

Venerdì 27 gennaio 2012, ore 21
Assemblea di quartiere con l'Assessore
Pierfrancesco Maran
sui problemi dei trasporti a Precotto

Riccardo Magni, coordinatore del Comitato di Quartiere Precotto apre l'assemblea con il saluto ai cittadini e all'Assessore Maran, ricordando che la sua presenza istituzionale caratterizza lo stile di lavoro del Comitato di Quartiere Precotto, volto alla partecipazione, al dialogo tra cittadini e istituzioni e alla collaborazione per migliorare la qualità della vita degli abitanti di questo quartiere. Segno di tale collaborazione sono le 20 domande sui problemi specifici del quartiere inviate prima delle recenti elezioni amministrative ai candidati sindaci e assessori; sono le 21 osservazioni sul Piano Generale del Territorio (PGT) consegnate lo scorso anno alla precedente amministrazione: quelle 21 osservazioni rappresentano il 18% di tutte le osservazioni elaborate in Zona 2; sono, infine, le 17 osservazioni sul Piano delle Zone Acustiche, presentate insieme all'Associazione "Insieme per Precotto" lo scorso 11 maggio: la Giunta ne ha accolte 4 totalmente e altre 2 parzialmente.

Pierfrancesco Maran, assessore alla Mobilità

Prende la parola per illustrare per sommi capi le linee d'intervento della Giunta Comunale a livello cittadino, riservandosi di rispondere poi sui problemi specifici del quartiere sulla base delle domande rivolte da cittadini.

Anticipa subito, tuttavia, una linea di comportamento di questa Giunta: "Non intendiamo fare promesse che non potremo mantenere". E il discorso cade immediatamente sul problema n. 1 sollevato dal Comitato: **il prolungamento della linea tranviaria n. 7**, un progetto, sostiene l'Assessore, "che mi sta particolarmente a cuore" e sul quale "stiamo sviluppando un progetto preliminare che, vi anticipo, è molto oneroso per l'Amministrazione": parliamo di un investimento di circa 18 milioni di euro per la prima parte. "Purtroppo – ammette – le opere vanno impostate quando si realizzano gli interventi urbanistici, arrivare in ritardo poi si fa fatica a trovare le risorse disponibili".

Altro tema accennato è stato quello dei parcheggi di corrispondenza: "vogliamo convincere i cittadini a usare un po' meno l'auto e a lasciarla il più lontano possibile della città": ma i parcheggi necessari non siano stati realizzati, e ora diventa un problema trovare le risorse per farli. Questo problema scoppierà a luglio a qualche chilometro da Precotto, dove la M5 non avrà parcheggi di corrispondenza. Ora l'amministrazione sta cercando di intervenire con la regolamentazione della sosta. Ma diventa necessario investire anche sulle infrastrutture. In definitiva, annuncia l'assessore, "stiamo provando a fare degli interventi (anche per mezzo dell'area C) che ci permettano di **cambiare nei prossimi 5 anni alcune abitudini di mobilità e di trasporto di questa città**", come già avviene in altre città europee dove hanno ri-

dotto progressivamente l'uso delle automobili, a favore del trasporto pubblico, della mobilità pedonale, della mobilità ciclabile. Riacquisire spazio per destinarlo ad altre funzioni, come isole pedonali e ambientali, significa migliorare la qualità della vita non solo in centro ma anche in periferia. La Giunta sta per presentare alcuni progetti di isole ambientali. Per la Zona 2 per esempio c'è l'idea di collegare il percorso del Naviglio Martesana con il quartiere di Greco, creando un percorso positivo sia per la mobilità dolce (ciclabile e pedonale) sia anche per la rivalutazione del valore storico locale.

Ma il problema maggiore è far funzionare meglio tutto il sistema del trasporto pubblico soprattutto in superficie. C'è il problema delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici che non sono sufficienti, c'è un numero di corse che va ampliato, e quello dei mezzi pubblici che perdono tempo perché restano bloccati nel traffico. “A novembre – annuncia l'assessore – abbiamo protetto 10 corsie, che non avevano le telecamere e quindi non le rispettava nessuno, e nei prossimi 4 mesi ne faremo altre 10”, con l'idea di costruire una rete sempre più ampia.

Altro tema importante è quello del verde. “Io stesso – dice l'assessore – non sono così soddisfatto del livello di manutenzione del verde che c'è in città”. Poi ci sono altre realtà, come in zona 2, di cittadini che vorrebbero prendersi in gestione alcuni spazi verdi, e che dovremo incoraggiare a collaborare con il Comune. Tutto ciò rappresenta l'interazione collaborativa tra cittadini e Comune, che consente di intervenire là dove serve con maggiore rapidità.

Erminio Seveso, presidente dell'Assemblea ringrazia l'assessore, soprattutto per due temi toccati: quello del tram 7 e quello del verde e ambiente. Su questi temi apre la serata dando la parola inizialmente ai Comitati presenti nel territorio.

Valentino Basso, dell'Ass. Insieme per Precotto. Quella del tram 7 da portare fino a cascina Gobba è una questione prioritaria, perché la lotta all'uso dell'automobile si fa sviluppando il mezzo pubblico. La seconda questione è quella della Biblioteca pubblica, che ora è saltata dal Programma triennale, ma che era anche nel programma elettorale di Pisapia, non solo come deposito di libri, ma anche come Centro Sociale. Ora per la burocrazia servono 6 dipendenti per aprire una biblioteca. Secondo noi basta un dipendente e alcuni studenti che aiutino: movimentiamo le periferie anche con il contributo volontario delle associazioni. Terza questione è quella della efficienza della Pubblica amministrazione: abbiamo bisogno di una squadra di pronto intervento per fronteggiare le situazioni che sono fuori norma. Quarta questione: va risanata l'area dell'incrocio tra via Anassagora e via Tremelloni, oggi gestita dall'Atm e fortemente inquinata.

Ferrante dell'Ass. Villa San Giovanni solleva il problema del ponte del Cimitero di Greco, soprattutto per il passaggio pedonale che non permette nemmeno il passaggio di un passeggino. Si vorrebbe sapere dove sono finiti i soldi stanziati per l'allargamento del ponte. Altro problema: chi viene da via Fulvio Testi arriva in via Chiese e per andare in via Porto Corsini o via Recanati, via Viserba o via Fiume, è

costretto ad andare fino a Sesto S.G., altrimenti deve andare fino al Cimitero di Greco per prendere il ponte di via Breda: perché ora hanno installato le telecamere e chi prende la via Chiese prende la multa. Ci si dice di non usare le macchine, ma dove sono i mezzi pubblici? L'autobus 86 a Precotto si aspetta 25 minuti o mezz'ora, come l'81 per andare in Stazione Centrale. Per andare in Stazione in metrò e tornare indietro si spende 3 euro. Allora la gente preferisce usare l'auto. La Giunta precedente su questi problemi non ci ha mai ascoltato. Sul ponte di Greco c'è un eco-mostro per il quale hanno speso miliardi e ora è diventato ricettacolo di sbandati: la gente ha paura ad attraversare quel ponte per andare al Cimitero. Infine il tram 7 andava interrato, non fatto passare in superficie: ora quando passa crea la fila delle auto, e la sera non passa più perché è sostituito da un pullman.

Enrico Villa, Comitato di Quartiere, Commissione viabilità. Negli ultimi anni il quartiere è stato interessato da un elevato aumento del traffico veicolare originato dai nuovi insediamenti ricavati nelle ex-aree industriali (vedi area ex-Pirelli alla Bicocca e area ex-Magneti Marelli in via Adriano), rispetto alle quali Precotto, Gorla e Villa S.G. si trovano a fare da crocevia nel traffico Est-Ovest. Contemporaneamente è aumentata l'attività del Deposito Atm e della sede A2A, ambedue divenuti strategici per una vasta area di Milano. Ma di fronte all'aumento del traffico la rete viaria è rimasta invariata: i collegamenti verso Est (Crescenzago, Gobba, Adriano) e verso Ovest (Greco, Bicocca, Niguarda) avvengono quasi esclusivamente attraversando Precotto, che si trova una rete viaria risalente a molti decenni fa, rimasta invariata e addirittura peggiorata. Le previsioni urbanistiche e i piani di recupero indicavano i seguenti interventi: il prolungamento della metrotranvia n. 7 in direzione Adriano e Gobba per il trasporto pubblico, la realizzazione del tratto della SIN (strada interquartieri Nord) per la viabilità ordinaria privata. Il Comitato Precotto e le altre associazioni ritengono necessario il prolungamento della linea 7 e auspicano che le molteplici assicurazioni date dagli uffici negli ultimi tempi trovino completa attuazione. Quanto al tratto della SIN, il Comitato ribadisce la necessità di un collegamento tra i quartieri, lasciando all'Amministrazione di trovare una soluzione percorribile, escludendo ovviamente che il collegamento assuma le caratteristiche di superstrada oppure che divenga, anziché una via di unione tra quartieri limitrofi, un raccordo tra la tangenziale Est Cascina Gobba e Cascina Merlata. Tuttavia, se si esclude la SIN, non riteniamo che la situazione debba rimanere ferma e inalterata, salvo la prossima apertura della via Vipiteno. Siamo favorevoli a ogni intervento viabilistico che nel rispetto della sicurezza tenda a fluidificare il traffico e a ripartirne l'onere. Altre questioni di dettaglio: per la salvaguardia della salute puntare sulla metrotranvia e ridurre la circolazione degli autobus fortemente inquinanti; la necessità del collegamento dei quartieri con la metropolitana linea 1 va perseguita attraverso altri aspetti: la razionalizzazione dei percorsi, il contenimento dei costi, la riduzione della lunghezza a favore della regolarità, la riduzione delle sovrapposizioni con le fermate del metrò, la limitazione oraria della linee a scarsa frequenza, l'introduzione di radiobus. Siamo ovviamente disponibili a un confronto per contemperare le diverse esigenze dell'utenza e dell'Atm. Rete stradale: riteniamo importantissima l'apertura della via Valcamonica e il collegamento con via

Ponte Nuovo e Adriano da un lato e con viale Monza dall'altro. Prolungamento della via Gassman in direzione Sesto, prevista nel PPI Adriano: oggi auspichiamo che vengano superate le difficoltà di un tempo e si arrivi a una maggior collaborazione tra la Giunta milanese e quella di Sesto. La recente sistemazione dell'incrocio Ponte Nuovo-Tremelloni con l'impianto semaforico ci lascia perplessi per il formarsi nelle ore di punta di lunghe code con traffico stagnante a causa della impossibilità di usufruire di 2 corsie per andare a sinistra e a destra: riconfermiamo qui l'utilità di una rotonda. Mentre tutti gli uffici comunali hanno finora instaurato con noi rapporti proficui e di collaborazione, al contrario la Vigilanza ha sempre dimostrato una strana chiusura impedendo ogni colloquio. In conclusione, le confermiamo di non essere noi il Comitato del No, cerchiamo di essere propositivi, per il buon vivere civile nel quartiere.

Ferdy Scala, Comitato di Quartiere, tematiche ambientali e qualità della vita. Il nostro quartiere, da via Breda a via Gassman, è soggetto a due tipi di servitù dovute al sistema ferroviario: a Greco la ferrovia ha i treni dell'Alta Velocità con i motori sempre accesi e non lascia più dormire gli abitanti di via Breda e Rucellai; di qua, invece, il Deposito Atm lavorando tutta la notte non permette più il riposo agli abitanti di via Anassagora, Tremelloni, Gassman. È un Deposito sorto negli anni '60 in coincidenza con l'apertura della metropolitana linea 1. Allora sorgeva in mezzo alla campagna. Nel frattempo però il Comune dava la concessione edificatrice a varie imprese, enti e cooperative che hanno fatto sorgere un nuovo quartiere tutt'intorno al Deposito: dalla via Esopo a via Pindaro, dalla via Tremelloni alla via Gassman sono migliaia i cittadini che abitano intorno al Deposito. Il quale, del resto, rispetto agli anni '60, ha triplicato la propria attività di cantiere, con lavorazioni estremamente rumorose sia di giorno che di notte. Non chiediamo l'interruzione delle attività diurne del cantiere. Ma di notte crediamo di avere diritto al riposo notturno e chiediamo pertanto la cessazione delle lavorazioni notturne più rumorose (per es. lo scarico e il carico delle traversine). Tanto più che lì attaccata sarà aperta tra poco la Casa di Riposo, con 120 posti letto e 30 in day-hospital. Anche gli anziani avranno diritto al riposo notturno. Circa l'area che si trova tra via Tremelloni, via Ponte Nuovo e via Anassagora, che un tempo fu deposito abusivo di immondizie, bonificato dal Comune con una spesa di 700 milioni di lire, divenne poi giardino pubblico, e in seguito fu occupata dall'Atm per eseguire i lavori della linea tram 7, trasformandola in un deposito di materiale vario, ma anche con la presenza di materiale inquinante: non vorremmo che l'inquinamento raggiungesse la falda freatica.

Rappresentante del Comitato Parco Quartiere Adriano lamenta come i cittadini avevano anticipato un sacco di soldi per avere una casa per la quale erano stati promessi i servizi tipici di un quartiere, compresa la costruzione di un grande parco ivi prospiciente, la metrotranvia, le scuole ecc.: ora si trovano a non avere né i servizi del quartiere (scuole, tram ecc.) né tantomeno il parco promesso.

Signora di via Esopo denuncia la presenza nei giardini di via Anassagora di persone "poco raccomandabili", o di gruppi che nei mesi estivi si fermano per fare festa, bere,

creando anche problemi igienici. L'area accanto (ex-Edilscama) è stata sgombrata dal Comune ma abbandonata a se stessa, e la siepe che la circonda funge da gabinetto, e armadietto per nascondervi cose probabilmente poco "legale". Questo è diventato anche un problema di sicurezza, perché da lì certi personaggi malavitosi possono infiltrarsi nelle case private. Chiediamo la messa in sicurezza dei giardini attraverso una recinzione e la loro chiusura notturna.

Signor Barelli, viale Monza lamenta la rumorosità costituita dal passaggio veloce delle auto sulle rotaie del tram 7 in viale Monza: gli alloggi non possono aprire le finestre causa la rumorosità; i rilevamenti acustici portano a 17 decibel sopra il massimo consentito, anche di notte.

Gliozzi, quartiere Adriano lotta da 7 anni con l'Amministrazione Comunale per rendere vivibile il quartiere. Qui hanno costruito le case senza i servizi. Nelle città europee avviene il contrario. Anche sul prolungamento del tram 7 siamo ancora alle promesse, ma senza alcun impegno. [Qui **Maran** interviene per dire che lui, dopo la nomina ad assessore, nell'agosto 2011 ha fatto fare il progetto per capire la dimensione economica dell'impresa]. Il quartiere nuovo manca delle targhe stradali. La macchina che le incide s'è rotta: ci vogliono 35.000 euro, ma mancano i soldi. In caso di necessità urgente oggi ci sono solo targhette di plastica, deteriorabili. I cittadini di via Gassman non fanno parte dell'ambito 30 e non possono posteggiare in viale Monza. Dove vanno? Sull'incrocio via Tremelloni, Ponte Nuovo e via Anassagora ogni mattina c'è l'ingorgo del traffico: qui il Comune ammette di avere commesso un errore nella costruzione della strada, che era stata progettata per servire una mole molto inferiore di traffico (è il problema della rotonda di cui si parla in questa assemblea).

Raffaele Selleri propone l'istituzione di più isole pedonali in periferia, come in centro, in ogni quartiere. Ricorda che il collegamento pedonale tra Precotto e Greco è già assicurato dalla ciclabile del Naviglio Martesana. Elogia infine l'iniziativa dei papaveri rossi di coltivare il terreno ex-Ghisalandia.

Cittadino di via Columella si chiede come fare per disincentivare l'uso dei motorini nelle piste pedonali che mettono a rischio pedoni e bambini.

Bellomo di via Tremelloni chiede che venga sistemato il tratto via Tremelloni, Ponte Nuovo, Gassman, che oggi, anziché essere un giardino, è ridotto a un ammasso di materiali di scarto e inquinanti da parte di Atm. Chiede inoltre di sapere quando verrà aperta la Casa di Riposo, oggi ridotta a cattedrale nel deserto.

Erminio Seveso (CdQ) chiede quale sia il programma comunale della costruzione delle piste ciclabili nel nostro quartiere. Il CdQ Precotto aveva già presentato una sua proposta al Comune, per creare un collegamento tra tutti gli spezzoni di piste ciclabili esistenti nel territorio (da Villa S.G. a Precotto, a Gorla), collegandoli possibilmente

con il progettato “raggio verde” che andrà dalla periferia al centro città, o raggio 1 lungo la Martesana.

Pierfrancesco Maran, assessore alla Mobilità

Risponde su tutte le problematiche evidenziate. Incomincia con il tema di fondo che riguarda il prolungamento del tram verso Cascina Gobba e nello stesso tempo, per es., la bonifica delle aree intorno (tra via Tremelloni e Ponte Nuovo): affrontare i problemi singolarmente non ci permette di trovare le risorse necessarie all'intervento, mentre invece se viene approvato tutto il progetto “prolungamento tram”, nel suo costo complessivo saranno comprese anche le spese degli interventi collaterali, come le bonifiche.

Per quanto riguarda la viabilità, le strade verso il quartiere Nord, il progetto della ex-Gronda è un progetto vecchio su cui questa Giunta non crede affatto e non ha alcuna intenzione di inserirlo nel Piano triennale di spesa. Ciò che invece va recuperato sul Piano della Mobilità è che su quel tracciato un ragionamento sul trasporto pubblico di superficie si può e si deve fare, perché se nella parte meridionale della città si sta partendo con i lavori della M4, a nord questa opera di trasporto pubblico può essere impostata, per cui cercare i soldi per l'intervento tramviario sul quartiere Adriano diventa parte di un progetto di servizio pubblico fondamentale per la città, che significa non solo posare per terra dei binari, ma mettere anche una frequenza di trasporto ragionevole ecc.

In conclusione, lavorare perché l'Amministrazione riesca a finanziare quest'opera significa lavorare per risolvere metà delle cose denunciate in questa assemblea. Perciò l'investimento sul tram 7 diventa decisivo per la qualità di questa parte di territorio. Ci piacerebbe riuscire a realizzarlo durante questo mandato. Non sono in grado di fare una promessa oggi, ma abbiamo iniziato: qualche mese fa non c'era nulla, ora invece abbiamo una nota tecnica sul prolungamento del tram 7 al quartiere Adriano. Solo che non abbiamo ancora la copertura economica, ma la volontà politica c'è, soprattutto se l'inseriamo in quella idea di una grande infrastruttura di trasporto pubblico che attraversa il nord della città, almeno per il primo tratto la realizzazione potrebbe essere più facile. Proviamoci, specie se il quartiere la chiede con forza.

Altri problemi riguardano altri assessorati, per es. quello dell'ass. De Cesaris, urbanistica. L'urbanistica progetta la “città di domani”, e il quartiere Adriano sta fra l'oggi e il domani, dove alcune opere previste non sono state ancora realizzate, ma so che l'assessorato sta cercando di recuperare il tempo perduto. Così per le Biblioteche, sarà segnalato all'Assessore di competenza.

Altre cose che competono al mio assessorato: per es. le scale mobili della metropolitana, che sono rimaste quelle dell'epoca della inaugurazione e ora vanno risistemate: è un problema che riguarda sia Precotto sia altre 60 scale mobili lungo la linea 1, per le quale servono 12 milioni di euro, che ora non abbiamo; a dicembre sono stati stanziati i primi 3 milioni per le stazioni MM di questa zona, tra cui Precotto.

Altro tema quello della raccolta differenziata e della raccolta dell'umido: l'obiettivo è da realizzare nel 2012, in quanto Milano è molto indietro circa la raccolta differenziata. L'Amsa farà assemblee in tutte le zone per illustrare il progetto e ascoltare eventuali suggerimenti dei cittadini.

Sulla mobilità, alla Scuola di via Russo hanno fatto delle proposte molto interessanti che stiamo valutando (per es. consentendo l'accesso alla scuola cambiando il senso di marcia della via Marinetti, ciò che significa spiegare a 200 bambini che il lavoro fatto da loro ha effetti reali nella loro vita). Trasformare la città tenendo conto degli interessi delle utenze più deboli (bambini, anziani ecc.) identificando quali siano i beneficiari primi diamo dei segnali di cambiamento e anche di civiltà. Non basta fare delle regole, bisogna preoccuparsi che poi le regole vengano rispettate.

Sulla linea 86 si sta cercando di ridurre il percorso per renderlo più puntuale ed efficiente. Quando quest'estate inaugureremo MM5 nella parte Zara-Bignami, ciò ci permetterà di ridisegnare le linee di superficie di autobus e tram a nord e a est della città: in quell'ambito verranno esaminate anche le vostre richieste.

In questo caso anche il Consiglio di Zona interviene per la sua funzione, che è quella di ascolto, condivisione, confronto e scrematura delle necessità, onde decidere su quelle più impellenti.

Il rumore dei binari riguarda questo e altri quartieri. In alcuni casi siamo riusciti a fare interventi, che sono molto onerosi, per attenuare la rumorosità: intanto ne prendo nota e poi vediamo se riusciremo ad avere le risorse.

Sui cartelli stradali del quartiere Adriano, l'Assessore prende atto che la gente ha ragione e promette di parlarne con Bruno Tabacci.

Sulle isole pedonali, Zona 2 ha un primato avendo piazza Governo Provvisorio, che è stata la prima isola pedonale a essere realizzata fuori dal centro storico. La Giunta attuale si sta muovendo sulle isole ambientali, che si distinguono dall'isola pedonale (sulla quale non passa il traffico) per avere un traffico ridotto, creando di fatto un ambiente più favorevole anche ai pedoni. In Consiglio di Zona 2 presenteremo un progetto per cui nel tratto finale di via Melchiorre Gioia si cercherà di interrompere il traffico di attraversamento in modo da far passare meno auto e si riacquisti una disponibilità del quartiere creando un collegamento dal Naviglio fino a questa parte di Greco. Se noi faremo interventi di questo tipo, riducendo il volume del traffico, con interventi a basso costo per il recupero di ambiti per le ciclabili, i pedoni e i passeggiatori, potremo moltiplicare questi ambiti protetti e tutelati (aumentando per es. le stazioni di *bike sharing* e di *car sharing*), ciò che aiuterà certamente a ridurre l'inquinamento della città, dove il pm10 è alto e fa male alla salute.

Vittoria Sblendido, pres. Commissione Ambiente CdZ 2 prende la parola per dare le informazioni che la riguardano.

Sulle strisce blu, la Commissione sta studiando possibili modifiche all'ambito 30.

Quartiere Adriano: sull'interramento dell'elettro-dotto si è in attesa di ricevere l'autorizzazione ministeriale, sono previsti quattro tratti di interramento, di cui 2 di fatto conclusi (via Vipiteno, sottostazione A2A), per gli altri 2 si prevede la conclusione dei lavori per il maggio prossimo. Realizzazione del parco: il 21-12-11

l'operatore ha presentato l'inizio lavori e la realizzazione prevista in tre lotti: entro 18 mesi dalla data inizio lavori venga realizzato il 1° e il 3° lotto che corrispondono all'80% circa della superficie complessiva.

Gigi Galbusera, CdQ abbiamo l'elenco delle vie situate in ambito 30, è stato pubblicato in Precotto News: chiedete via e-mail e vi sarà inviato. Per la Casa di Riposo, che non è funzionante, è successo che in questo periodo dovevano terminare i collaudi; inoltre di 4 società che avevano partecipato al bando del Comune, è risultato che solo una aveva i requisiti richiesti dalla Regione Lombardia, ossia il Pio Albergo Trivulzio; ma le altre tre hanno fatto ricorso al Tar, e hanno bloccato l'assegnazione della struttura. Solo quando il Tar ha deliberato che la procedura è stata regolare e che solo il Pat aveva i requisiti richiesti per partecipare alla gara, il Comune ha chiesto al Pio Albergo Trivulzio la documentazione necessaria entro il 13 gennaio. Ora si sta verificando tale documentazione: se sarà in regola il Pat avrà l'autorizzazione a entrare in funzione, e inizierà con l'acquisto e l'immissione delle attrezzature necessarie.

Zambetti, CdQ ha una richiesta e una proposta. La richiesta, oltre ai motorini che passano sul boulevard, abbiamo anche il problema della mancata protezione lungo il percorso ciclabile a fianco metrotranvia. La proposta, in sintonia con il progetto dell'onda verde, è quella di dare semaforo verde al tram che arriva negli incroci, per evitare che si fermi circa 3 minuti a ogni incrocio.

Galbusera, CdQ Contatteremo l'assessore De Cesaris perché venga qui o al quartiere Adriano. Anche l'assessore Majorino è disponibile a venire nel quartiere a confrontarsi con i cittadini. Per quanto riguarda le richieste per accedere alla casa di Riposo di via Pindaro, in questo momento i Servizi Sociali di via Sant'Erlembaldo non stanno prendendo alcun nominativo, perché non ancora avuto alcuna disposizione dal centro.

Presidente Commissione Urbanistica, CdZ 2 Noi siamo in contatto continuo con l'assessore De Cesaris. Per il quartiere Adriano, recentemente è stato presentato il progetto per la costruzione dell'Asilo Nido e Scuola Materna dove previsto. Il tutto a scapito della prevista piscina del Centro sportivo, che lascerà il posto ai servizi sociali. Così il resto delle scuole dovrebbe partire presto, come anche il parco Adriano. Il ponte di via Breda, continuiamo a tenere alta l'attenzione su questo progetto. Oggi ci siamo visti con il presidente di Zona per il progetto Biblioteca a Precotto: è saltata nell'area Paganoni, ma si può realizzare nell'area ex-Ghisalandia, questa è l'idea che portiamo avanti.

Una cittadina di Precotto sul ponte di via Breda, opera ritenuta indispensabile, per il rischio enorme esistente per i cittadini che lo volessero percorrere in bicicletta. così si chiede anche una riduzione del flusso auto in via Rucellai per mandarle in via Bressan.

Gliozzi chiede delle fasce orarie per permettere l'attraversamento di via Porto Corsini senza prendere la multa.

Pierfrancesco Maran, assessore alla Mobilità

Riprende la parola l'assessore per rispondere ai quesiti sollevati nell'ultima parte dell'Assemblea.

Su via Bressan si rimette alle proposte che emergeranno dal Consiglio di Zona.

Circa l'**onda verde** di autobus e tram. Abbiamo dato il via sul tragitto della 90-91. Ora sta funzionando molto bene: prima di metteva 104 minuti a fare tutto il giro della città, ora a esperimento concluso ce ne metterà 94. Un risparmio di 10 minuti, e un recupero del 10% del tempo di percorrenza. Dopo questo esperimento passeremo ad altre linee, tra cui il tram 7, per rendere il loro percorso più fluido e più rapido.

La protezione dei percorsi pedonali e ciclabili accanto alla rotaia del tram, è questione urbanistica: la faremo presente all'assessore De Cesaris.

Sul passaggio ciclopedonale di via Breda, tema importante, l'abbiamo nel Piano triennale delle opere con un intervento di 6 milioni di euro, dobbiamo cercare di finanziarlo.

Sulla ciclabilità, stiamo cercando di investire parecchio. Ma abbiamo bisogno di tempo, perché questo tema prima non era considerato una priorità, e invece ora lo è. Stiamo costituendo un gruppo di lavoro fra gli assessorati sulla ciclabilità, in modo che possa diventare anche un tema del Consigli di zona per sistemare la mobilità dei quartieri per le biciclette, perché, mentre alcune sono opere infrastrutturali importanti, come il ponte di via Breda, altri invece possono essere interventi più semplici, per es. accorgimenti come quelli della segnaletica, che però vanno studiati perché purtroppo abbiamo un Codice della Strada ancora abbastanza ostile verso la bicicletta.

Ancora sulle piste ciclabili stiamo intervenendo sul Raggio Verde 1, che passa dal Naviglio della Martesana, che riteniamo importante realizzare a breve. In sostanza in Zona diverse piste ciclabili le avete, manca un disegno strategico di collegamento fra di esse. Su questo a breve si formerà un team di esperti che aiuterà il Consiglio di Zona a individuare le modalità di lavoro.

Riccardo Magni, CdQ come ringraziamento, consegna all'assessore il libro storico di Precotto, con l'augurio di poter scrivere un nuovo brano di storia positiva nel prossimo quinquennio.