

Comitato di Quartiere Valsesia

Verbale dell'Assemblea aperta del 26/11/2019

integrato dall'allegato che riporta le slide presentate da MM e dal Comitato di Quartiere Valsesia

In data 26 novembre 2019, alle ore 21, nel salone dell'oratorio messo a disposizione dal Parroco e alla presenza di circa 100 persone, si è tenuta l'Assemblea aperta per trattare i seguenti argomenti:

- La metropolitana oltre Bisceglie M1. Maggiori dettagli del progetto: accessibilità delle nuove stazioni, parcheggi, costi e tempi.
- Considerazioni e contributi dell'Assemblea sul prosieguo delle attività.
- Risposte dell'Assessore Granelli alle richieste del Comitato di Quartiere.

Hanno partecipato all'assemblea:

- **Marco Granelli**, Assessore alla Mobilità e Lavori pubblici di Milano.
- **Massimo Guzzi**, Direttore Sistemi per la Mobilità di MM SpA.
- **Antonio Salinari**, Vicepresidente del Municipio 7 in rappresentanza del Presidente Marco Bestetti.
- **Simone Negri**, Sindaco di Cesano Boscone.
- **Sara Santagostino Pretina**, Sindaco di Settimo Milanese.

Salvatore Crapanzano, Presidente del Comitato del Quartiere Valsesia, apre l'assemblea ricordando la precedente assemblea sul prolungamento della metropolitana tenutasi lo scorso 22 gennaio e ringraziando tutti per la presenza e la collaborazione.

Da allora sono stati fatti diversi passi in avanti sia dal punto di vista dello stanziamento dei finanziamenti necessari alla realizzazione dell'opera, sia dal punto di vista più strettamente progettuale.

L'assessore Marco Granelli ripercorre l'evoluzione del progetto da gennaio a oggi.

Il 5 novembre, in occasione dell'inaugurazione dell'anno accademico del Politecnico di Milano, la ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli, ha anticipato che il Governo ha stanziato la quota di sua competenza (210 milioni sui 350 milioni di Euro del costo totale dell'opera). Non è ancora arrivata la conferma scritta che deve rispettare un apposito iter amministrativo.

Arrivata la conferma si dovrà passare all'approvazione in Conferenza Unificata. Questo passaggio dovrebbe praticamente solo un atto formale

Superata questa fase si dovrà procedere alla ripartizione tra Comune e Regione dei restanti 140 milioni di Euro e procedere poi alla stesura della convenzione tra Comune, Regione e Stato.

Nel frattempo si è proceduto sia con Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica sia ora con l'avvio del Progetto Definitivo, finanziati nel 2016 dal "Patto per Milano"

Parallelamente al completamento della progettazione verranno affrontati gli aspetti di accesso alle stazioni come revisione dei percorsi e potenziamento dei mezzi pubblici, aree di sosta per le biciclette, strutture per il bike sharing. Parallelamente saranno affrontati anche gli aspetti di mitigazione del traffico e della sosta nelle aree interessate dalle nuove stazioni.

Ing. Massimo Guzzi, Direttore Sistemi per la Mobilità di MM - (in allegato le slide di MM)

Illustra in dettaglio il **progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE)** e la sua evoluzione rispetto a quello mostrato a gennaio. Per i dettagli si rimanda all'allegato.

I principali dati di progetto sono:

- lunghezza 3,3 km; 3 stazioni (Parri, Baggio, Olmi); deposito per ricovero del materiale rotabile;
- costruzione, utilizzando la TBM (la "talpa");
- costo complessivo: 358 M€, di cui 8 M€ del "Patto per Milano" utilizzati per il PFTE; 210 M€ richiesti allo Stato; i rimanenti 140 M€ a carico di Regione Lombardia e Comune di Milano.

Stazione Parri - Non ci sono state variazioni rispetto ai disegni presentati a gennaio

Stazione Baggio - La principale variazione rispetto ai disegni presentati a gennaio sta nel "ribaltamento" del layout del mezzanino, che rimane dietro la posta ma prevede gli accessi da via Gozzoli e non più da via Bagarotti, ottenendo un migliore interscambio con le linee di autobus.

Stazione Olmi - Le principali variazioni rispetto ai disegni presentati a gennaio sono nella disposizione del parcheggio a servizio dell'associazione sportiva e delle uscite dalla stazione ora più funzionali.

Deposit - Rispetto alla situazione presentata a gennaio, alcuni spostamenti hanno permesso di creare una fascia di rispetto più ampia verso l'abitato di Villaggio Cavour.

Salvatore Crapanzano, presidente del Comitato di Quartiere -- (in allegato le slide che ha presentato)

Stazione Parri

Dare accesso alla stazione dal lato sud di via Parri per gli abitanti di via Mengoni, via Gozzoli e Cesano Boscone (ottima posizione per una velostazione per le bici).

Prevedere un parcheggio di interscambio a Nord dell'Ipercoop (tra via Gozzoli e via Parri).

Affrontare i problemi di sicurezza già oggi presenti in via Gozzoli, modificando la viabilità tenendo anche conto del nuovo fabbricato della Sacra Famiglia che avrà accesso su via Gozzoli.

Stazione Baggio

Per garantire la massima accessibilità dall'abitato di Baggio necessario riservare l'accesso al solo trasporto pubblico e traffico locale nel tratto di via Gozzoli a nord di via Bagarotti.

Occorre definire il ruolo dell'attuale parcheggio di fronte al civico 86 al fine di evitare che diventi un parcheggio di interscambio.

Opportuno valutare la realizzazione di un parcheggio di interscambio per le provenienze da Settimo e Cusago a est di via Parri, considerando che l'area è agricola.

Più in generale pensare già ora alla prossima revisione della rete dei trasporti pubblici proposta dall'Agenzia TPL di Bacino, per riorganizzare meglio la rete ora che c'è l'integrazione tariffaria..

Stazione Olmi

Migliorare l'accessibilità da Muggiano

Valutare la realizzazione di un parcheggio di interscambio per le provenienze da Settimo Milanese (e Cusago) a est di via Pertini, accessibile con il ponte ciclopedinale di via Mosca.

Problemi specifici di via Valsesia

- Pass per l'ambito 36 delle strisce blu esteso a tutta la via Valsesia.
- Istituzione zona 30 in tutta la via Valsesia
- Interventi necessari sui marciapiedi in via Valsesia
- Installazione sbarra/pilomat all'accesso di via Albona lato Moncini

Sara Santagostino Pretina, Sindaco di Settimo Milanese

Ribadisce quanto detto nell'assemblea di gennaio; il prolungamento della M1 non è funzionale al comune di Settimo Milanese, ma riconosce gli sforzi per mitigare l'impatto del deposito sull'abitato di Villaggio Cavour.

Chiede che, pur come "comune non direttamente interessato", la sua amministrazione venga coinvolta per la dislocazione dei parcheggi di interscambio e per la definizione dei percorsi di accesso stradali e ciclabili alla fermata.

Conferma anche che la sua amministrazione è al lavoro con il comune di Milano per definire un migliore sviluppo del prolungamento della linea M5 già previsto sino ai confini del comune di Settimo Milanese.

Simone Negri, Sindaco di Cesano Boscone

Esprime il suo compiacimento per il lavoro fatto sino a questo momento e prende atto che il progetto si inserisce in modo armonico negli spazi liberi tra il territorio tra il comune di Milano e il suo comune.

Richiama l'attenzione sul fatto che bisognerà prestare particolare cura alla ridefinizione dei percorsi delle linee di superficie.

Antonio Salinari, Vicepresidente del Municipio 7

Esprime la soddisfazione del Municipio 7 affermando di aver visto la volontà di tutti gli enti (Stato, Regione, Comune e Municipio) a portare avanti questo progetto in modo positivo.

Dichiara la disponibilità del Municipio ad essere di supporto all'amministrazione comunale negli ulteriori passi di progettazione.

Dato che il "prolungamento" si trova ai margini della zona più abitata bisognerà prestare particolare cura nella definizione dei nuovi percorsi dei mezzi di superficie.

Domande dell'assemblea

- Sarebbe opportuno creare un collegamento, ad esempio una linea metropolitana leggera, per alleggerire il traffico che arriva da Cusago
- Non è presente l'area di interscambio che il PUMS prevede all'esterno della tangenziale.
- Quante auto si prevede che non entreranno in Milano dopo l'apertura della linea?

Crapanzano risponde che l'obiettivo primario non è quello di creare tanti piazzali per parcheggiare le auto di chi proviene da fuori Milano, ma quello di stimolare una mobilità più sostenibile migliorando, per i movimenti a più lunga distanza, l'integrazione con le linee ferroviarie e le linee di trasporto di superficie; e per i movimenti a più breve distanza con percorsi ciclopedonali e stimolando l'utilizzo di bike sharing, ecc.

L'assessore Granelli ribadisce che, tenuto conto di tutti i vincoli, quello progettato è il miglior percorso possibile perché permette connessioni efficaci sia dal lato nord sia dal lato sud. La posizione del deposito tiene conto che non è possibile operare su aree agricole del Parco Sud tra Muggiano e la via Cusago.

Il percorso è quello definitivo e si farà in modo che le stazioni siano ben connesse alle aree abitate.

Si presterà particolare attenzione allo sviluppo della rete di piste ciclabili.

Occorrerà salvaguardare le aree di sosta dei residenti con le strisce blu ai parcheggi, che non possono estendersi a più di 800/ 1000 metri dalle stazioni.

E' stata attivata la progettazione del tratto di via Gozzoli interessato dal nuovo accesso all'Istituto Sacra Famiglia.

L'uscita della fermata Parri (che giustamente dovrà prevedere un nome diverso, Valsesia/Cesano ad esempio) verso via Mengoni sarà da valutare anche in funzione dei costi di realizzazione.

I lavori dell'Assemblea chiudono alle ore 23:00 con l'impegno di tutti alla fattiva collaborazione e a ritrovarsi in un nuovo momento di confronto nei prossimi mesi.

Presentazione
ing. Massimo Guzzi
MM Spa

Prolungamento linea M1 Quartiere Baggio, Olmi, Valsesia

CUP_B42B17000140001
PPM_CDM_002

26 Novembre 2019



BISCEGLIE

TG
OVEST

Situazione Progettazione

- **«Patto per Milano»** siglato il 13/09/2016: ha finanziato la progettazione preliminare (Progetto di fattibilità tecnica ed economica) e definitiva
- **Progetto di fattibilità tecnica ed economica** consegnato nel dicembre 2018 dal Comune di Milano al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con istanza di finanziamento
- **Progetto Definitivo** in corso

Coerenza con la pianificazione comunale

PUMS di Milano adottato dal Consiglio Comunale l'8/06/2017

2028

PIANO URBANO
MOBILITÀ SOSTENIBILE
MILANO

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
DOCUMENTO DI PIANO
TAVOLA ALLEGATA:
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Milano
Comune
di Milano

Autorità Procedente per la VAS
Comune di Milano
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Milano
Comune
di Milano

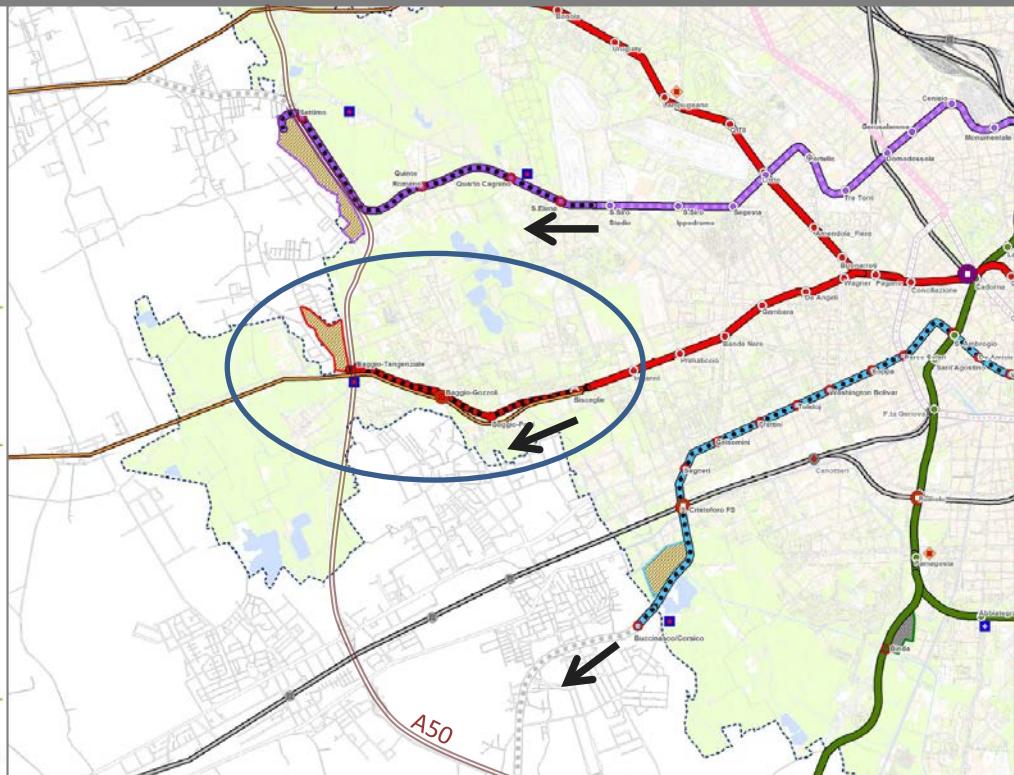
Autorità Competente per la VAS
Comune di Milano
Area Ambiente ed Energia

AGENZIA
MOBILITÀ
AMBIENTE
TERRITORIO

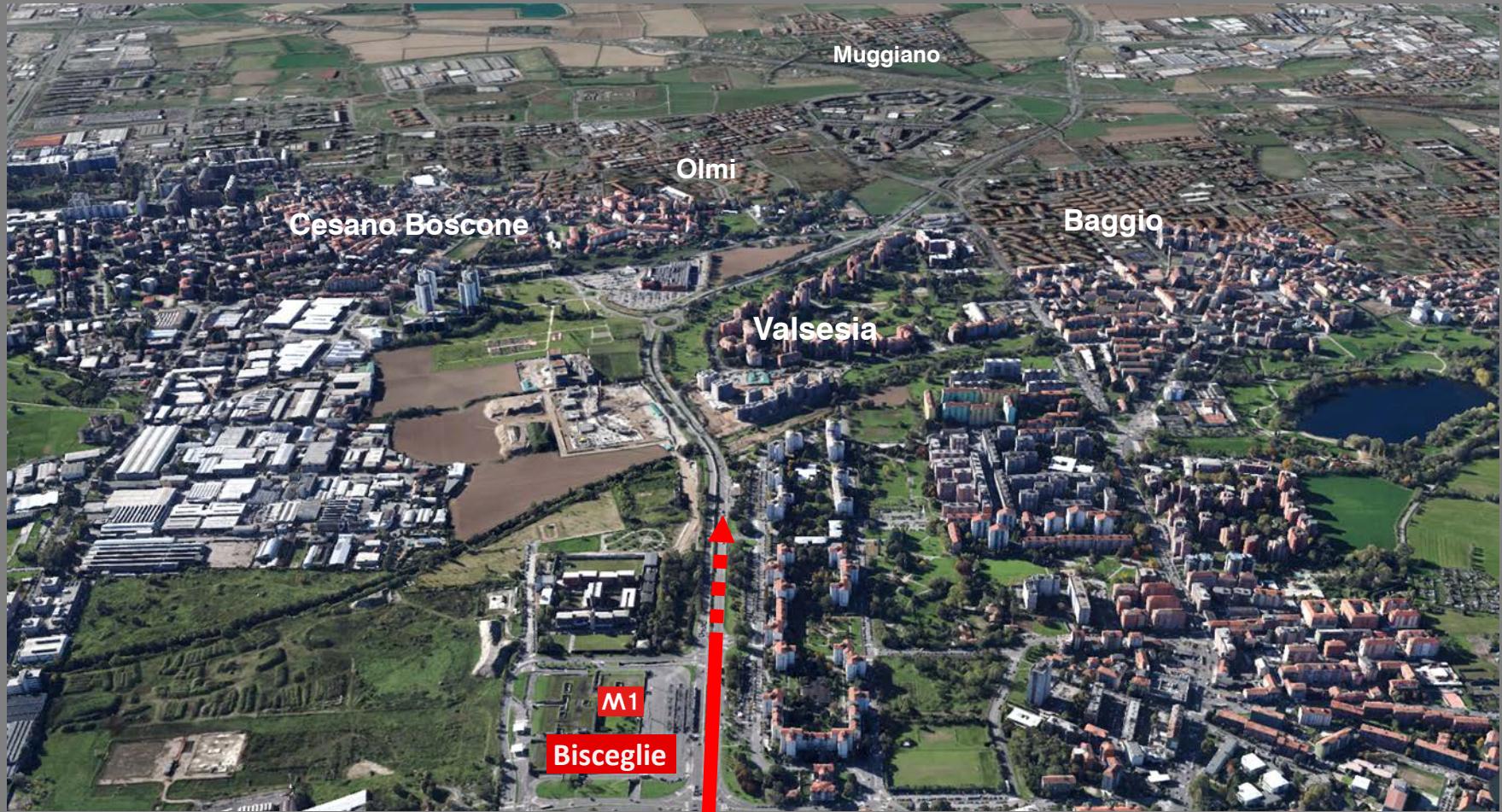
Consulente incaricato
Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio s.r.l.

TAVOLA
1 Trasporto pubblico - area vasta
Ferrovie, Metropolitane e TPL:
hub e interscambi

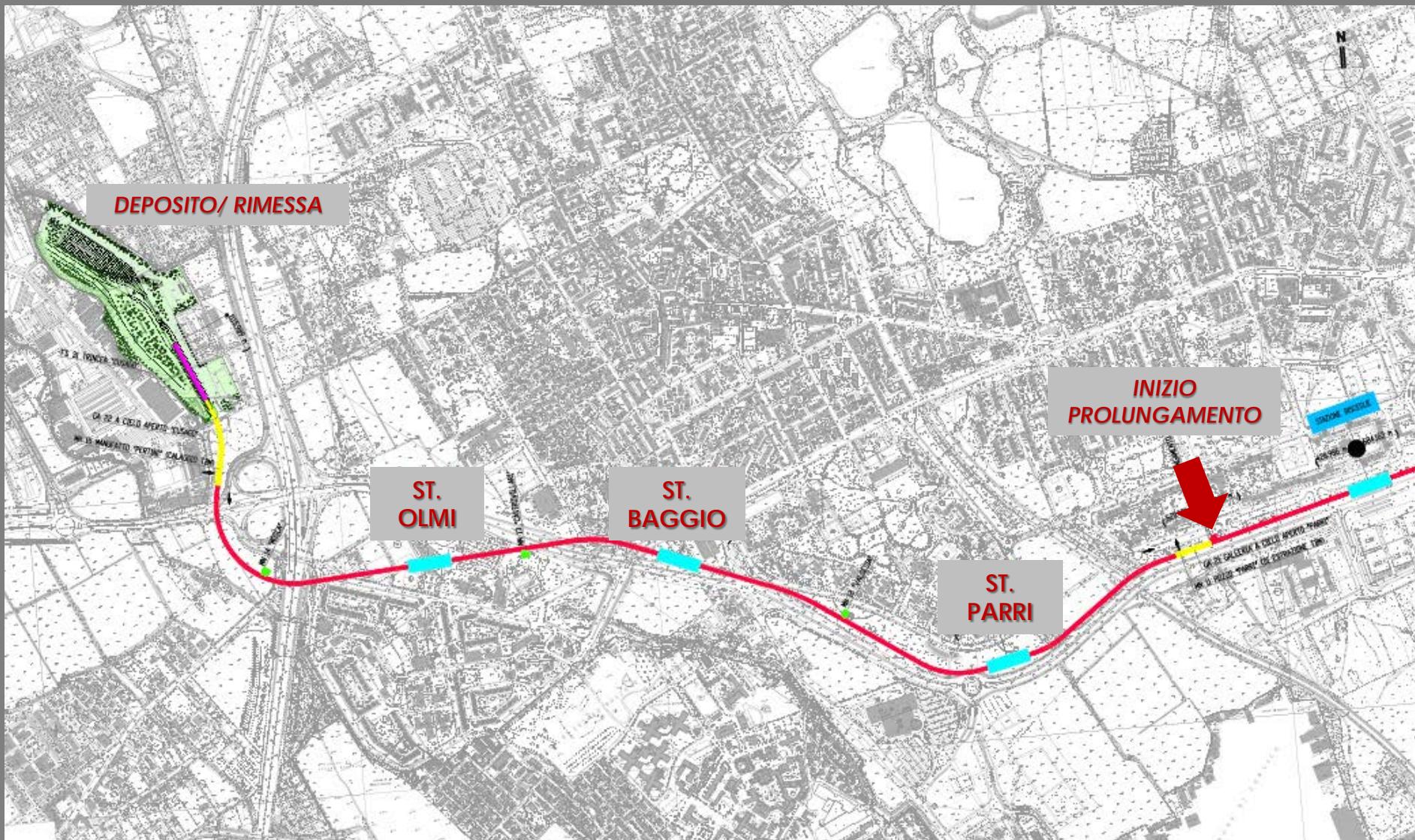
DATA
Novembre 2016



Periferia e hinterland



Fase 2 PFTE / Tracciato



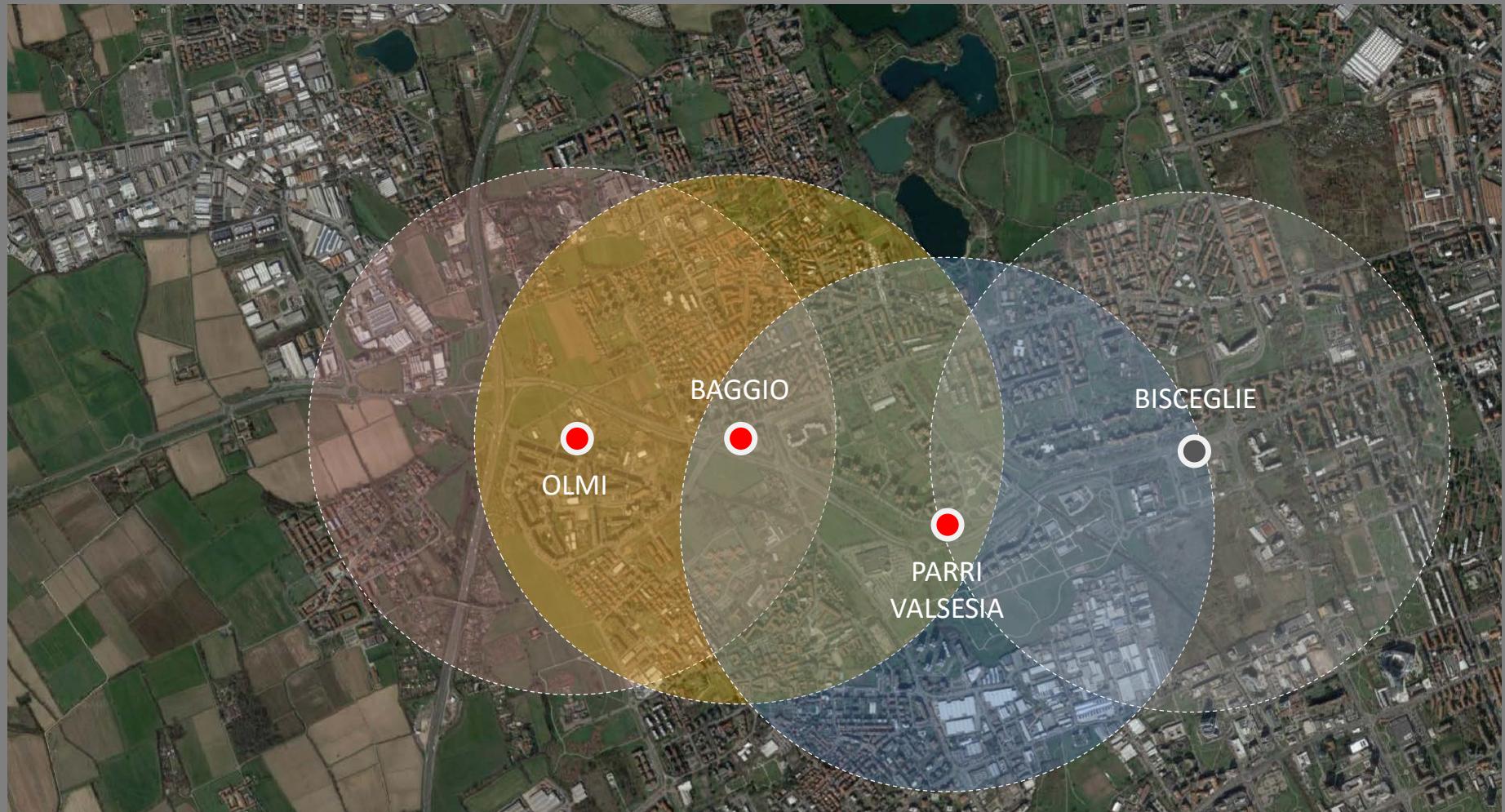
Fase 2 PFTE / Principali dati di progetto

- lunghezza del prolungamento: 3,3 km
- n. 3 stazioni: Parri-Valsesia, Baggio, Olmi
- deposito con funzione di ricovero del materiale rotabile
- n. 5 manufatti: 3 tecnologici, 2 per calaggio/estrazione TBM
- costo complessivo 358 Milioni di Euro di cui 8 M€ 'Patto per Milano' (€ 210 M€ richiesti come contributo dello Stato)

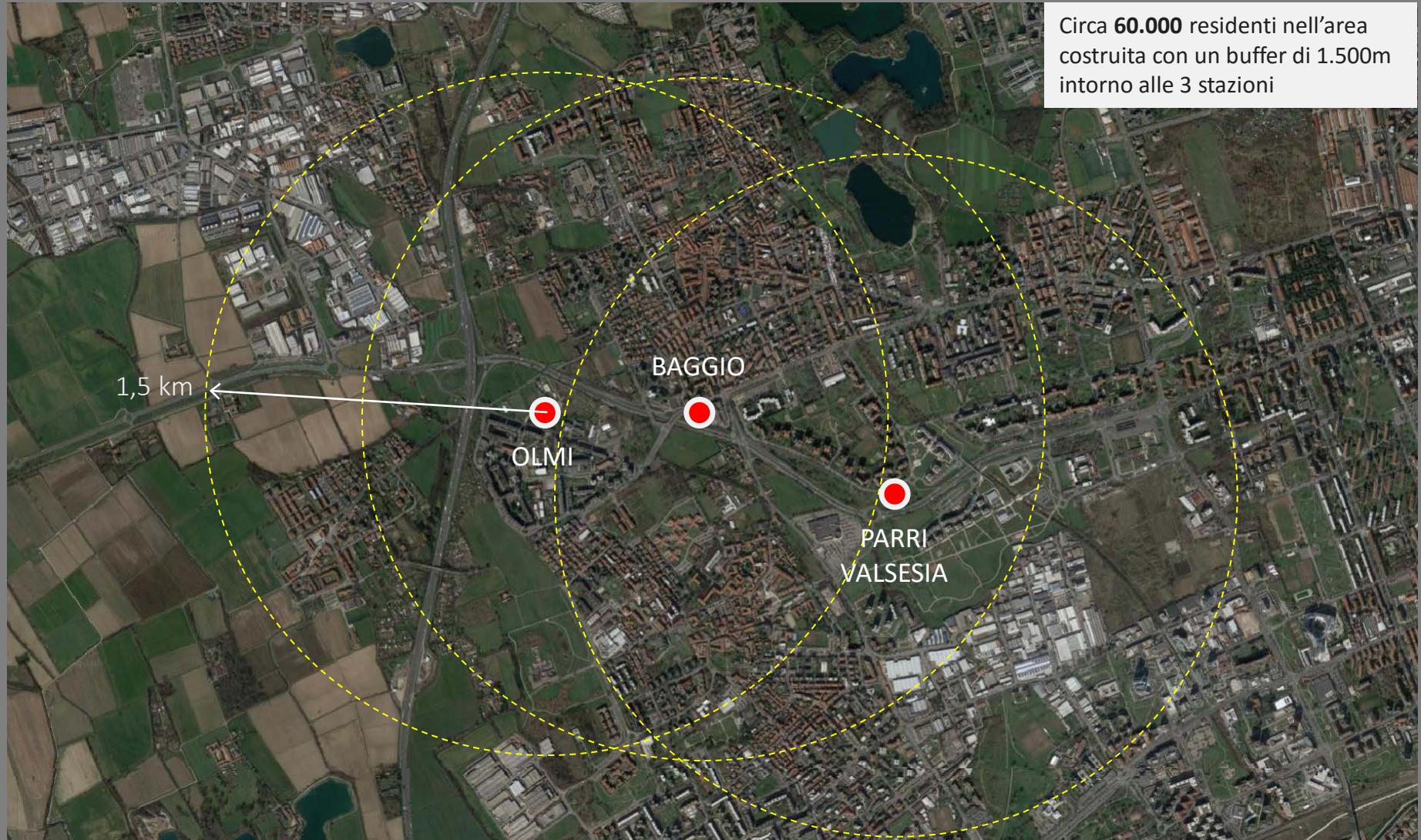
Fase 2 PFTE / Aree influenza [500 m]



Fase 2 PFTE / Aree influenza [1.000 m]



Fase 2 PFTE / Popolazione



Analisi trasportistica

I carichi dell'ora di punta si attestano intorno ai seguenti valori:

- 1.000-1.500 utenti **acquisiti**
- 2.000 utenti **conservati** che salgono nelle nuove stazioni del prolungamento
- 3.000 utenti **conservati su Bisceglie**

Le analisi confermano l'efficacia del prolungamento soprattutto in funzione dei quartieri popolosi della periferia milanese più che per i Comuni della prima cintura.

Per la **ristrutturazione delle autolinee del TPL** sono stati valutati più assetti.

È stato premiato uno scenario 'conservativo', con mantenimento di buoni livelli di offerta per i quartieri e l'ottimizzazione dell'interscambio gomma/ferro presso le nuove stazioni del prolungamento.

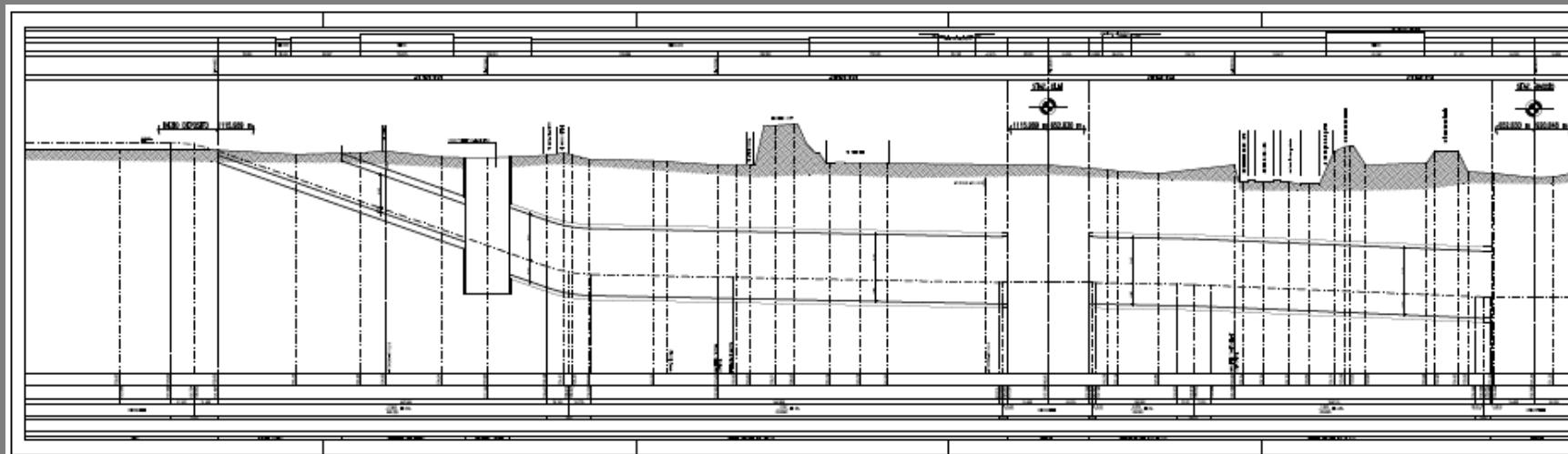
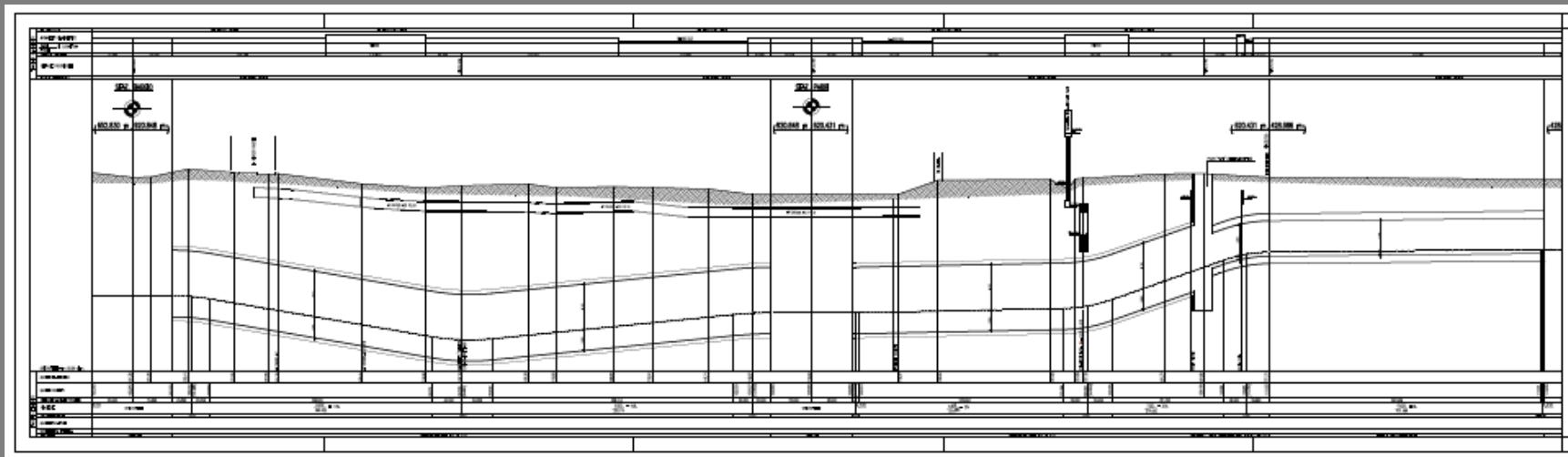
Interscambi gomma-ferro

- Uno degli obiettivi dell'Amministrazione Comunale è certamente quello di **favorire l'interscambio gomma-ferro** in modo da limitare l'ingresso di auto in città e nei quartieri residenziali.
- Per questo motivo, parallelamente al progetto del prolungamento M1, sono in corso valutazioni e studi da parte del Comune di Milano per definire le soluzioni più efficaci per i parcheggi di interscambio:
 1. **Nuovi parcheggi di interscambio** (in fase di studio / valutazione)
 2. Il parcheggio di **Bisceglie**, con passaggio da 1360 a 1800 posti e con prevista diminuzione dell'attuale utenza proveniente dall'asse Lorenteggio, in concomitanza dell'apertura della M4, continuerà a rappresentare un importante interscambio per chi proviene dai Comuni limitrofi.
 3. Il parcheggio presso la stazione **Olmi** è previsto con funzione essenzialmente locale, a servizio della parte più lontana del quartiere stesso e dell'abitato di **Muggiano**.

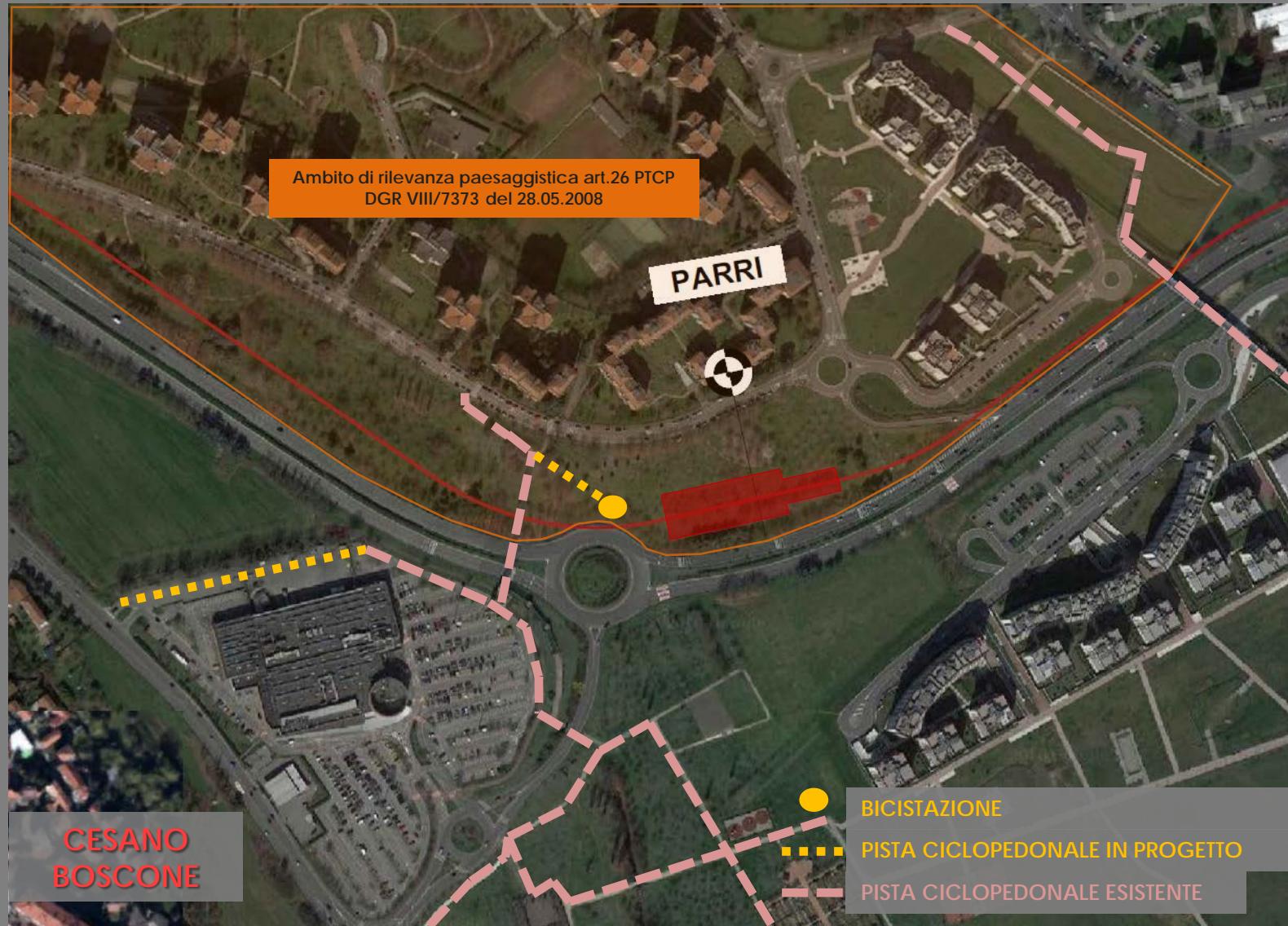
Accessibilità ciclabile

- Le stazioni del prolungamento saranno raggiungibili mediante **percorsi ciclabili**, in parte già esistenti e in parte da integrare, in modo da favorire l'accessibilità diretta anche ai residenti che si trovano in un raggio di 1.000 / 1.500 m.
- Il progetto definitivo, nell'ambito della sistemazione esterna delle stazioni, terrà conto della necessità di prevedere un congruo numero di **stall di parcheggio per biciclette**. E' anche allo studio la possibilità di realizzare delle vere e proprie «bicistazioni».

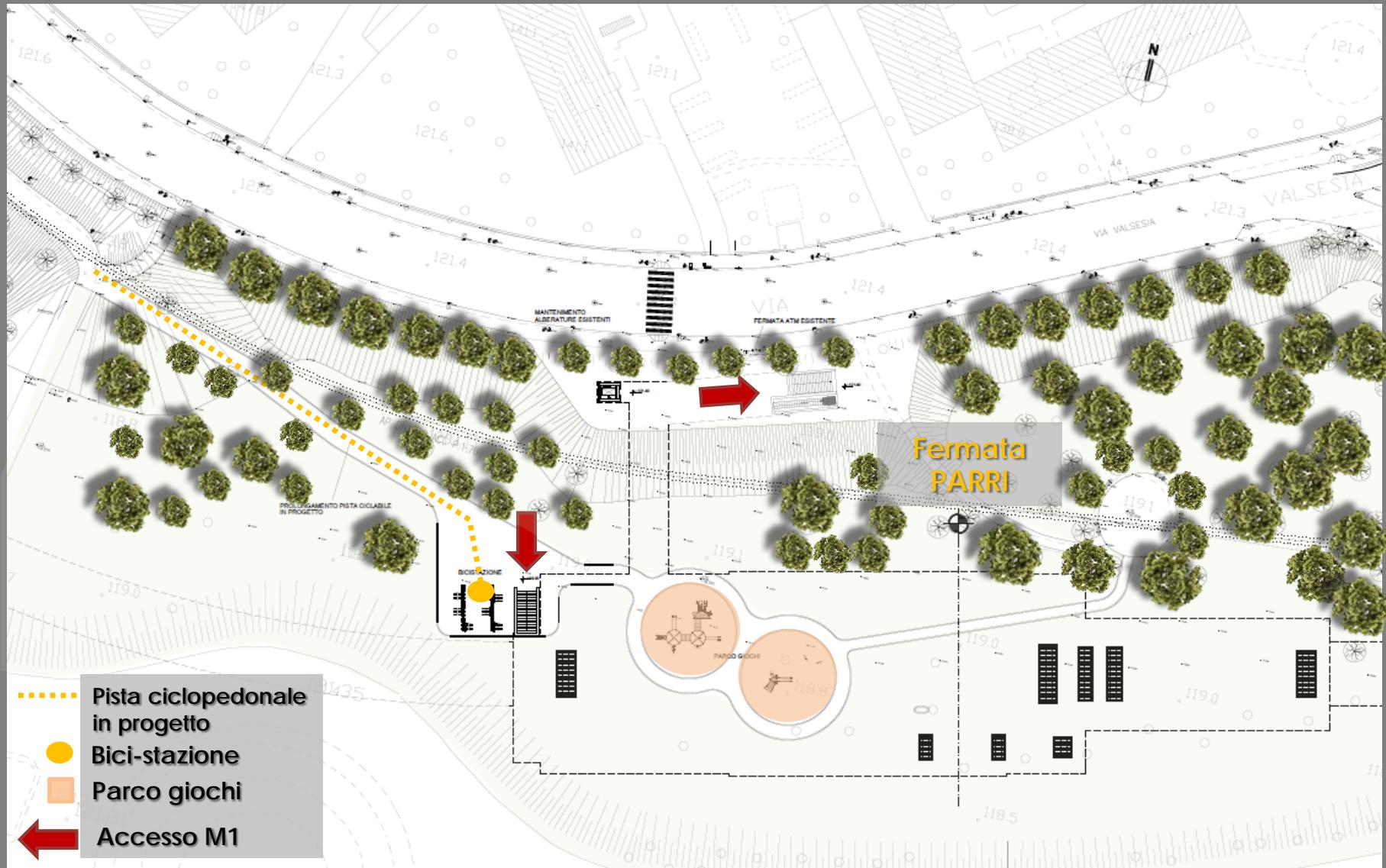
Fase 2 PFTE / Profilo schematico



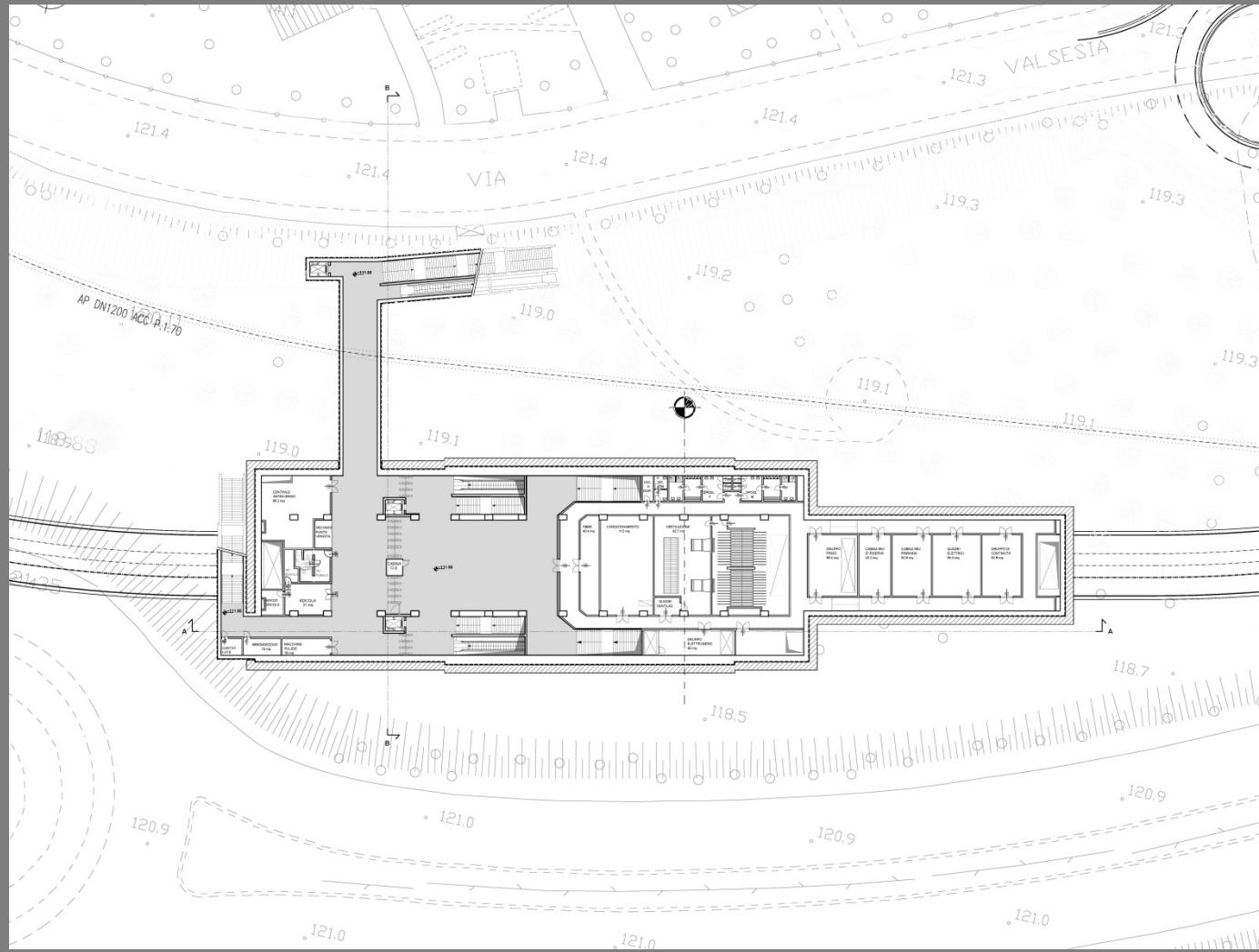
Stazione Parri - collegamenti ciclopedonali



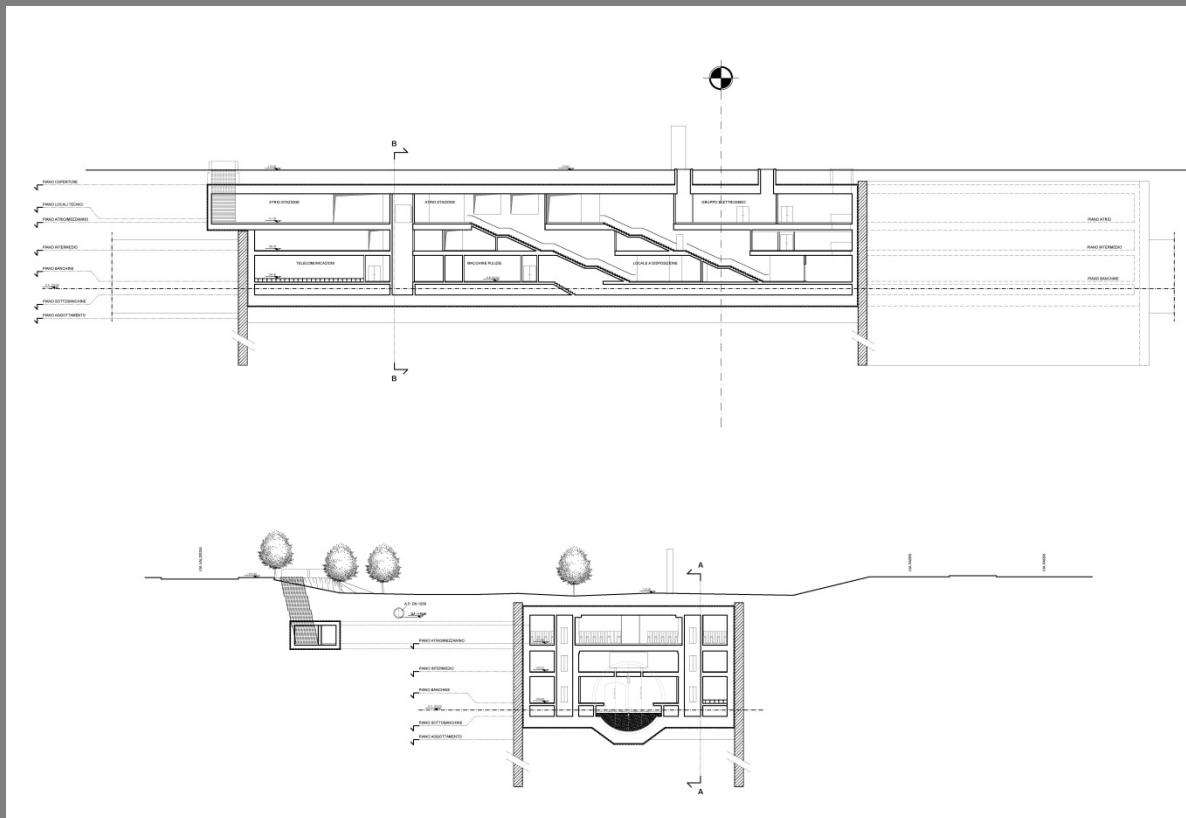
Stazione Parri – connessioni ciclopedonali



Stazione Parri – pianta piano atrio

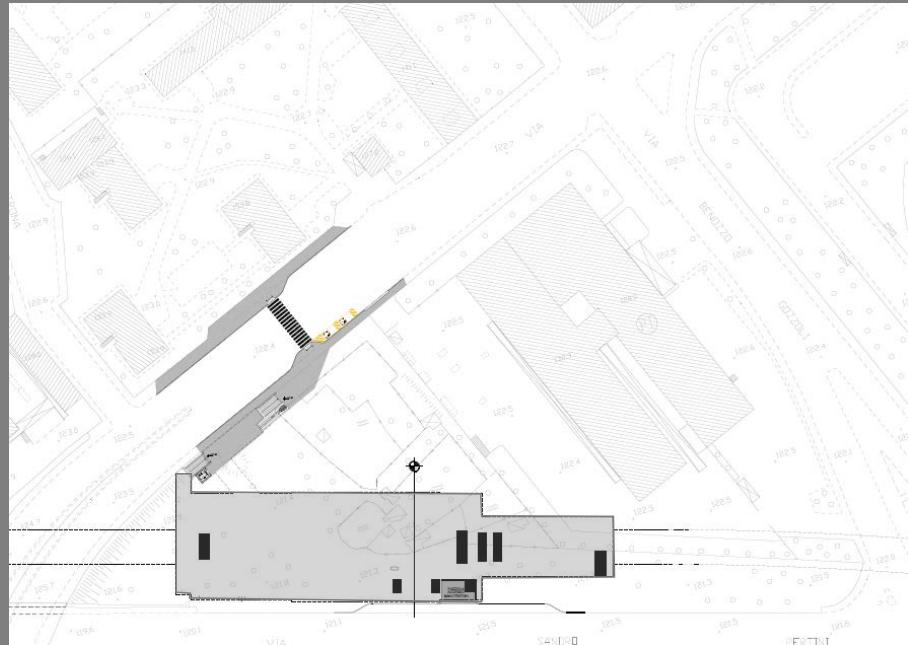


Stazione Parri – sezioni



Stazione Baggio - Modifiche layout di stazione

PFTE NOVEMBRE 2018



INTEGRAZIONE OTTOBRE 2019



- Accessi stazione 
- Sosta autobus 

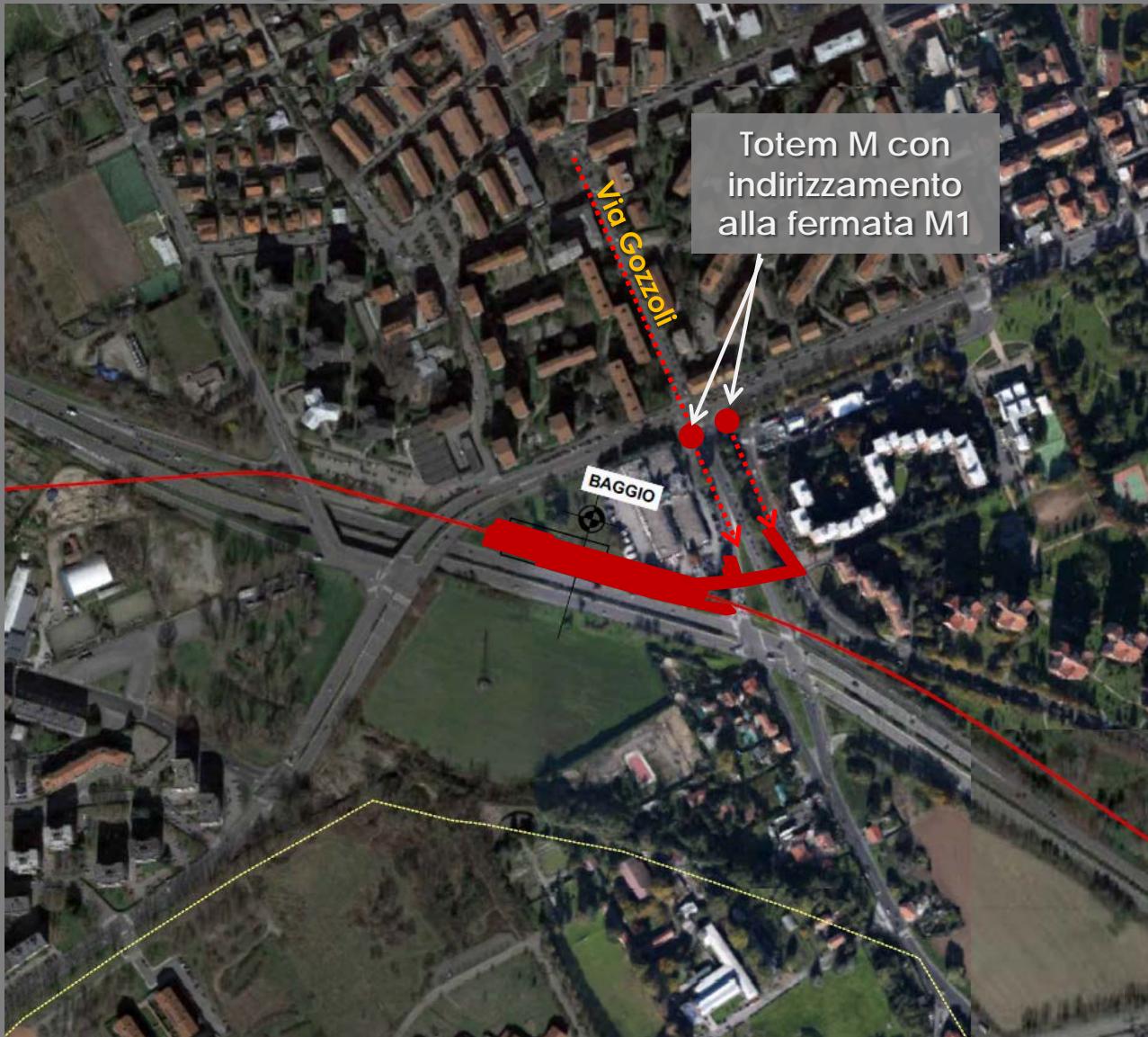
Stazione Baggio - Modifiche layout di stazione

- Il funzionale della stazione Baggio è stato completamente rivisitato: mantenendo la posizione dell'asse stazione del PFTE ottobre 2018, l'atrio e le relative uscite, sono state orientate verso via Gozzoli.
- Tale configurazione consente di collocare le scale di ingresso alla stazione, in posizione più visibile e percepibile e in stretta adiacenza all'incrocio Bagarotti/Gozzoli.

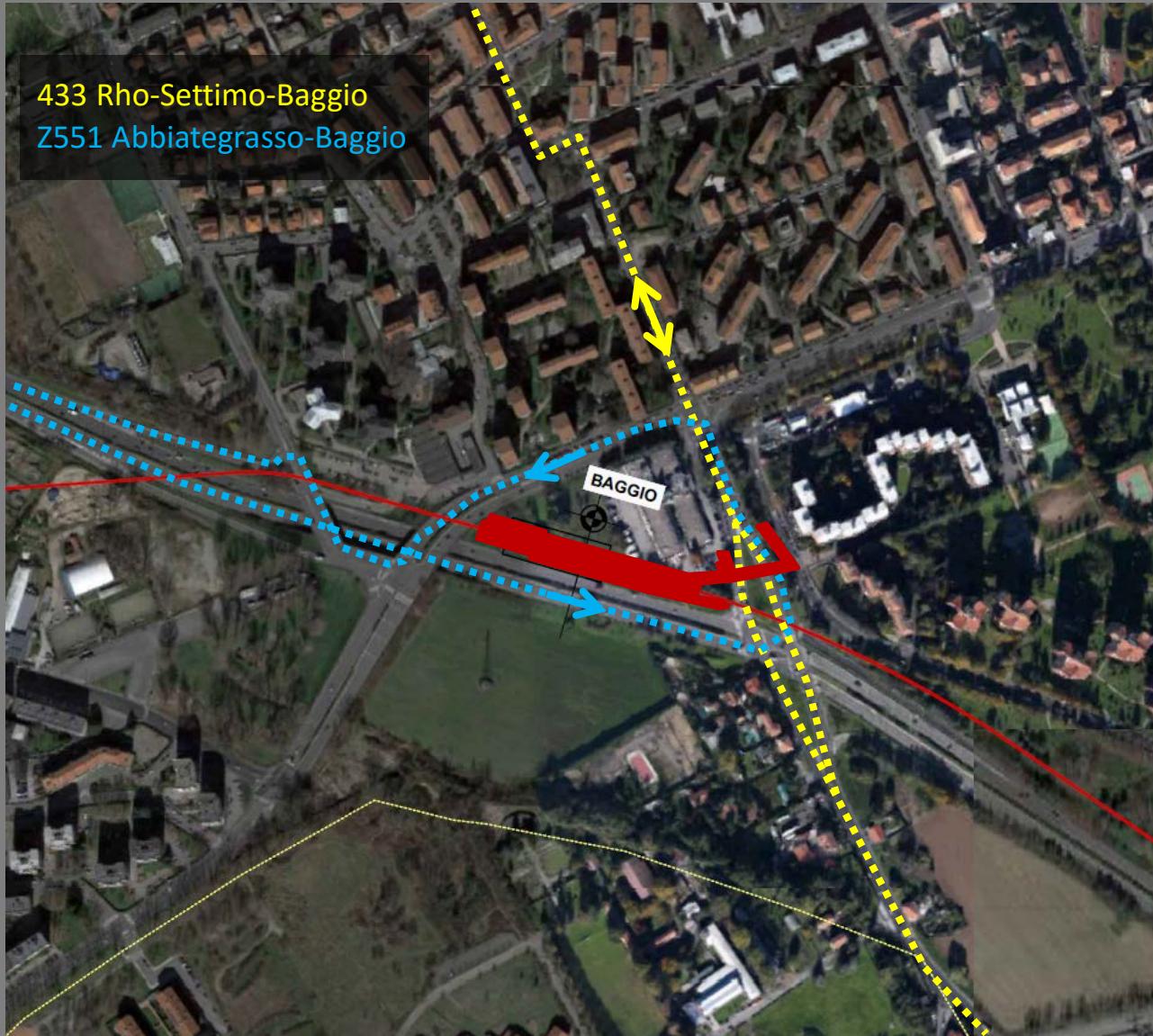
INTEGRAZIONE OTTOBRE 2019



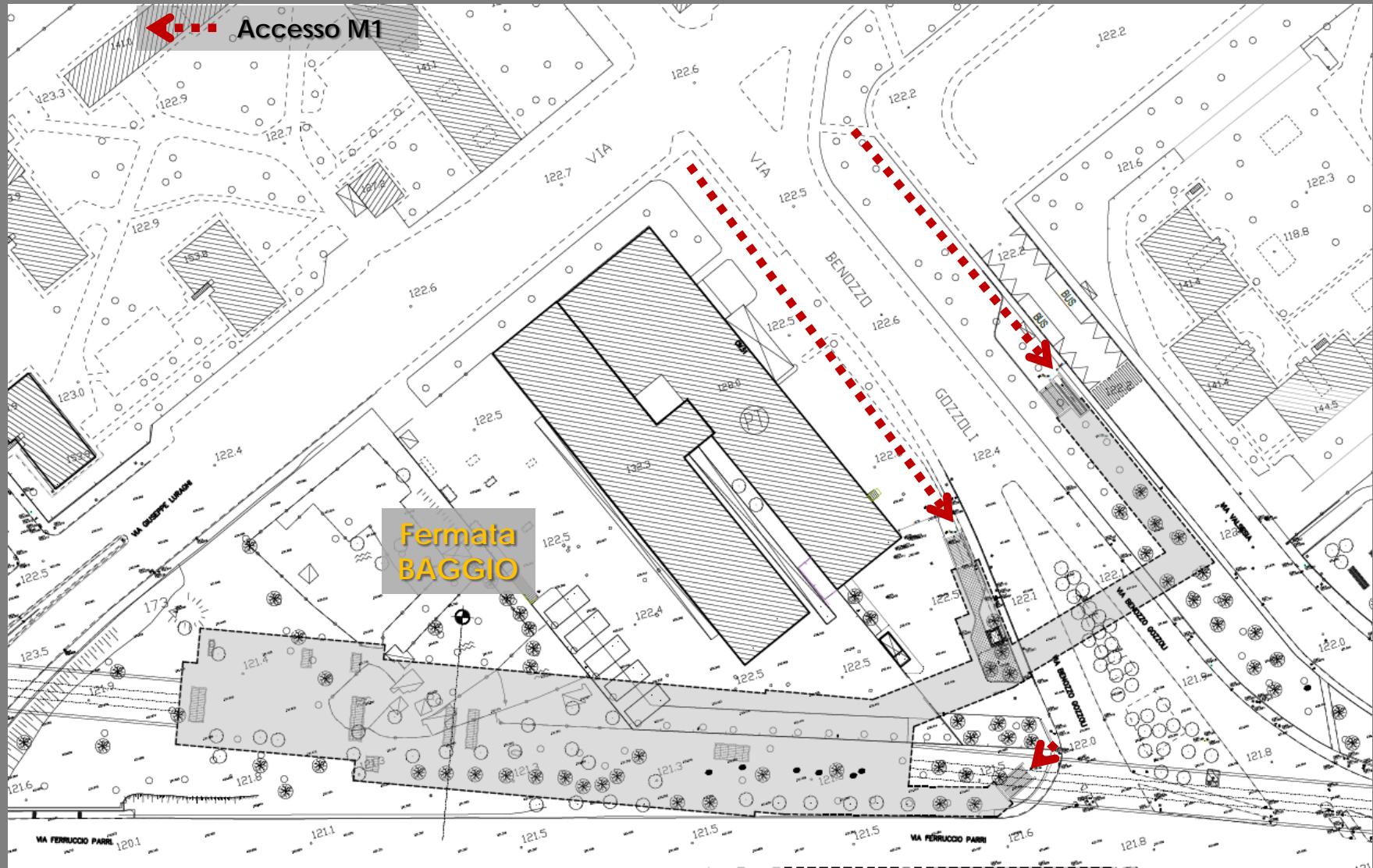
Stazione Baggio



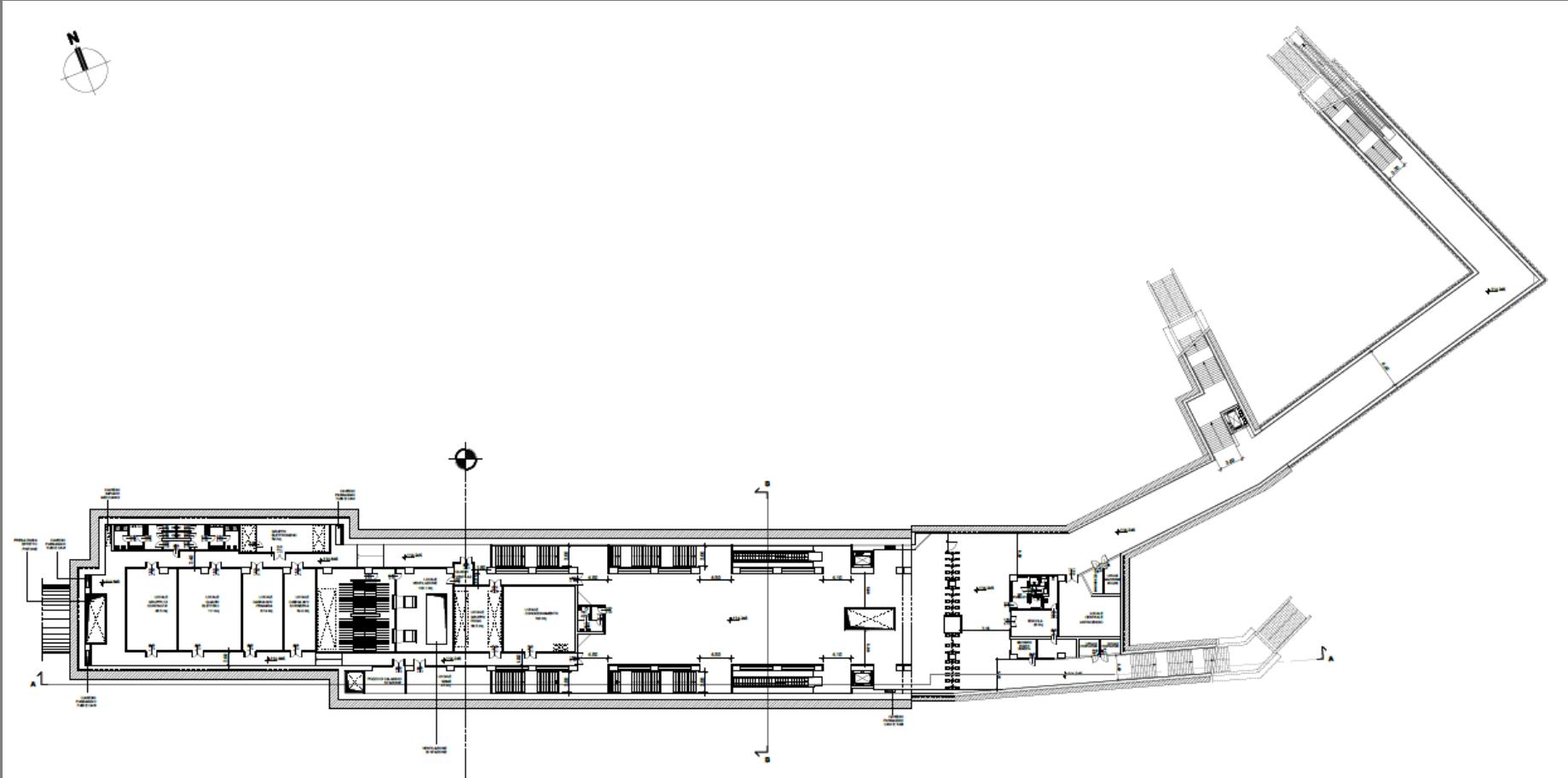
Stazione Baggio ipotesi di riassetto TPL extraurbano



Stazione Baggio - sistemazione superficiale

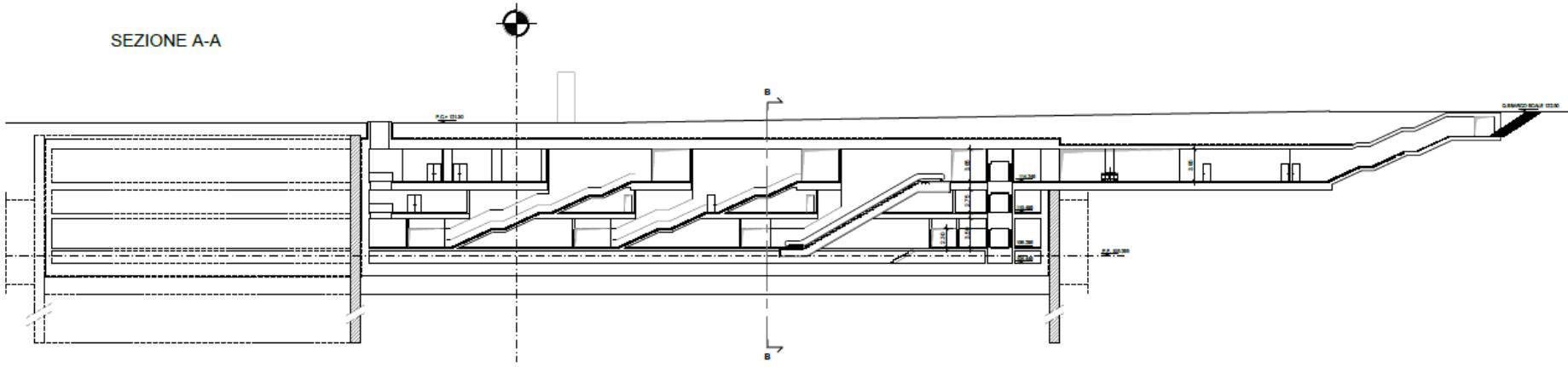


Stazione Baggio- pianta piano atrio

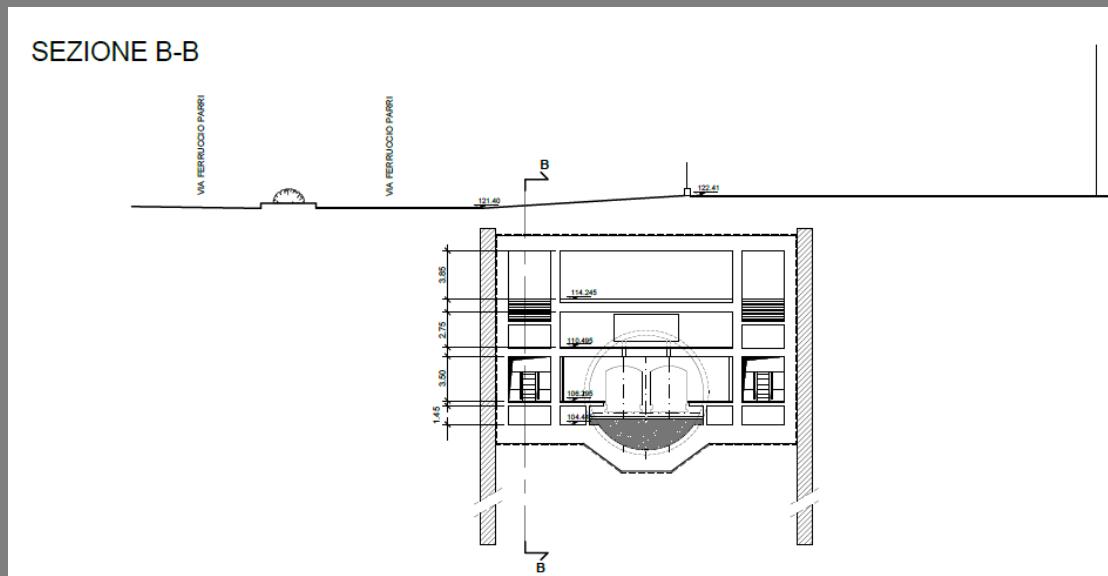


Stazione Baggio - sezioni

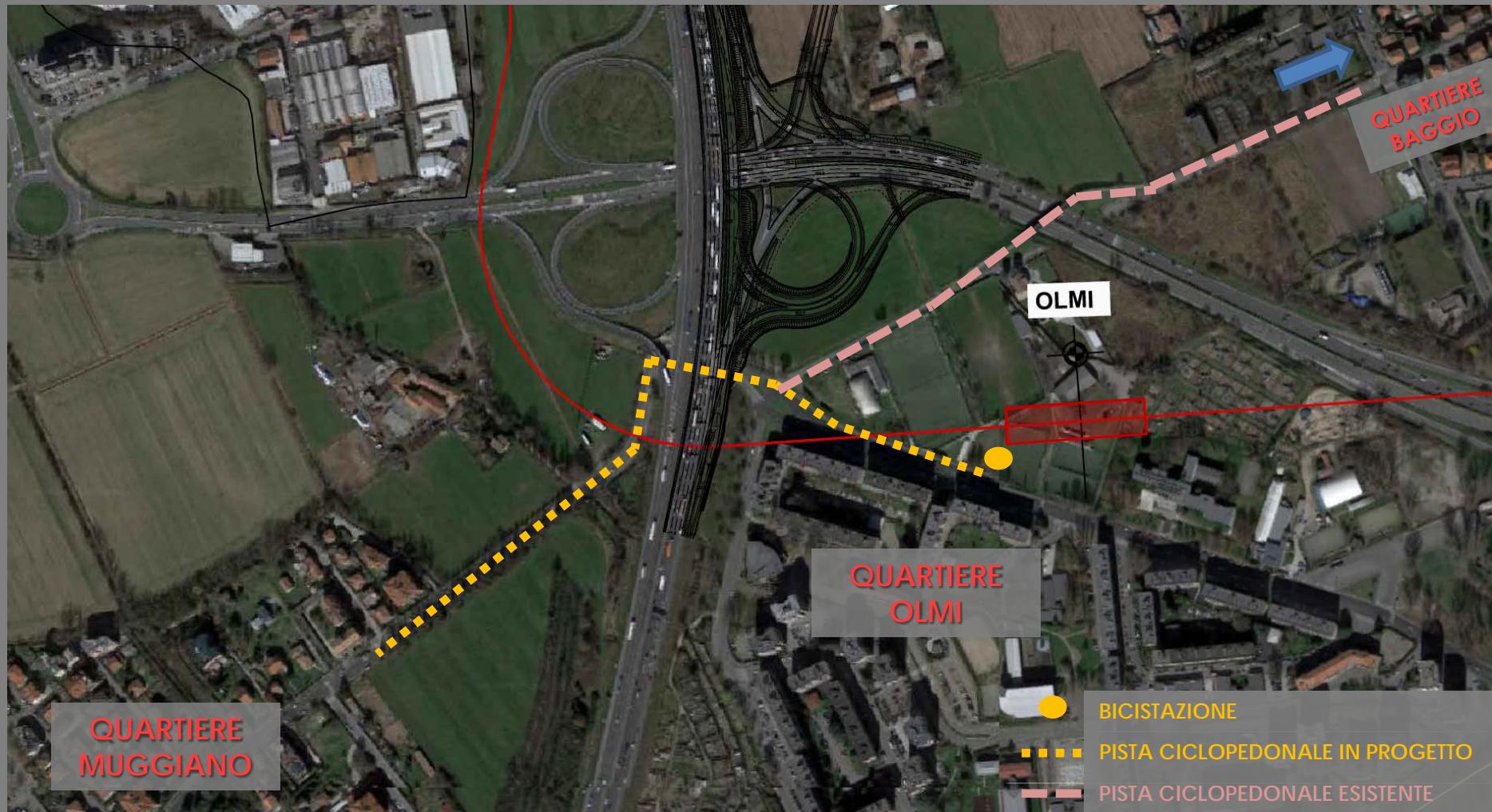
SEZIONE A-A



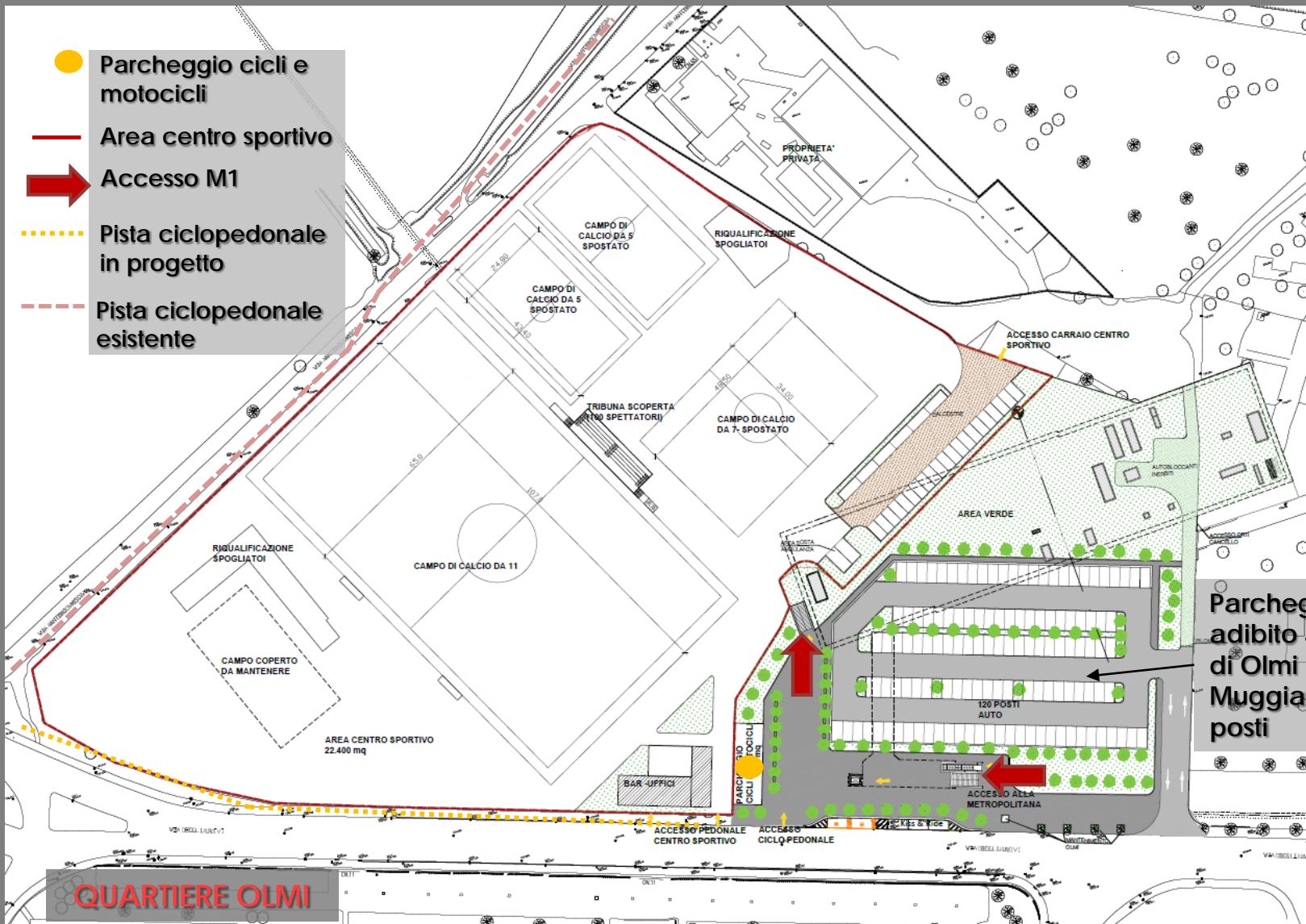
SEZIONE B-B



Stazione Olmi - connessioni ciclopedinale



Stazione Olmi - connessioni ciclopedenonali



Stazione Olmi – Modifiche sistemazione superficiale

PFTE NOVEMBRE 2018

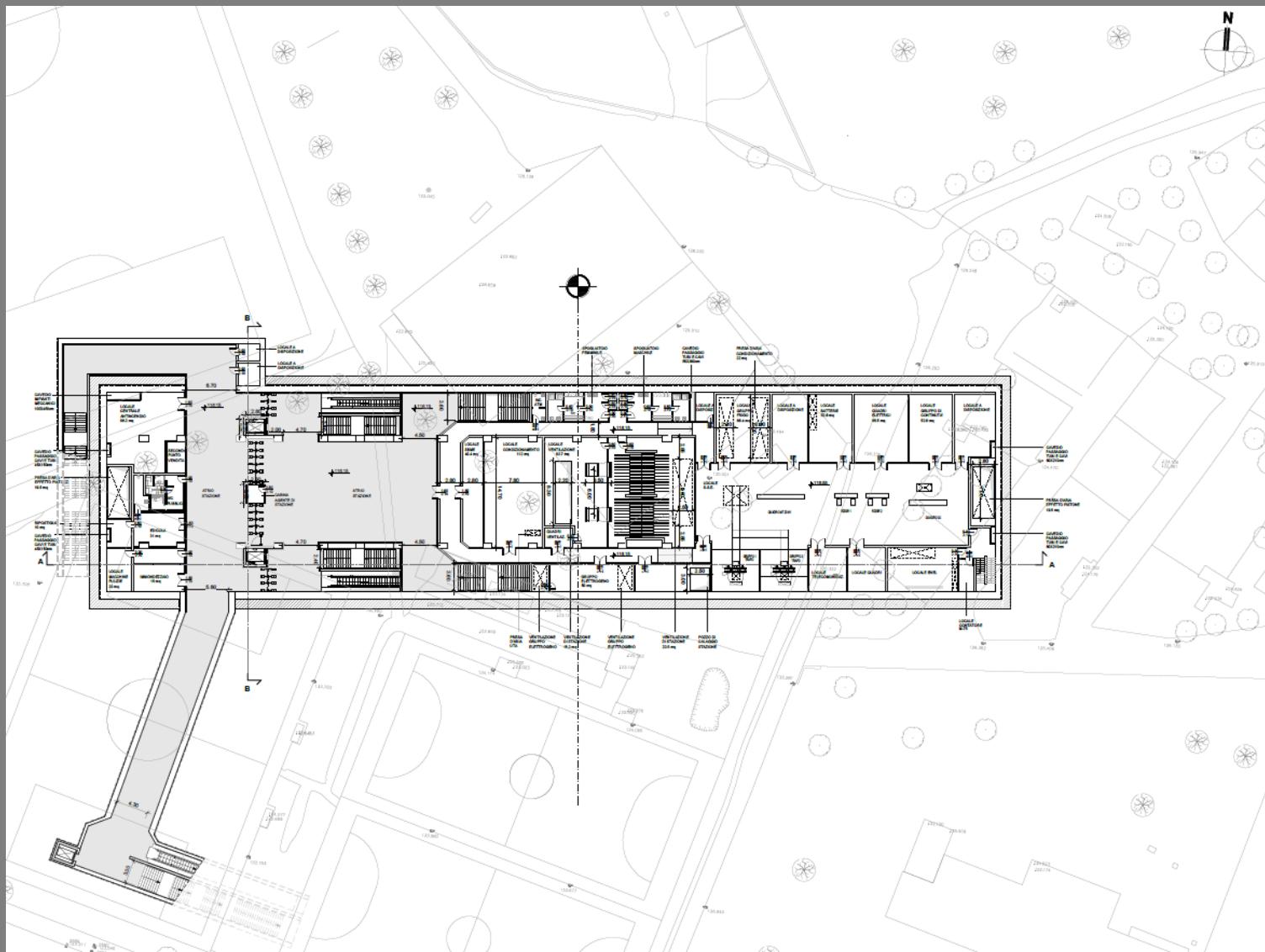


INTEGRAZIONE OTTOBRE 2019

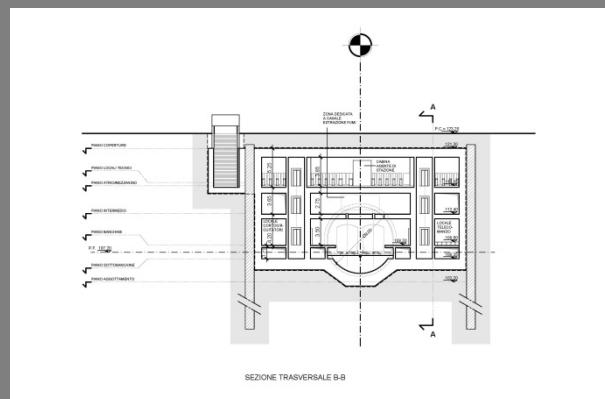
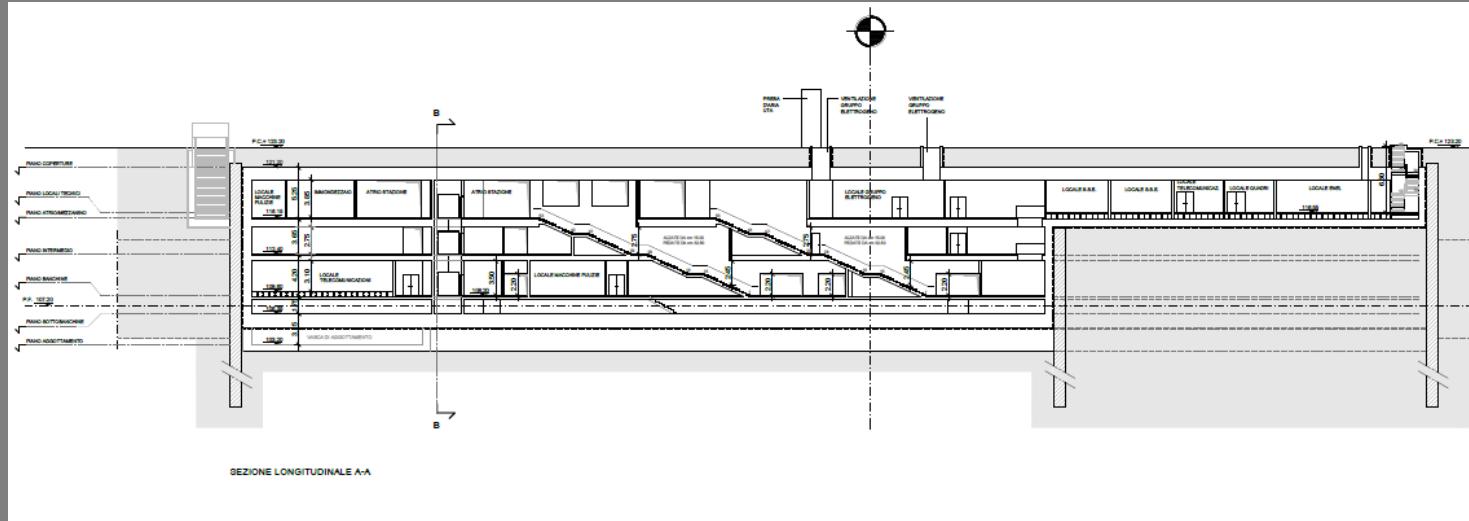


- Ridimensionamento sistemazione superficiale Stazione
- Rivisitazione del layout del centro sportivo
- Accesso stazione modificato ←

Stazione Olmi- pianta piano atrio



Stazione Olmi- sezioni



Deposito – Planimetria generale



Deposito – Modifiche planimetria generale

PFTE NOVEMBRE 2018

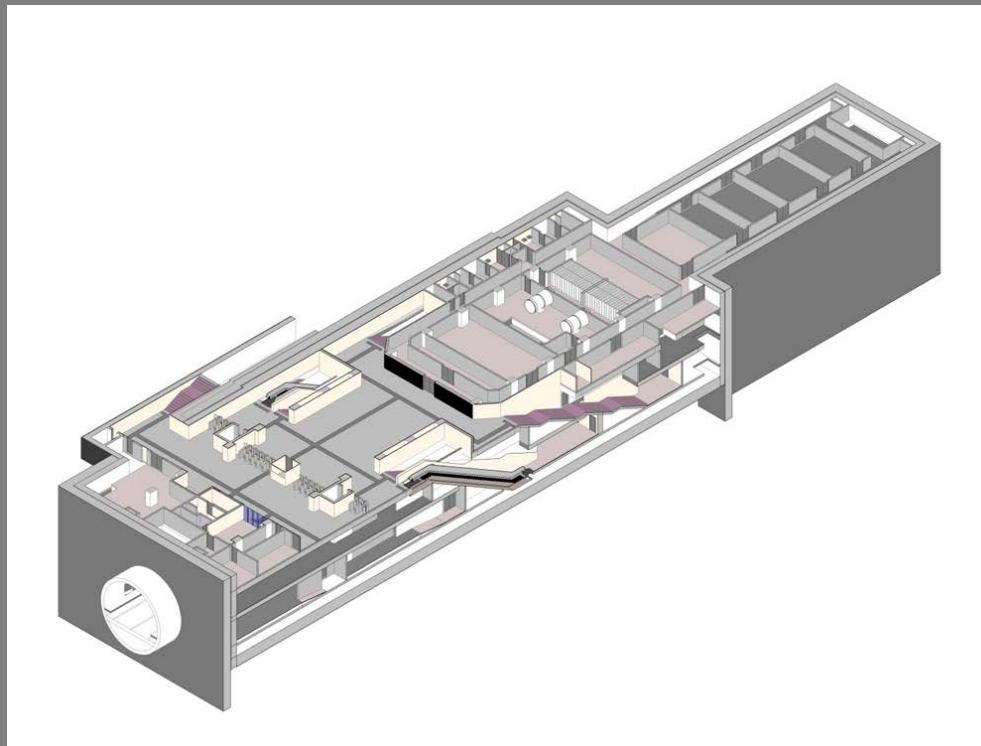
INTEGRAZIONE OTTOBRE 2019



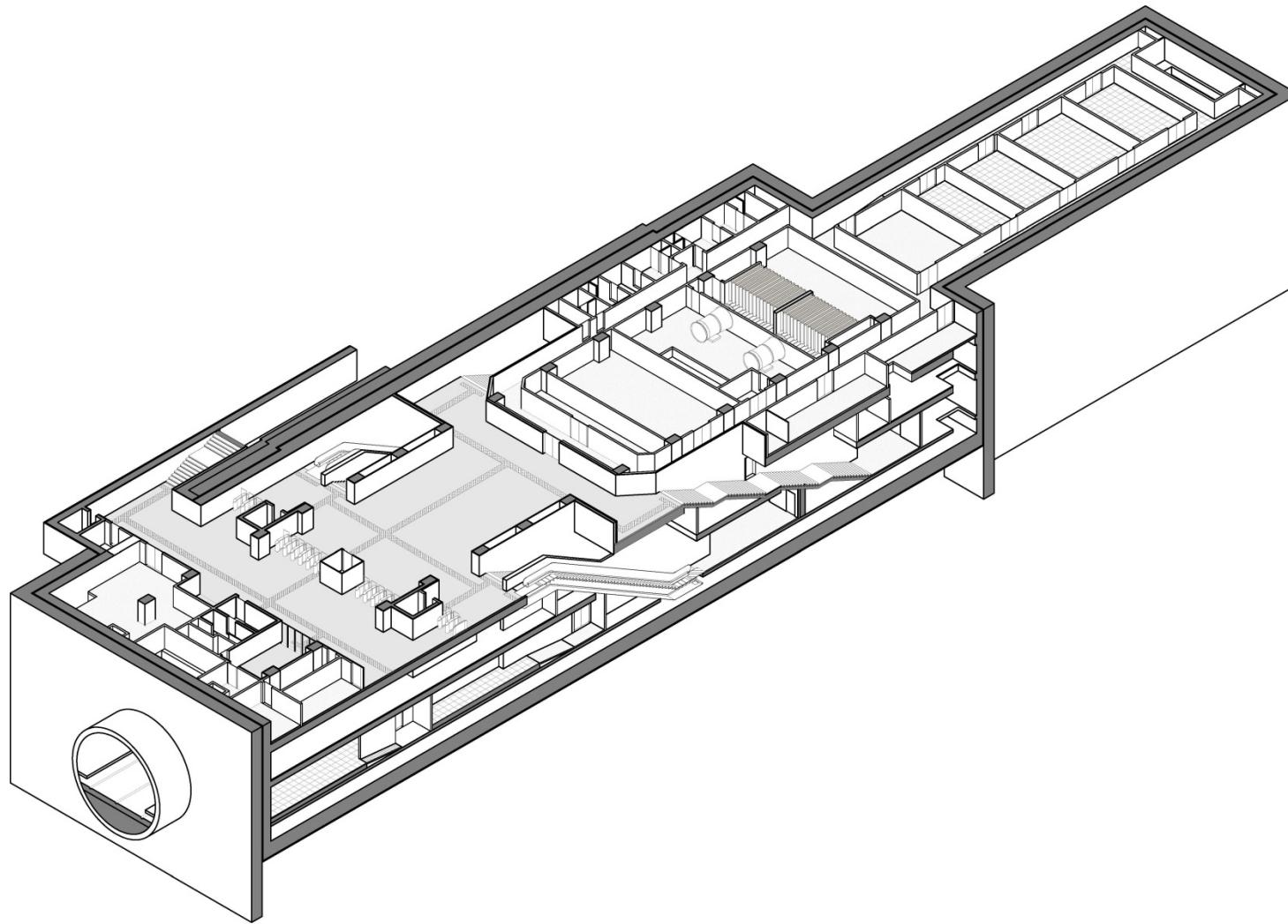
- Rivisitazione del layout generale del deposito
- Ricollocazione dei fabbricati uffici e SSE

Implementazione metodologia BIM

BIM (Building Information Modeling) rappresenta uno dei più importanti sviluppi per i settori dell'architettura, dell'ingegneria e delle costruzioni. Grazie alla tecnologia BIM, uno o più modelli virtuali di un edificio o di una infrastruttura possono essere progettati digitalmente, contenendo informazioni riguardanti l'opera o le sue parti.



BIM – Stazione tipologica - Esploso assonometrico



Iter Tecnico-Amministrativo

- elaborazione PFTE 1^a e 2^a Fase , **conclusa novembre 2018**;
- approvazione Comune di Milano e trasmissione al MIT per richiesta finanziamenti, **dicembre 2018**;
- approfondimenti tecnici ed aggiornamento PFTE , **conclusi ottobre 2019**;
- istruttoria MIT sull'istanza di finanziamento, **attualmente in attesa della comunicazione ufficiale**
- indizione Conferenza dei Servizi preliminare del PFTE;
- approvazione nuovo PGT
- chiusura CdS preliminare;
- aggiornamento del PFTE a seguito osservazioni della CDS;
- approvazione PFTE in Consiglio Comunale – apposizione del vincolo preordinato agli espropri;
- procedimento tecnico-amministrativo per verifica di esclusione alla VIA (Valutazione di Impatto Ambientale);
- progettazione definitiva;
- Conferenza dei Servizi su Progetto Definitivo, Approvazione progetto e Pubblica Utilità

Presentazione
ing. Salvatore Crapanzano
Comitato di quartiere Valsesia

Sul prolungamento M1 :

- questo è il **primo e unico PROGETTO** (poi tante chiacchiere)
- grazie al **“Patto per Milano”** firmato il 13.9.2016 che ha erogato **8 milioni di euro**
- fatto da MM il **Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica**, consegnato dal Comune al MIT a fine 2018
- superato il **vaglio Costi/Benefici del MIT** (anche reso più stringente all'inizio di quest'anno)
- costo **350** milioni di euro (**210** cofinanziamento statale, **60%** massimo possibile)

Cosa resta da fare:

- Firmare la Convenzione per erogazione finanziamento MIT
- Ottenere **cofinanziamento** di Regione e Comune di Milano per gli **altri 140** milioni di euro
- Valorizzare il progetto aumentando l'accesso alle stazioni per tutti i mezzi (bici, autobus, auto, ecc)
- Completare nei prossimi mesi (anche valutando i contributi di tutti) il **Progetto Definitivo** che MM metterà poi in gara
- Individuare e finanziare i parcheggi d'interscambio

Su Parri-Valsesia M1 è necessario:

migliorare l'accessibilità verso

- l'abitato di **via Mengoni** (con sottopasso)
- **Cesano Boscone** (non solo una ciclopedenale e una **velostazione** per 200 **stalli per bici**, ma con un **parcheggio d'interscambio a nord dell'Ipercoop** – che deve definire meglio il **proprio** parcheggio)
- Risolvere **ora** i problemi di sicurezza della **via Gozzoli** considerando anche il nuovo fabbricato della **Sacra Famiglia**.

Su Baggio M1 è necessario:

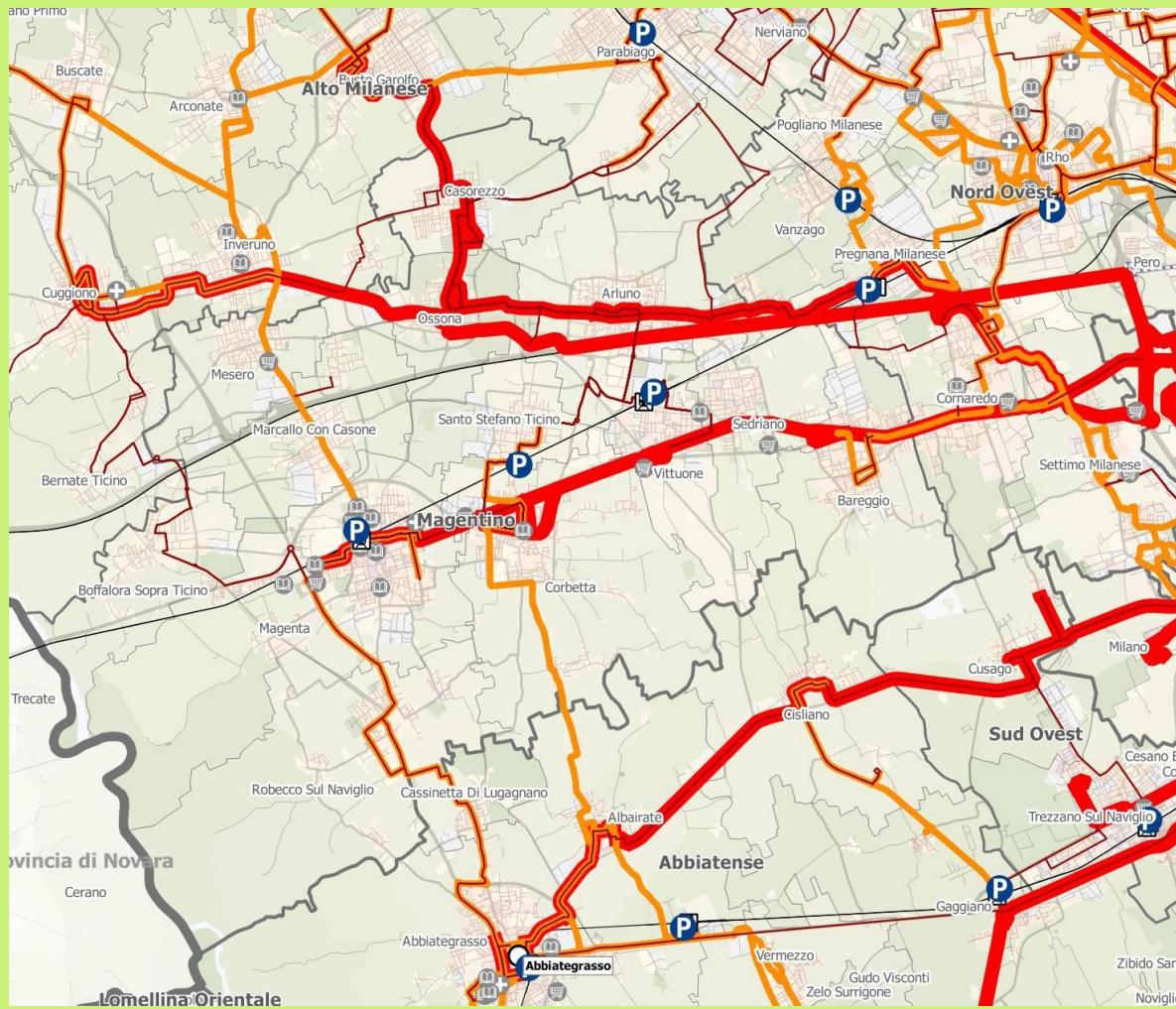
- garantire la **massima accessibilità dall'abitato di Baggio**, limitando al trasporto pubblico e ai movimenti locali il tratto di **via Gozzoli a nord di via Bagarotti**
- **Riprogettare l'incrocio Gozzoli/Bagarotti**, già oggi inadeguato per il traffico esistente e sul quale aumenteranno gli **autobus** provenienti da **Baggio/Settimo Milanese** e da **Olmi/Cesano Boscone**
- Definire il ruolo del **parcheggio davanti al Valsesia 86**
- Collegare anche l'area agricola ad ovest di via Parri, che può accogliere un necessario **parcheggio d'interscambio**

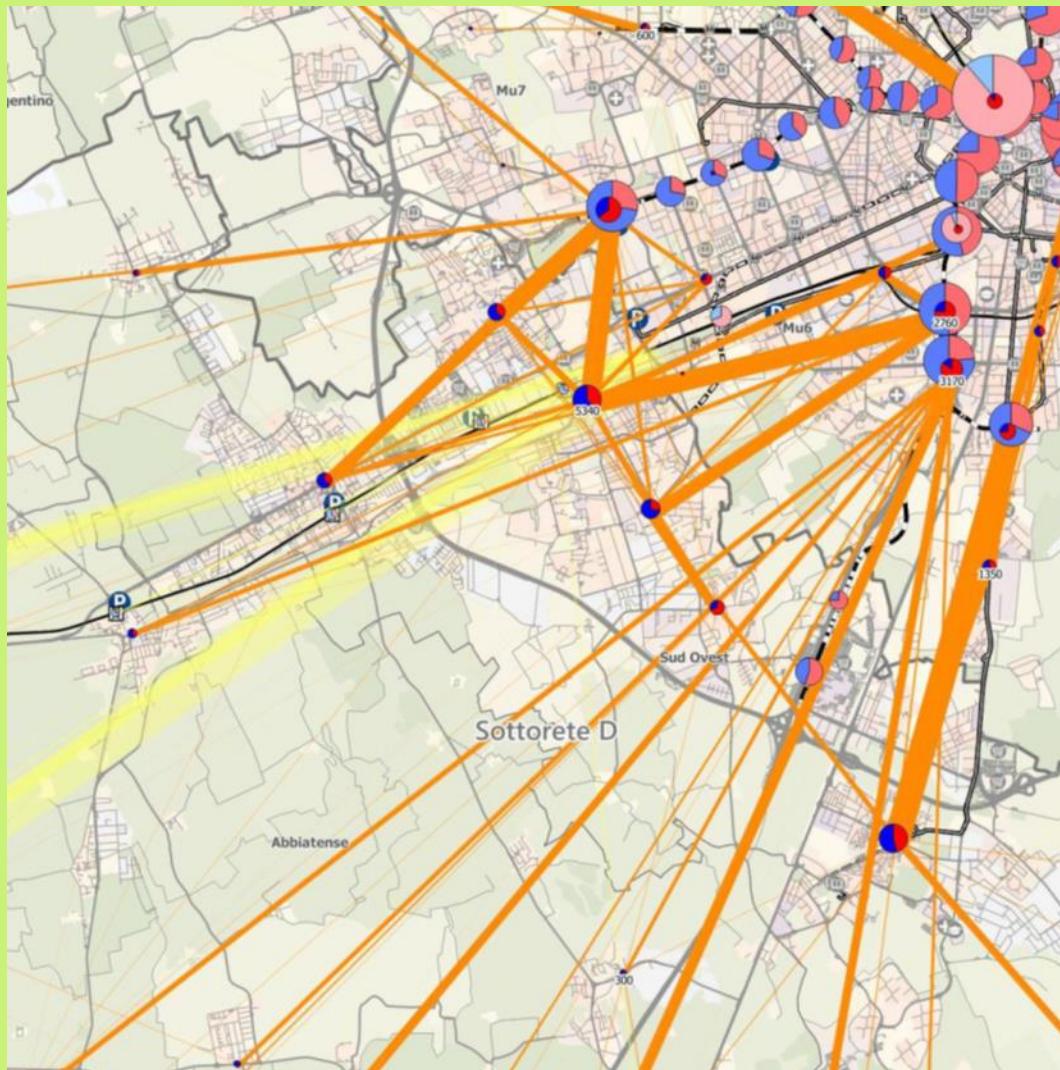
Su Olmi M1 è necessario:

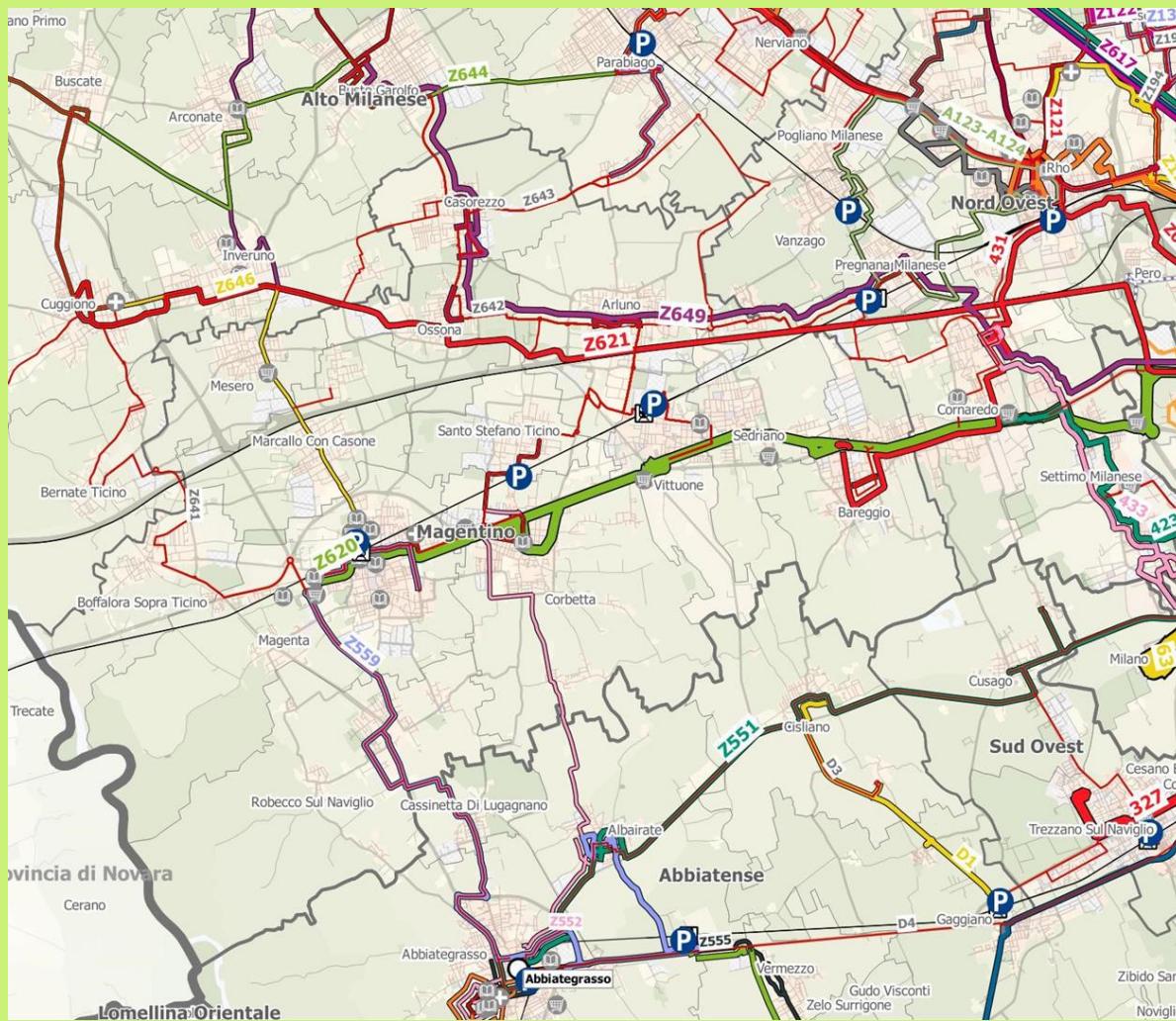
- garantire migliore accessibilità ciclopedonale e con autobus da **Muggiano**, ma anche dalla zona Nord di **Cesano Boscone**
- Ad est di via Pertini, valutare un possibile **parcheggio d'interscambio** utile per **Settimo Milanese** e **Cusago**
- Pensare ora alla prossima revisione della rete proposta dall'**Agenzia TPL di Bacino**

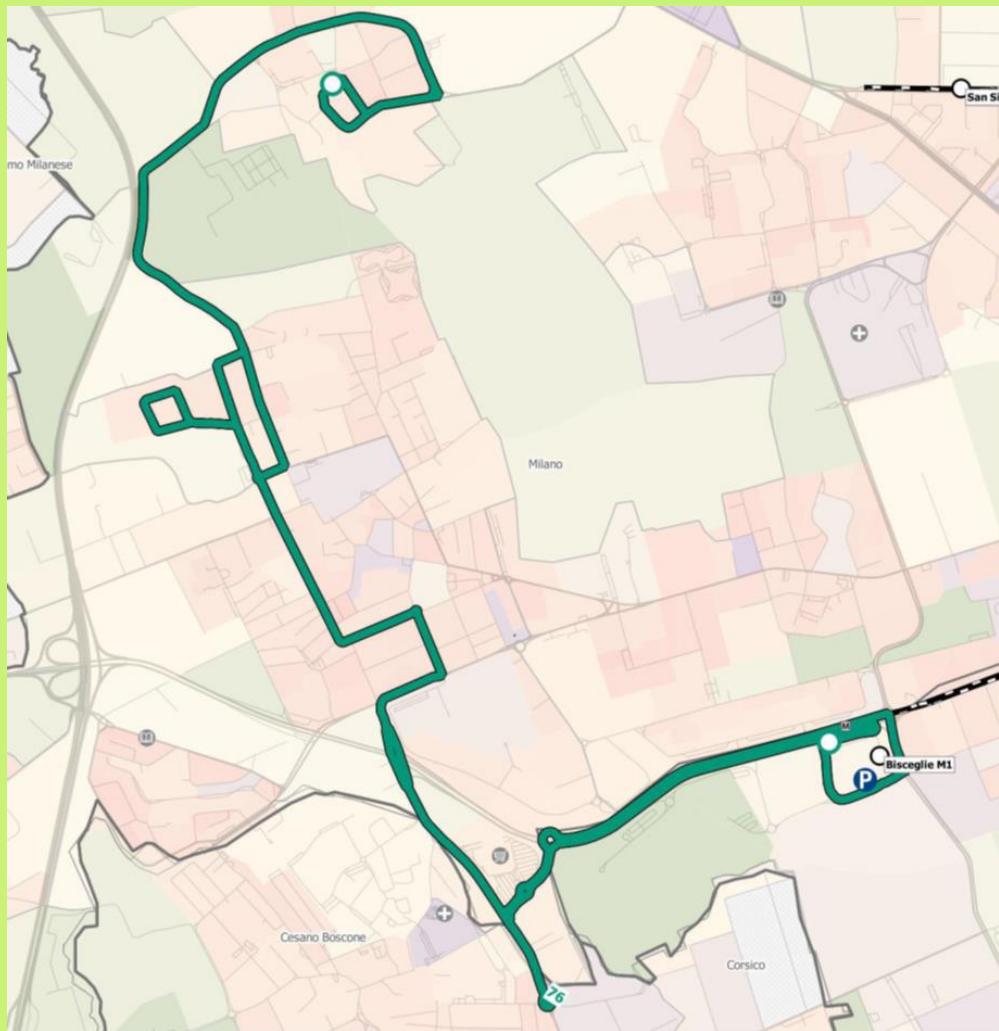
Potenziare i collegamenti autobus

- sia verso **Baggio (Municipio 7)**
- sia da tutti i comuni limitrofi **Cesano Boscone, Settimo Milanese, Cusago** ecc
- le **esigenze di parcheggio d'interscambio** rimarranno molto elevate nonostante l'integrazione tariffaria ; il contributo della M4 nell'alleggerire il parcheggio multipiano di Bisceglie sarà subito compensato: Milano ha circa **20.000** posti auto di interscambio, ma la domanda è di oltre **600.000** auto









.... e nel Quartiere VALSESSIA è necessario:

avere **risposte conclusive** su:

1. **Pass strisce blu** nell'Ambito 36
2. **Zona 30** su tutta la via Valsesia
3. **Ripristino marciapiedi**
4. **Sbarra/pilomat** in via Albona (Moncini)
5. **«Parri – Valsesia»** (per evitare confusione)
6. **lavorare insieme** su questi temi, **ma come?**