

## PGT/PGTU

### REPLICHE DEL COMITATO ALLE CONTRODEDUZIONI DELLA AMMINISTRAZIONE COMUNALE

#### Punti 1 – 3 – 6 delle Controdeduzioni

**“Nel merito del punto 1 dell'osservazione, si fa presente che il vincolo ambientale sugli edifici e sull'area di Metanopoli non impedisce una nuova organizzazione della circolazione della via Fermi, così come della via Caviaga, e la loro classificazione di strada urbana locale, anche a servizio della fermata M3 e delle funzioni pubbliche, come il Centro Sportivo e il Centro Sanitario.”**

*(“Il vincolo ex D. Lgs 42/2004, apposto dalla DGR 25 luglio 2003, n.7/13834 sulle aree di Metanopoli, in quanto di notevole interesse pubblico, ammette...”)*

Questo paragrafo è stato spostato al Punto 7.

*(“La modifica della sezione stradale, da definire in sede di Piano Particolareggiato dell'Isola Ambientale.....ecc.”)*

Questo paragrafo è stato spostato al Punto 7.

*(“La realizzazione di un percorso ciclopedonale bidirezionale nelle vie Caviaga - Piadena, di collegamento M3 - Ospedale - San Giuliano, anche attraverso l'ampliamento dei marciapiedi.....ecc.”)*

Questo paragrafo è già parte del Punto 5.

**“Nel merito del punto 3 dell'osservazione, si fa presente che la situazione attuale non è definibile un abuso, quanto piuttosto non ottimale, cui il PGTU intende porre riparo.**

*Al fine di garantire una buona accessibilità dalla città alla stazione M3, alleggerendo nel contempo la pressione veicolare sull'asse di via Caviaga, e proteggere il più possibile la zona dalla sosta parassitaria, il PGTU prescrive l'istituzione di una Isola Ambientale, e l'attivazione di una ZPRU (Zona di particolare Rilevanza Urbanistica)”*

**“Nel merito del punto 6 dell'osservazione, si fa presente che coerentemente con quanto previsto dalle Direttive ministeriali, il PGTU definisce una nuova classificazione funzionale della rete stradale della zona, individuando la rete principale (via Fabiani e via Trivulziana - strade urbane di quartiere, e Viale De Gasperi - strada urbana di interquartiere); al suo interno, le vie Caviaga e Fermi sono classificate strade locali (tav. 8b).**

*Si prevede quindi una diversa organizzazione della circolazione rispetto alla situazione attuale. In particolare:*

- *la via Fabiani (principale porta di accesso) e la via Trivulziana dovranno rappresentare gli accessi veicolari e del trasporto pubblico alla M3 per la città di San Donato;*
- *per la via Caviaga, invece, (attualmente "strada urbana interzonale", per la presenza del servizio di trasporto pubblico che porta direttamente ai sottopassi alla stazione della M3, condizione come detto non "abusiva" ma certamente non ottimale per gli altri utenti della via Caviaga) si rafforzerà la sua funzione di asse soprattutto Ciclo-pedonale, eliminando il trasporto pubblico e limitando gli ingressi veicolari da viale De Gasperi solo in destra, riducendo gli stalli di sosta e con un maggiore controllo della sosta parassitaria attraverso l'istituzione della ZPRU e permessi per i residenti;”*

*(• il senso unico della via Fermi, infine, consente il necessario ritorno dei flussi "kiss and ride" al viale De Gasperi, ma riproducendo l'attuale organizzazione a fondo cieco.*

*La funzione .....ecc.)*

Questo paragrafo è stato spostato al Punto 7.

#### Replica ai punti 1 – 3 - 6

Le vie Fermi e Caviaga sono già classificate come strade locali, ed altro non potrebbero essere in base alla Direttiva Ministeriale 24/06/1995 punto 3.1.1 – Classificazione funzionale delle strade. Esse non debbono espletare alcun servizio al di fuori di quelli

previsti dalla normativa, così come già riportato al punto 4.8 delle nostre Osservazioni: *“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”*.

In ogni caso, in merito al presupposto utilizzo di queste strade per sopperire alle citate funzioni pubbliche è bene precisare che:

- Il nuovo Centro Sanitario, (ricavato da ristrutturazione di ex mensa aziendale ENI) è situato in angolo tra via Fermi e viale De Gasperi (strada urbana di interquartiere) ed è servito da quest'ultima;
- Il Centro sportivo (parco) situato in via Caviaga è servito dai mezzi pubblici che arrivano al sottopasso M3 in quanto l'ingresso principale al parco è situato nelle vicinanze del sottopasso. Infatti, anche l'autobus che attualmente percorre la via Caviaga avanti/indietro (a ns. avviso indebitamente) passa davanti all'ingresso del parco ma ferma solo in fondo alla via (piazza IX Novembre) nei pressi della M3.
- L'area del sottopasso pedonale della M3 è accessibile a mezzo di via Fabiani e di via Triulziana, le quali nel PGTU sono preposte come *“gli accessi veicolari e del trasporto pubblico alla M3 per la città di San Donato”*.

Prendiamo atto della dichiarazione della Amministrazione che in via Caviaga verrebbe eliminato il trasporto pubblico e che, conseguentemente, verrebbe rispettata la già citata prescrizione del DM 24/06/1995 punto 3.1.1. Resta però il fatto che questa dichiarazione resta tale in quanto non suffragata da una modifica della destinazione d'uso della via Caviaga che nel PGTU approvato in via definitiva rimane posta (indebitamente) tra gli *“assi di adduzione del traffico sia per il trasporto pubblico che per il traffico veicolare”* (pag. 57 della Relazione).

La via Caviaga è parte di una Isola Ambientale, il che impone anche il rispetto della prescrizione di cui il punto 3.1.2 del DM 24/06/1995 (*Le isole ambientali in questione, anche se periferiche, sono tutte da considerare come aree con ridotti movimenti veicolari...*). I dichiarati provvedimenti interessanti via Caviaga non rispettano per nulla questa prescrizione poiché, nonostante quanto è stato esposto ai punti **4.8** e **4.9** delle Osservazioni del Comitato, continua ad essere ignorato il principale e ben conosciuto problema di fondo della via Caviaga, che non è quello che l'Amministrazione definisce *“sosta parassitaria”* (termine che da l'unica certezza di riferirsi alla sosta ma che necessiterebbe di approfondimento per comprenderne il significato) ma è quello del traffico delle auto *“pendolari”* provenienti dall'interno e dall'esterno della città che percorrono avanti/indietro la via Caviaga per caricare o scaricare passeggeri della M3 di Milano e che solitamente non parcheggiano ma intasano la piazzetta terminale e provocano problemi di circolazione in tutta la via oltre che inquinamento e rumore.

La ns. proposta per risolvere il problema (al **punto 7.** delle Osservazioni) è stata ignorata e sono assenti soluzioni alternative da parte della Amministrazione. Infatti, la annunciata istituzione della ZPRU (Zona di particolare Rilevanza Urbanistica), che sottintende il pagamento del parcheggio non aggredisce minimamente questo problema di fondo ma costituisce invece un ulteriore elemento negativo che si aggiunge a quanto già dettagliatamente esposto ai punti **5.2** e **5.3** delle Osservazioni del Comitato e che nelle sue *Controdeduzioni* l'Amministrazione comunale ha ignorato.

#### **Punto 4 delle Controdeduzioni**

*“Nel merito del punto 4 dell'osservazione, si fa presente che la competenza della classificazione funzionale delle strade comunali, sia esistenti sia di piano, è propria del PGTU, mentre è di competenza regionale la sola classificazione amministrativa delle strade comunali, esistenti e di nuova costruzione (art. 2 comma 6 del DPR 495/92).”*

## Replica al punto 4

La competenza della classificazione funzionale delle strade è propria del PGTU, che a questo scopo deve attenersi alle prescrizioni del DM 24/06/1995.

La classificazione della via Fermi è quella di strada urbana locale, come tra l'altro confermato sulle stesse *Controdeduzioni*; quindi, la funzione attribuita dal PGTU a questa via quale "asse di adduzione del traffico sia per il trasporto pubblico che per il traffico veicolare" è totalmente incompatibile con quella di una strada locale, soprattutto in relazione all'impatto ambientale negativo generabile in relazione ai paragrafi 2.3 (riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico) e 2.6 (rispetto dei valori ambientali) del DM 24/06/1995 in forza delle ragioni già dettagliatamente esposte al punto 4.4 delle *Osservazioni* del Comitato ed ignorate dalle *Controdeduzioni* della Amministrazione.

## Punto 5 delle Controdeduzioni

*"Nel merito del punto 5 dell'osservazione, si precisa che:*

- *la larghezza minima di 2,75 m per corsia di marcia rappresenta la larghezza consentita per le strade locali ed è compatibile con la pista ciclabile realizzata a lato, sul marciapiede e alla presenza di alberi lungo il tracciato;*

*la realizzazione di un percorso ciclopedonale bidirezionale nelle vie Caviaga - Piadena, di collegamento M3 - Ospedale - San Giuliano, anche attraverso l'ampliamento dei marciapiedi, non rappresenta violazione del vincolo paesistico ambientale, trattandosi di adeguamento tecnico di una funzione esistente e del tutto coerente con l'impianto urbano che si vuole salvaguardare e valorizzare.*

- *Il DM 557/1999 prescrive che la pista ciclabile può essere realizzata su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.*

- *l'art 6, comma 4, DM 557/1999 si riferisce ad aree di intersezione, non a passi carrai la soluzione progettuale dovrà essere comunque definita in sede di Piano Particolareggiato"*

## Replica al punto 5

Come mostrano le foto C02 e C03, da sinistra a destra possiamo vedere: uno dei tre accessi ai parcheggi residenziali, il marciapiede, l'aiuola alberata e quindi la sede stradale con la corsia di sosta auto che nel progetto del PGTU viene abolita e sostituita con una opera urbanistica di larghezza di m. 2,5 estesa su tutta la lunghezza della via Caviaga e della successiva via Piadena e che si vuole far passare per marciapiede. In tutta evidenza non si tratta affatto di un ampliamento del marciapiede esistente il quale, come ben si può osservare dalla foto, è completamente separato tramite l'aiuola alberata; si tratta invece di una nuova opera non pedonale specificatamente destinata a pista ciclabile a due sensi di marcia. Il DM 557/1999 che si riferisce inequivocabilmente a pista ciclabile ricavata dal marciapiede non è evidentemente il caso in esame. Nel caso reale si tratterebbe invece di una pista ciclabile in sede propria se non mancasse il prescritto spartitraffico fisicamente invalicabile della larghezza minima di m. 0,50 che deve separarla dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore; il che però conseguirebbe una larghezza della corsia di marcia per i veicoli a motore pari a m. 2,50; valore ben inferiore ai 2,75 m che si dichiara essere il valore minimo consentito per le strade locali.

La pista ciclabile prevista non costituisce dunque "adeguamento tecnico di una funzione esistente" che in realtà non esiste (il presunto marciapiede), ma indebita sostituzione di una funzione diversa (la sosta) con una opera urbanistica permanente ed invasiva che rappresenta violazione evidente del vincolo paesistico ambientale non solamente per la ragione esposta ma anche per l'impatto visivo di un elemento aggiunto completamente estraneo al contesto dell'impianto urbano da salvaguardare e per di più in contraddizione

netta con quanto contenuto nella Relazione del PGTU a pag. 54 (*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.*).

Per quanto riguarda invece la esistente pista ciclopedonale della parallela via Fermi di cui al punto 5.4 delle Osservazioni del Comitato l'Amministrazione, per sostenere quella inutile e duplicata che vuole costruire in via Caviaga, continua ad ignorarne l'esistenza poiché di questo argomento non c'è traccia nelle *Controdeduzioni*.

Nelle *Controdeduzioni* non c'è traccia di risposta neppure su quanto esposto al punto 5.3 delle Osservazioni in merito alla presunta quanto inesistente compensazione dei posti auto sottratti alla via Caviaga (ma anche alla via Piadena) dalla pista ciclabile.

In merito all' art. 6, comma 4, DM 557/1999, questo è inserito nella normativa sulle piste ciclabili per garantire le necessarie condizioni di sicurezza. Vero è che si riferisce alle aree di intersezione definite dal Codice della Strada; ma è vero anche che nel caso locale le auto in uscita dai parcheggi residenziali dovrebbero attraversare la pista ciclabile con ciclisti sfreccianti da destra e da sinistra in condizioni di visibilità decisamente ostacolate dai tronchi degli alberi; e non meglio si presenterebbe il problema in entrata dove l'automobilista, svoltando a sinistra per immettersi nel parcheggio, oltre a dover dare precedenza a destra ai veicoli della corsia opposta, dovrebbe anche dare precedenza alle biciclette provenienti sia da destra che da sinistra e frequentemente bloccarsi occupando parte della pista per gli spesso numerosi pedoni che transitano sul marciapiede.

Guardando le foto **C02** e **C03** ovviamente si deve immaginare la pista ciclabile in luogo della attuale corsia di sosta. Consideriamo inoltre che lungo la via Caviaga lo stesso problema si presenta per tre volte, cioè quanti sono gli accessi.

Ciò che si vuole affermare è che le condizioni locali sono anche peggiori di quelle che si verificherebbero in una intersezione stradale propriamente detta ove una pista ciclabile di questo tipo è vietata in quanto pericolosa; per cui riteniamo che, per stretta analogia, il suddetto art.6 possa trovare applicazione anche al caso in esame.

## **Punto 7 delle Controdeduzioni**

*“Nel merito del punto 7 dell'osservazione, si fa presente che le vie Fabiani e Fermi sono assi viari che appartengono ad un tessuto urbano in evoluzione (nuovi importanti servizi cui deve essere garantita accessibilità, come il capolinea della M3 e il Centro Poliambulatorio, successivi alle residenze di via Fermi) e trasformazione (De Gasperi Est e Ovest, previsti dal PRG e dal PGT e consentiti dal vincolo ambientale). Compito del PGTU, che è strumento subordinato al PGT, è regolamentare le diverse tipologie di traffico con l'obiettivo di contenere al massimo le criticità della circolazione e di migliorare le condizioni di sicurezza.”*

**(da Punto 1):** *“Il vincolo ex D. Lgs 42/2004, apposto dalla DGR 25 luglio 2003, n.7/13834 sulle aree di Metanopoli, in quanto di notevole interesse pubblico, ammette, "interventi di adeguamento tecnico e manutenzione straordinaria della viabilità esistente, sempre nel rispetto dell'impianto originario". Sulle aree comprese fra via Fermi, via San Salvo, via Marignano e vie Volta-Bonarelli, inoltre, il vincolo consente interventi di ristrutturazione urbanistica.”*

**(da Punto 1):** *“La modifica della sezione stradale, da definire in sede di Piano Particolareggiato dell'Isola Ambientale (che ne dovrà anche stabilire i confini) e dei Piani Esecutivi, cui il PTGU rimanda, è compatibile con il mantenimento delle alberature esistenti. La costruzione del marciapiede in via Fermi è peraltro intervento opportuno, in considerazione della trasformazione residenziale del comparto De Gasperi Ovest.”*

**(da punto 6):** *“• il senso unico della via Fermi, infine, consente il necessario ritorno dei flussi "kiss and ride" al viale De Gasperi, ma riproducendo l'attuale organizzazione a fondo*

*cieco. La funzione di "assi di adduzione" assegnato alle vie Triulziana, Caviaga, Fermi e Fabiani prevede, quindi, che vi siano specializzazioni e limitazioni nei volumi e nelle tipologie di traffico diretto alla fermata M3 dei singoli assi."*

### **Replica al punto 7**

La via Fermi è una strada residenziale locale a fondo chiuso che non appartiene affatto *"ad un tessuto urbano in evoluzione"* bensì ad una zona protetta sottoposta a vincolo paesistico ambientale. In questa zona sono ammessi, strade comprese, solo interventi di manutenzione, ordinaria o straordinaria che sia, ma sempre e solo manutenzione e non interventi urbanistici stravolgenti che ne modifichino la natura, la destinazione d'uso e l'aspetto complessivo anche visti in relazione all'abitato.

Sui "nuovi importanti servizi cui deve essere garantita accessibilità..." si è già trattato al punto 1 precedente.

Gli ambiti di trasformazione De Gasperi Est e De Gasperi Ovest fanno eccezione al vincolo paesistico permettendo interventi di ristrutturazione urbanistica in quanto aree di recupero ex industriali. Nell'ambito di queste due aree, entrambe da costruire, possono e devono essere previsti i raccordi necessari al corretto collegamento al tessuto urbano esistente costituito dal Villaggio Metanopoli senza interferenze stravolgenti con il Villaggio medesimo e senza violazioni delle prescrizioni che regolano il PGTU come quella della progettata trasformazione di via Fermi in una via di adduzione del traffico di attraversamento che però l'Amministrazione maschera come strada locale.

La modifica della sezione stradale della via Fermi è già stata basilamente ben definita nel PGTU approvato, (Relazione PGTU a pag.56), così come i confini dell'isola ambientale poiché la planimetria Proposta di Progetto MM3 tav.9a in proposito è assolutamente dettagliata ed in ogni caso si ricorda che è stata approvata ufficialmente all'interno del PGTU anche se ciò a ns. avviso non è ammissibile (vedansi in proposito la nostra replica ai punti 2 – 9 - 10 delle *Controdeduzioni*).

La attuale larghezza della carreggiata di via Fermi è di 7m e la fascia boschiva di 9,35, metro alla mano. Il previsto allargamento della strada a 10 m più il nuovo marciapiede (si suppone di 2m) lascerebbe una aiuola residua di ca. 4m, sufficiente per una fila ordinata di nuovi alberi ma con distruzione totale o quasi delle alberature esistenti (foto F02 ed F03) stravolgendo l'aspetto caratteristico del luogo. Nella controdeduzione l'Amministrazione afferma che *"la modifica della sede stradale è compatibile con il mantenimento delle alberature esistenti"* ma, come dimostrano i numeri, è questa una affermazione di fantasia. Ribadiamo quindi quanto espresso ai punti **4.2**, **4.3** e, in specifico sulla isola ambientale, ai punti **4.6** e **4.7** delle Osservazioni del Comitato.

Per quanto sopra esposto in merito agli ambiti di trasformazione ex industriali, se si vogliono erigere nuove opere quali marciapiedi od altro, queste devono essere realizzate entro l'area De Gasperi Ovest e non nella zona vincolata di via Fermi a tutt'oggi nettamente delimitata e che, nel rispetto del vincolo paesistico ambientale, riteniamo debba essere mantenuta distinta senza fondersi con le nuove ed alquanto differenti costruzioni confinanti che sorgeranno.

L'Amministrazione giustifica l'apertura di via Fermi propinando un tecnicismo che vorrebbe dimostrare che l'organizzazione a fondo cieco della strada non viene modificata pure aprendone il fondo e che, ovviamente, continuerà ad essere considerata come "strada urbana locale" nascondendo una realtà di senso opposto non solo confermata dalla logica elementare ma anche dalla prevista rotatoria via Fermi / viale De Gasperi per governare il traffico di attraversamento diretto ai futuri palazzi uffici ENI attraverso la via Fermi.

Le inevitabili conseguenze sulla vivibilità ambientale del luogo a seguito della apertura della via Fermi sono già state esposte al punto **4.4** delle Osservazioni del Comitato ma glissate dall'Amministrazione, che ai punti **9** e **10** delle Controdeduzioni rimanda al futuro

precisi obblighi (VAS per il PGTU e Pareri obbligatori della Commissione per il Paesaggio) che dovevano essere espletati con il PGTU.

### **Punto 8 delle Controdeduzioni**

*“Nel merito del punto 8 dell'osservazione, si ribadisce che la funzione di via Caviaga, così come di via Fermi, non è limitabile alla sola funzione di strade di accesso alle residenze e di parcheggio dei residenti, in quanto devono assolvere anche alle funzioni di accessibilità a importanti servizi pubblici, anche di livello sovra locale (tra i quali una fermata di linea metropolitana, per ora capolinea) conseguenti allo sviluppo urbanistico e socio-economico che ha interessato la città, dalla data della realizzazione del Villaggio Metanopoli ad oggi.*

*Fra queste trasformazioni è da considerare l'aumento esponenziale del tasso di motorizzazione privato: da una parte non si può pensare che, per quanto riguarda il "supercondominio Caviaga Fermi" ciò si possa tradursi in una semplice traslazione su l suolo pubblico dell'aumento di domanda di parcheggio dei residenti. Ciò indubbiamente rappresenterebbe una condizione contraria allo spirito del vincolo ambientale e dell'Isola Ambientale. Quindi la progettazione particolareggiata dovrà prendersi carico della necessità di ridurre gli spazi di sosta (non solo e non tanto per ricavare la pista ciclabile in sede protetta) ma in quanto condizione necessaria per il recupero della vivibilità degli spazi urbani.*

*Dall'altra parte, invece, la strumentazione urbanistica dispone oggi di più efficaci strumenti per regolamentare lo standard dei parcheggi privati nei nuovi insediamenti residenziali (De Gasperi Ovest)”*

### **Replica al punto 8**

Una strada locale residenziale a fondo chiuso in una isola ambientale quale è la via Caviaga non può assolvere la funzione di accessibilità (veicolare) ad un servizio pubblico di livello sovra locale quale è il terminal della M3; e ciò non solo per precisi dettami di Legge (Direttiva Ministeriale 24/06/1995) ma soprattutto per evidenti ragioni di rispetto e di tutela della vivibilità ambientale della quale gli Amministratori comunali dovrebbero farsi garanti e non autori e/o manutentori dell'esatto opposto in violazione alle Norme di Legge, così come in questa zona accade da molti anni a partire dal 2003. In ogni caso il problema di accessibilità a servizi pubblici non si pone in quanto la funzione é garantita attraverso l'uso delle regolari strade di scorrimento del traffico preposte dal PGTU (vedi Replica ai punti 1 – 3 – 6 delle Controdeduzioni)

In quanto alla puntualizzazioni espone in merito ai parcheggi, che l'Amministrazione qui presenta solo in chiave distorta come pretese dei residenti, rimandiamo ai punti **5.2**, **5.3** e **5.4** delle Osservazioni del Comitato ove si può ben verificare che le ragioni che sono state espone riguardano interessi diffusi e non solo i pur legittimi interessi dei residenti.

### **Punti 2 - 9 - 10 delle Controdeduzioni**

*“ Nel merito del punto 2 dell'osservazione, si fa presente che l'Istituzione dell' Isola Ambientale è provvedimento di competenza del PGTU, ma esisterà solo e quando sarà definita - nei confini e nei provvedimenti specifici - dal Piano Particolareggiato.*

*La definizione dei confini dell'Isola Ambientale fa parte dei compiti del Piano Particolareggiato, che deciderà se comprendere anche la via Fermi, come peraltro indicato nelle tav. 8a, 8b e 9. La tav. 9a anticipa alcune proposte progettuali che dovranno essere valutate dal Piano Particolareggiato.*

*In quella sede, quindi verranno valutati e decisi i provvedimenti specifici da assumere.”*

*“Nel merito del punto 9 dell'osservazione, occorre precisare che non esiste un "PGTU zona M3", ma il Piano generale del traffico urbano (PGTU) relativo all'intero centro abitato,*

che rappresenta il 1° livello di progettazione del PUT, ed è quindi il piano quadro (art. 4 delle Direttive Ministeriali: Articolazione e contenuti progettuali.). Il 2° livello di progettazione è quello dei Piani Particolareggiati del traffico urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato (in scala da 1:5.000 fino ad 1:1.000).

L'art. 5.2 della Direttiva ministeriale del 24/06/1995, inoltre, prevede: "Ambiti territoriali più ristretti di quello dell'intero centro abitato, quali le circoscrizioni, i settori urbani, i quartieri o le singole zone urbane, non possono essere oggetto esclusivo del PGTU, bensì di specifici progetti di dettaglio, successivi all'approvazione del PGTU ed in accordo con esso." La tav. 9a "Proposta di riassetto ambito M3" rappresenta quindi, come dice il titolo stesso della tavola e il testo della relazione, una "Proposta" in anticipazione di un Piano particolareggiato, successivo alla approvazione del PGTU e che, una volta espletato il processo di pianificazione partecipata, trovato un accordo con il Comune di Milano e sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, sarà seguito da piani esecutivi (3° livello di progettazione) relativamente agli interventi di competenza del Comune di San Donato. La VAS del PGT non considera nel dettaglio la proposta progettuale illustrata nella tav. 9a perché trattasi di proposta di massima, sottoposta ad ulteriori preliminari fasi di accordo intercomunale e programmatiche.

La Proposta è rivolta alla cittadinanza, oltre che al Comune di Milano e a ATM.

Le osservazioni nel merito della Proposta non sono pertinenti al PGTU, ma verranno prese in considerazione in sede di pianificazione partecipata, insieme alle altre che perverranno. Infine, si ricorda che il PUT costituisce uno strumento tecnico-amministrativo, non uno strumento urbanistico; conseguentemente non costituisce presupposto per il rilascio di "Permessi di costruire".

**“Nel merito del punto 10 dell'osservazione, si fa presente che il parere obbligatorio della Commissione per il Paesaggio relativo agli interventi all'interno delle aree Interessate dal vincolo paesistico verrà richiesto secondo la procedura e la tempistica previste dalla normativa, quando i progetti avranno raggiunto il giusto livello di elaborazione.”**

### **Replica ai punti 2 – 9 - 10**

Nelle citate tavole grafiche 8a e 8b (Classificazione funzionale della rete viaria) – (vedi Relazione PGTU, pag. 60 e 61) la via Fermi non esiste, non è nominata come le altre strade della zona, e le sottili linee grafiche che ad essa corrispondono potrebbero anche riferirsi ad una stradina privata compresa nel supercondominio. La via Fermi compare solo nella "Proposta di Progetto MM3" (tav.9a), ma cambia pelle diventando da strada residenziale locale a fondo chiuso a strada aperta al traffico di attraversamento proveniente da Milano e dalla M3 e confermandosi quindi tra gli "assi di adduzione del traffico sia per il trasporto pubblico che per il traffico veicolare" così come esplicitamente dichiarato a pag. 57 della Relazione e come per altro confermato nelle **Controdeduzioni al punto 6** (il senso unico della via Fermi, infine, consente il necessario ritorno dei flussi kiss and ride al viale De Gasperi, ma riproducendo l'attuale organizzazione a fondo cieco).

La scomparsa della via Fermi dalla Classificazione funzionale della rete viaria non sappiamo se è casuale, ma certamente è propedeutica a facilitare la realizzazione delle illecite modifiche che prevedono la radicale trasformazione sia fisica che d'uso di questa strada, nascondendole dietro la formale classificazione di "strada locale" ad essa attribuita. Premesso che la LR 11 marzo 2005 n. 12 all'articolo 4 paragrafo 2 dispone che:

*“...la valutazione ambientale di cui al presente articolo è effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura di approvazione”,*

si pone in evidenza il fatto che la VAS del PGT **non comprende tutto il PGTU** e non solamente il progetto di cui la tav.9a. La VAS di pertinenza del PGTU infatti doveva essere

inserita nel PGT per disposizione della stessa Amministrazione come stabilito nella Delibera N. 260 del 15.12.2009, ma ciò non è avvenuto.

**La tav.9a - Proposta di riassetto Ambito M3- Fabiani – Trivulziana- Kennedy** (scala 1:2500). non è affatto una *“anticipazione di un Piano particolareggiato successivo alla approvazione del PGTU”* come affermato dalla Amministrazione, ma è invece un Piano Particolareggiato inserito indebitamente nel PGTU utilizzando il nome ingannevole di *“proposta”* ed è completo della attinente descrizione tecnica di dettaglio (pag. 55, 56, 57 e 63 della *Relazione*). Questo progetto è anche stato sottoposto a discussione in Consiglio comunale con presentazione di mozioni e quindi la avvenuta approvazione definitiva del PGT/PGTU lo vede di fatto (anche se non di diritto) quale parte del PGTU e quindi sono del tutto pertinenti le *Osservazioni* del Comitato che evidenziano, a parte l'indebito inserimento, come i contenuti non rispettano le Norme di Legge che regolano il PGTU medesimo (DM 24/06/1995) né rispettano le Norme del vincolo paesistico ambientale della Regione sul Villaggio Metanopoli (DGR 25 luglio 2003 n. 713834). Né vale il fatto che, a giustificazione della mancanza sia della VAS che dei pareri obbligatori della Commissione per il Paesaggio, l'Amministrazione affermi *“perché trattasi di proposta di massima, sottoposta ad ulteriori preliminari fasi di accordo intercomunale e programmatiche”*.

Infatti, l'approvazione richiesta al Comune di Milano è relativa soltanto alla parte del progetto che coinvolge direttamente il proprio territorio ed è ininfluenza su quanto previsto dal PGTU nel territorio di San Donato oggetto di contestazione, cioè gli interventi urbanistici sulle vie Fermi, Caviaga e Piadena. Quindi, una volta che il Comune di Milano avrà approvato il progetto per la parte che ad esso compete, l'Amministrazione eliminerà la sospensiva semplicemente cancellando l'attributo *“proposta”* e rendendo così il progetto definitivo senza ulteriori procedure in quanto già approvato ufficialmente in precedenza. Così facendo saranno ancora una volta aggirati sia la VAS che i pareri obbligatori della Commissione per il Paesaggio già omessi indebitamente; ed i cittadini non avranno più la possibilità di fare valere le proprie ragioni. Poniamo in evidenza i seguenti fatti:

- a) l'Amministrazione ha continuato nel tempo a procedere senza mai rispondere nel merito alle eccezioni di legittimità sollevate più volte dal Comitato sulla *“proposta”* di cui la tav.9a e senza mai apportare al progetto la pur minima modifica.
- b) Nel corso della procedura sul PGT/PGTU l'Amministrazione ha, per **ben tre volte consecutive**, disapplicato la propria 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 prevista nel Piano Generale del Traffico Urbano”*.

La prima volta ha disapplicato detta delibera in fase di adozione separata del PGTU (delibera N. 19 del 08/02/2011);

la seconda volta la ha disapplicata in fase di adozione del PGT (delibera N. 20 del 16/03/2011) che pure citava, a pag. 6, la già avvenuta adozione del PGTU;

la terza volta la ha disapplicata in fase di approvazione definitiva ed unitaria del PGT/PGTU (delibera N. 47 del 30/10/2011) .

- c) In sede di approvazione definitiva l'Amministrazione ha respinto in toto le Osservazioni del Comitato con Controdeduzioni che si rivelano un insieme di giustificazioni confuse, in parte anche ripetitive e contraddittorie che non giustificano proprio nulla, come dimostrano in dettaglio, punto per punto, le presenti Repliche.
- d) I contenuti del PGTU in relazione alla *“proposta”* di cui la **tav.9a** appaiono oggettivamente impresentabili sotto il profilo della legittimità e la sottoposizione a VAS ed ai pareri della Commissione per il Paesaggio non potrebbero certo avallarli. Da ciò si deduce che la determinazione mostrata dalla Amministrazione nel procedere ignorando ogni giustificata opposizione può trovare spiegazione soltanto in una precisa

volontà di continuare a scavalcare e/o aggirare le Normative di Legge, così come già ha fatto (vedi punto **b**) di cui sopra).

- e) Per quanto concerne i confini della *isola ambientale*, gli unici visibili sono quelli sulla **tav.9a** e che sono invalidi, come si dimostra ai punti **4.6** e **4,7** delle *Osservazioni*.

Per quanto esposto, fermo restando che VAS e pareri della Commissione per il Paesaggio dovevano essere resi con il PGTU, **riteniamo inattendibili e volutamente ingannevoli** le dichiarazioni della Amministrazione in merito ai futuri procedimenti prospettati per il progetto di cui la **tav.9a**.

### **Punto 11 delle Controdeduzioni**

*“Nel merito del punto 11 dell'osservazione, si fa presente che nella Relazione del Documento di Piano si cita l'istanza del Comitato dei residenti delle vie Caviaga e Fermi (prot. 4762 del 08/02/2006), che richiama l'attenzione sulle problematiche connesse alla vicinanza del capolinea M3 e al mantenimento del vincolo paesaggistico di Metanopoli. La successiva lettera e le petizioni si riferiscono comunque alla stessa tematica illustrata dalla prima istanza.”*

### **Replica al punto 11**

Giudichiamo per lo meno curioso il fatto che si faccia riferimento ad una vecchia lettera del Comitato di inizio anno 2006 indirizzata alla precedente Amministrazione e non invece a quella del 25/09/2009 indirizzata al sindaco Dompé attualmente in carica e che riprende ancora gli stessi temi rimasti insoluti. Forse ciò è legato al fatto che la attuale Amministrazione del sindaco Dompé non ha mai dato risposte di merito né alla lettera sopraccitata del 2009, né alla nostra petizione del 21 Giugno 2010 pur sottoscritta da 323 residenti, né a lettere successive; ed il Consiglio comunale ha anche respinto una mozione presentata dalla Minoranza sui problemi di questa zona della Città.

La tematica della ns. petizione aveva per oggetto specifici punti del PGT/PGTU in esame e quindi la sua esclusione dalle istanze presentate dai cittadini fa parte di quei comportamenti omissivi ed ostantivi adottati dalla attuale Amministrazione nei confronti del Comitato e descritti in dettaglio nel preliminare delle *Osservazioni* del 5 luglio 2011.

C01



**Via Caviaga - Aspetto generale**

C02



**Via Caviaga - Passo carraio parcheggio residenti  
Vista interna all'aiuola**

C03



**Via Caviaga - Passo carraio parcheggio residenti  
Vista esterna all'aiuola**

C04



**Piazza IX Novembre (fondo di via Caviaga)  
Vista A**

C05



**Piazza IX Novembre (fondo di via Caviaga)  
Vista B**

D01



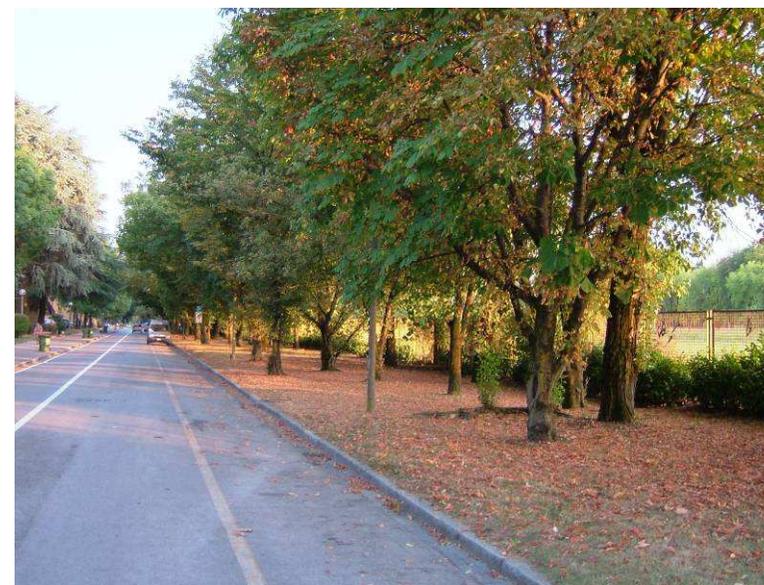
**Viale De Gasperi – Pista ciclopedonale di collegamento  
Via Caviaga / via Fermi**

F01



**Via Fermi – Aspetto generale**

F02



**Via Fermi – Striscia boschiva  
Vista A**

F03



**Via Fermi – Striscia boschiva  
Vista B**

F04



**Via Fermi  
Pista ciclopedonale**

M01



**Via Marignano – Pista ciclabile da via Fermi (fondo)  
a M3**

M02



**via Marignano - M3 - piazza IX Novembre  
con la Stazione delle biciclette**