6** La larghezza della carreggiata di via Caviaga misura m 10, la pista ciclabile prevista m 2,5 e m 2,0 è la larghezza normale per la corsia di sosta. Da ciò consegue una larghezza di m 2,75 per ogni corsia di marcia, ancora ridotte rispetto a quelle attuali già molto strette e che ridurrebbe le corsie di marcia a veri e propri "budelli", A ns. avviso la pista ciclabile non è compatibile con la funzionalità della strada.

**5.7** Riteniamo pericolosa una pista sopraelevata di larghezza minima confinante con una corsia di marcia di larghezza ridotta al minimo a causa della elevata scivolosità da imbrattamento del fondo (tutt'altro che infrequente) con fango, foglie e rami a ragione della fitta vegetazione arborea locale. Un ciclista che cade corre il rischio reale di finire sulla stretta corsia stradale da cui provengono auto che viaggiano in senso contrapposto.

## **6. Validità delle procedure e degli elaborati**

**6.1** Il Sindaco, nella sua già citata lettera del 23/12/2010, dichiara che nell'ambito del PGT il PGTU *"costituisce un allegato, approfondendo le tematiche della mobilità"*.

Ricordiamo che con delibera N. 260 del 15/12/2009 la Giunta Comunale decideva l'unificazione del Piano di Governo del Territorio (PGT) con il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) dando vita ad un procedimento comune anche agli effetti della Valutazione Ambientale Strategica (VAS). Da questa decisione consegue che il PGTU zona MM3 non è affatto *"un allegato"* del PGT ma ne costituisce parte integrante ed inscindibile e quindi la validità del PGT nel suo insieme è strettamente legata alla regolarità del PGTU. Lo scopo del PGTU è quello di dare corpo ad interventi reali in base a precise prescrizioni di Legge.

**Il PGTU zona MM3 infatti non è teoria od approfondimento, ma è un progetto dettagliato sia nella sua rappresentazione grafica che in quella descrittiva, ed è certamente completo dei sottostanti documenti di dettaglio elaborati o in elaborazione da parte della società di consulenza PIM anche se questi non sono stati resi pubblici. Questo progetto potrà quindi conseguire il rilascio di "Permessi di Costruire" con i quali l'Amministrazione darà corpo agli interventi fuorilegge che ora stiamo contestando su base progettuale e di legittimità ma che poi non potranno essere fermati perché autorizzati con regolare licenza del Comune sulla base di un progetto approvato.**

**6.2** Nel presente caso di procedimenti PGT e PGTU unificati, la VAS deve contenere specifiche valutazioni di effetti od impatti ambientali del PGTU che si intende adottare. Sul progetto del PGTU zona MM3 di dette valutazioni il documento ufficiale VAS non contiene invece il benché minimo accenno; né esse si trovano sulla *Relazione Tecnica* del PGTU alla quale il documento VAS rimanda per *"maggiori dettagli"*, né si trovano ove indicato dalla Delibera N. 260 del 15/12/2009 che dispone: *"considerare nel Rapporto Ambientale e nella Sintesi non Tecnica, in un apposito capitolo, la sostenibilità delle azioni per il miglioramento della mobilità previste nel Piano Generale del Traffico Urbano"*.



**L'assenza di dette valutazioni nella VAS conferma la invalidità del PGTU zona MM3 così come progettato relativamente alle vie Caviaga e Fermi.**

**6.3** Il PGTU è stato "adottato" dalla Giunta con Delibera n. 19 del 18/02/2011 dichiarata *"immediatamente eseguibile"* con un generico *"stante l'urgenza"* scorporando così il PGTU dal PGT del quale però è parte integrale con la VAS PGT/PGTU comune (p. 6.1 e 6.2 precedenti) e senza neppure tenere conto delle ns. osservazioni del 12/01/2011.

La dichiarata urgenza è inesistente e tale si è dimostrata nei fatti in quanto, anche dopo la formale adozione dell'intero PGT da parte della Giunta a breve distanza di tempo (Delibera N. 20 del 16/03/2011), la planimetria del PGTU zona MM3 (tav.9a) permane come **"Proposta"**; il progetto resta cioè in una fase propositiva non diretta ai cittadini per valutazione ma bensì al Comune di Milano il quale dovrebbe dividerlo per propria competenza territoriale ma che a tutt'oggi non ha avallato. Non vediamo come possa essere tecnicamente e lecitamente valida l'adozione di un PGTU del quale un componente essenziale (PGTU zona MM3) è solo una proposta e non un progetto dichiarato definitivo e comunque, anche se ipoteticamente supposto tale, non eseguibile se non dopo approvazione definitiva unitamente al PGT nel rispetto della procedura e della necessaria integrazione della VAS per il PGTU.

Per quanto esposto, a **ns. avviso la citata delibera N. 19 del 18/02/2011 è un atto invalido**; e pure invalido potrà risultare l'intero PGT se sarà approvato definitivamente il PGTU zona MM3 senza tener conto delle ns. osservazioni.

**6.4** Sul PGT – Documento di Piano – Dicembre 2010 – da pag.151 a pag. 153 sono citate le istanze dei cittadini su varie tematiche relative al PGT; ma i riferimenti ai problemi della nostra zona espressi con ns. lettera del 25/09/2009 al Sindaco e poi con la petizione del 21/06/2010 (sottoscritta da 323 residenti) **sono stati omessi**, nascondendo in tal modo ad ogni osservatore istituzionale e non l'esistenza dei problemi stessi su un documento ufficiale. **Giudichiamo tale comportamento omissivo pregiudizievole ed anche lesivo del diritto all'informazione dei cittadini.**

**6.5** Il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 - Codice dei beni culturali e del paesaggio - ha istituito la **"Commissione per il Paesaggio"** affinché fornisca **parere obbligatorio** in merito alle autorizzazioni per opere su beni sottoposti a tutela paesaggistica. L'articolo 148 del Codice, al comma 2, specifica inoltre che le commissioni *"sono composte da soggetti con particolare, pluriennale e qualificata esperienza nella tutela del paesaggio"*.

La LR 12/2005 recepisce il decreto succitato istituendo la Commissione per il Paesaggio, che all'articolo 81 comma 1, rimandando alla LR 5 febbraio 2010 n.7, art. 21, punto 1, comma k, precisa: *"ogni ente locale titolare, ai sensi dell'articolo 80, di funzioni amministrative riguardanti l'autorizzazione paesaggistica e l'irrogazione delle relative sanzioni, istituisce e disciplina una commissione per il paesaggio avente i requisiti di organizzazione e di competenza tecnico-scientifica dettati dalla Giunta regionale"*. **Qualsiasi modifica o nuova opera entro il Villaggio Metanopoli richiede quindi detto parere obbligatorio**, che costituisce documento indispensabile per il rilascio della Autorizzazione Paesaggistica da parte del Comune. Non sappiamo se il Comune sia tenuto o meno a rilasciare Autorizzazioni paesaggistiche a sé stesso, in quanto titolare di un proprio progetto; ma ben crediamo che, quando la Amministrazione comunale intenda agire su una zona sottoposta a tutela, **il parere obbligatorio** della Commissione per il Paesaggio sia indispensabile per la specifica competenza tecnico-scientifica richiesta dalle Norme di Legge sopracitate.

Poiché la Giunta comunale ha posto in adozione il PGT, di cui il PGTU zona MM3 è parte integrante, per i pesanti interventi pianificati in questa **zona protetta**, si deve presumere l'esistenza di **pareri obbligatori positivi** emessi dalla Commissione per il Paesaggio; ciò però appare improbabile poiché quanto abbiamo esposto con le ns. osservazioni ben dimostra la illiceità degli interventi sulle vie Fermi e Caviaga per macroscopiche violazioni del vincolo paesistico ambientale oltre che alle Norme di Legge sul PGTU.



**Chiediamo pertanto che l'Amministrazione renda pubblici detti pareri o confermi la non esistenza dei medesimi fornendo adeguate motivazioni.**

## **7. Considerazioni finali e richieste del Comitato**

A fronte della analisi e dei rilievi esplicitati ai diversi punti della presente relazione, il progetto del PGTU zona MM3, per quanto concerne gli interventi previsti nelle vie Caviaga e Fermi, presenta molteplici aspetti di illegittimità, inopportunità, invalidità ed incompletezza dei procedimenti e manifeste contraddizioni. **Riteniamo pertanto questo progetto impresentabile nella sua veste attuale.**

Come già esposto (p. 6.2), PGT e PGTU sono vincolati in un unico procedimento per cui non è possibile effettuare scorpori; quindi, se il PGTU zona MM3 non viene adeguato al rispetto delle Leggi e delle procedure il risultato logico dovrebbe essere l'invalidamento dell'intero PGT. **Al fine di detto adeguamento e quindi del superamento delle eccezioni che abbiamo presentato,**

**riteniamo basilaramente necessario:**

- **che la via Fermi non sia aperta al traffico di attraversamento** mantenendo la sua attuale caratteristica di strada a fondo chiuso, in osservanza del D.M. 24/06/1995 e nel rispetto del vincolo paesistico ambientale;
- **che la via Fermi sia inserita nella pertinente *Isola Ambientale*** dalla quale è stata arbitrariamente esclusa;
- **che nella via Fermi non sia costruito alcun marciapiede né sia allargata la strada**, evitando la distruzione della striscia boschiva locale nel rispetto del vincolo paesistico ambientale;
- **che in via Caviaga non venga realizzata la pista ciclabile** in quanto fuori norma e quindi illecita e pericolosa, oltre ad essere inopportuna e costituire violazione del vincolo paesistico ambientale. Più opportunamente può essere utilizzata la già esistente pista ciclopedonale di via Fermi;
- **che gli autobus non passino più per la locale via Caviaga** ma per via Marignano come tutti gli altri autobus, nel rispetto della **prescrizione** del D.M. 24/06/1995;
- **che sia cancellata l'attribuzione di "assi di adduzione del traffico"** data alle vie Caviaga e Fermi in osservanza del D.M. 24/06/1995 e nel rispetto del vincolo paesistico ambientale;
- **che sia istituita una regolamentazione per l'accesso a via Caviaga** nel rispetto del D.M. 24/06/1995 (Isole Ambientali) e del vincolo paesistico ambientale, che però non pregiudichi il normale utilizzo della strada e dei parcheggi ai frequentatori del parco e a tutti coloro, non residenti, che alle residenze devono accedere.

Ad iniziale titolo sperimentale, limitatamente alle ore di punta (da stabilire) del mattino e della sera, **proponiamo** un divieto di accesso in entrata alla parte terminale della via, da subito dopo l'ingresso al parco fino alla piazzetta, esclusi ovviamente i residenti in loco e le persone autorizzate. Ricordiamo quanto indicato a **pag.54** della Relazione Tecnica:

*"La progettazione delle isole ambientali deve avvenire attraverso la consultazione e la collaborazione con i residenti, affinché vi sia una preventiva informazione delle ragioni e dei benefici delle restrizioni da introdurre e vi sia una collaborazione nella definizione dei percorsi, delle fermate del trasporto pubblico, dei luoghi dove sia più utile la presenza di zone esclusivamente pedonali, ecc."*

- **che sul documento di piano siano inseriti i riferimenti mancanti di cui al punto 6.4 della presente**



Ovviamente, il soddisfacimento delle richieste di cui sopra dovrà trovare riscontri nella modifica della planimetria e della descrizione tecnica relativi al PGTU zona MM3.

In attesa di precisi riscontri alle nostre richieste, porgiamo distinti saluti

I Rappresentanti dei Residenti:

Ezio Sinigaglia via Fermi 14/C

Ezio Sinigaglia 

Vittorio Cagnoni via Fermi 4

Vittorio Cagnoni

Alberto Rossi via Caviaga 5

Alberto Rossi

e-mail: [fermicaviaga@libero.it](mailto:fermicaviaga@libero.it)

