

Associazione Cittadini di Garegnano-Certosa

Osservazioni al progetto preliminare del Piano d'Intervento Integrato di Cascina Merlata

A seguito della riunione del 18 maggio, svoltasi alla scuola di via Sapri 50, con la gradita presenza dell'a.d. di Euromilano ed i progettisti del P.I.I., ed anche a seguito di alcune successive riflessioni maturate nelle discussioni della nostra associazione, ci permettiamo di formulare alcune osservazioni come contributo alla definizione di un progetto che riguarda coloro che vi abiteranno ma anche coloro che vivono nell'intorno urbano. Sono suggerimenti rivolti all'Amministrazione comunale ma anche all'operatore immobiliare poiché entrambi crediamo siano interessati ad una sinergia del rapporto pubblico/privato.

Premessa

In primo luogo occorre considerare che giudichiamo opportuno l'intervento anche perché viene a concludere un ambito urbano che da molto tempo richiede un assetto definitivo. In particolare osserviamo che la realizzazione del P.I.I. offre la opportunità di risolvere due annose questioni: il tema della congestione ormai insostenibile della via Gallarate (tratto urbano della SS 33 del Sempione) e la definizione dell'area compresa tra il Cimitero e la ferrovia, nella quale insistono da anni realtà incongrue con un adeguato assetto urbano. Ci riferiamo ai campi dei cosiddetti nomadi che versano in condizioni incivili, ai depositi di container sovrapposti fino a cinque unità, al sito della Impresa Quadrio Curzio con deposito di terra di scavo e impianto di produzione di calcestruzzo, e infine, forse la sola cosa utile al quartiere, una ricicleria dell'AMSA.

Tutti questi insediamenti (ed in particolare i "campi nomadi" da sempre fonte di preoccupazione per le attività illecite che abitualmente vi si insediano) sono da eliminare in via definitiva se si vuole risolvere il sistema della viabilità come indicata in progetto (già prevista dalla variante al PRG del 1980) fa parte degli interventi previsti per l'Expò 2015. Come si vedrà più avanti sarà pure necessaria una previsione di trasporto pubblico per collegare il nuovo insediamento alla Metropolitana di Molino Dorino e possibilmente anche al Passante che ha una fermata alla stazione di Certosa.

Inoltre si tratta di valutare un insediamento di circa 5.000 persone, previsto dal progetto Cascina Merlata, che dato il mix previsto di case in edilizia libera, in convenzionata e in affitto avranno anche esigenze diverse rispetto sia ai temi dei servizi sia al tema della mobilità. Si rammenta infine che detto intervento deve tener conto della integrazione con alcuni vecchi insediamenti adiacenti alla Ferrovia ed ad un laghetto del demanio comunale già in concessione ad una associazione di pesca sportiva.

La viabilità.

Per quanto riguarda la viabilità si deve considerare che l'attuale situazione della via Gallarate (porzione urbana della SS 33 del Sempione) è già fortemente congestionata

poiché attualmente costituisce l'inserimento della SS 33 ma anche della SS 11 che si attesta su Molino Dorino.

Per inciso occorre osservare che il parcheggio pluripiano di Molino Dorino non assolve come dovrebbe alla funzione di drenaggio del traffico automobilistico in ingresso in città, in quanto sottoutilizzato, probabilmente a causa del costo eccessivo (e francamente controproducente, almeno per coloro che sono abbonati all'ATM).

La congestione della via Gallarate è problema da risolvere a monte, vale a dire dalla segnalata confluenza di due notevoli correnti di traffico su una strada che di fatto è ad una sola corsia per senso di marcia da Molino Dorino fino a P.le Accursio. La recente formazione di una rotonda e la correlata disposizione di bloccare il senso di marcia verso il centro nel tratto della via Gallarate dalla P.za del Cimitero all'incrocio con le vie Giorgine e Grosio, avrà forse favorito l'uso per la penetrazione in città della via Rizzo e quindi De Gasperi. Ma secondo quanto si è visto in pratica ha di fatto trasformato la stretta via Gadames in asse di penetrazione in quanto, dalla citata rotonda, l'accesso al viale Certosa è attualmente una strettoia con pure una fermata dell'autobus.

Il declassamento della via Gallarate a strada urbana a traffico ridotto che sarebbe prevista non può che vederci soddisfatti. Tuttavia per realizzare detto declassamento si richiede che il prolungamento della SS11 in sotterranea sotto l'insediamento futuro di Cascina Merlata sia in grado di convogliare anche il traffico proveniente dalla SS 33 del Sempione e diretto verso la parte nord della città e dell'hinterland.

Ciò significa pensare alla organizzazione di un incrocio che scoraggi l'imbocco della via Gallarate e garantisca un deflusso facile verso lo scavalco della Ferrovia e della MiTo (verso il sito dell'Expò, la Mi-Laghi e la Rho-Monza) nonché verso la via Stephenson e quindi la "strada interquartiere". Queste stesse osservazioni valgono anche per l'eventuale traffico in entrata dal progettato svincolo della MiTo sul lato nord del progetto Cascina Merlata, che non è bene scenda verso la via Gallarate, se non per esigenze locali.

Infine un'osservazione sulla viabilità al contorno dell'insediamento sul lato sud-est: sembra esserci una duplicazione con quella esistente al contorno del Cimitero. Sarebbe più opportuno e razionale unificarla e semmai renderla più gradevole con un più ricco arredo verde.

Si considera scontata la previsione di percorsi per le biciclette che dovranno essere preferite in un contesto caratterizzato da molto verde.

Il parcheggio e la sosta.

Nel progetto c'è una previsione di parcheggio sia sotto le case sia in parcheggi interrati in alcune parti delle aree non edificate. Non avendo dati sulle quantità non si è in grado di valutare se siano previsioni sufficienti. Certo non sembra una scelta felice quella di prevedere la sosta lungo le strade delle zone edificate. Sarebbe stato forse preferibile collocare su piani diversi la viabilità delle auto da quella ciclo-pedonale. Forse si è ancora in tempo per prevedere, almeno parzialmente questa soluzione.

Sempre in materia di parcheggio, anche in connessione con quanto si dirà a proposito del trasporto pubblico, sembra necessario dotare il parcheggio del centro

commerciale di una grande capacità: potrebbe infatti servire parzialmente come parcheggio di corrispondenza, specie se come vedremo, si vorrà prevedere un trasporto pubblico su ferro a servizio del nuovo insediamento.

Per quanto riguarda le aree di parcheggio a raso sembrano nettamente insufficienti quelle previste per la funzione che verrà insediata alla Cascina Merlata ristrutturata e quella dedicata ai fruitori dell'esplanade, che non siano residenti nell'insediamento previsto. Infine non è inutile ricordare che occorre prevedere anche la sosta delle biciclette con quel minimo di attrezzatura necessaria.

Il trasporto pubblico.

La questione della mobilità non può assolutamente essere affidata alla circolazione privata. Quindi sia per i futuri residenti sia per le provenienze dall'hinterland, la questione principale è come scoraggiare la penetrazione in Milano con l'automobile favorendo e incentivando l'uso dei mezzi pubblici.

Del ruolo del parcheggio di Molino Dorino si è detto e si potrebbe aggiungere lo scandalo del parcheggio di San Leonardo, pronto da anni ma non in funzione. Tuttavia è forse da considerare che un nuovo quartiere di 5.000 persone con un svincolo dell'autostrada MiTo richiede assolutamente una previsione di trasporto pubblico, meglio su ferro, sia per accedere alla Metropolitana che per accedere al Passante ferroviario di Certosa FS.

L'ipotesi migliore a nostro giudizio è un tram che dall'attuale capolinea di Cacciatori delle Alpi prosegua sull'ultimo tratta di via Varesina, imbocchi la via Triboniano, faccia una fermata alla stazione Certosa FS del "passante" e prosegua poi lungo la via Serretta e la via Barzaghi per passar davanti all'ingresso nord del Cimitero Maggiore e del Cimitero ebraico. Quindi il tram dovrà raggiungere l'area del PII Cascina Merlata, meglio se arriverà al Centro commerciale con relativo parcheggio. Da qui dovrà poi andare a Molino Dorino dove fare il capolinea. Sarà compito degli architetti studiare le soluzioni progettuali più corrette del tracciato.

Una seconda ipotesi è quella di un tram che dal capolinea del Cimitero Maggiore imbocchi la via Gallarate (nel frattempo declassata come si è detto) arrivi al centro Commerciale attraversando l'insediamento di Cascina Merlata e quindi ritornando a sud faccia capolinea a Molino Dorino. Purtroppo in questo caso non c'è collegamento con la stazione del "Passante"; ecco perché si preferisce da parte nostra l'altra soluzione.

In entrambi i casi tuttavia è importante prevedere una grande capacità del parcheggio del Centro commerciale al fine di svolgere anche la funzione, come si è detto, di parcheggio di corrispondenza.

La previsione del verde

C'è uno sforzo evidente di garantire una consistente quota di verde fruibile. Scelta opportuna e necessaria anche per la valorizzazione dei costruendi immobili. Tuttavia un'area a verde di oltre 200.000 mq. è una realtà che deve essere a servizio dei residenti di un ambito urbano ben più ampio del previsto insediamento. Questo presuppone la previsione di un'adeguata accessibilità sia da parte dei residenti del Gallaratese e di Pero sia dei residenti del quartiere di Certosa Garegnano. Certamente il declassamento della via Gallarate costituisce una premessa utile a questo fine.

Tuttavia una previsione di piste ciclo pedonali è molto importante sia per collegarsi alla via Appennini, sia per collegarsi a viale Certosa, tramite la via Barzagli. Infine una osservazione circa il planivolumetrico: sembrerebbe utile che la zona a bosco prevista intorno al cimitero (eventualmente anche in rilevato) abbia un varco di collegamento con l'esplanade decisamente più ampio delle attuale previsione. Una scelta di questo tipo darebbe maggior consistenza al parco e ne permetterebbe una maggior fruibilità.

I servizi alla residenza

La previsione di molte funzioni terziarie al piede di molti degli edifici previsti dovrebbe garantire l'insediamento di quel tessuto di commercio minuto e artigianato di servizio ormai indispensabile al funzionamento della residenza. Indispensabile poi un asilo nido. Non è chiaro invece se, e come, sia stato valutato il fabbisogno di scuola del nuovo insediamento. Solo le scuole della parte nord del Gallaratese sono sufficientemente vicine (fermo restando il declassamento della via Gallarate) ma si tratta di verificare se siano sufficienti o se non si debba invece prevedere, per il nuovo insediamento, almeno un complesso misto per la scuola materna ed elementare.

Milano giugno 2009