

RUOLO DELLA CITTÀ GIARDINO

Milanino non è solo una realizzazione urbanistica a bassa densità, non è il solito quartiere residenziale protetto, di cui vediamo numerosi esempi anche altrove. Milanino, coi suoi viali alberati, le tante case e palazzine con giardino, l'equilibrio del costruito rispetto agli spazi verdi, la presenza dei giardini privati che si impone anche a chi semplicemente passa per strada, è un piccolo parco abitato per tutti, non solo per chi vive nelle grandi ville storiche, ma anche per i residenti delle zone più modeste.

Questa qualità, evidente per chiunque, a nostro avviso può (e deve) essere non solo difesa, tutelata e valorizzata, ma anche estesa alla restante parte della città, cresciuta con una storia diversa. Da un lato si dovrebbe perseguire l'estensione a Milanino di servizi pubblici ora disponibili solo a Cusano, dall'altro si dovrebbero orientare tutte le trasformazioni del nostro territorio verso il paradigma di qualità già realizzato a Milanino e sopravvissuto fino ad oggi.

Nel documento di piano del PGT attuale, si annuncia come principio fondante della *vision* del PGT *"la attualizzazione dei caratteri di qualità urbana della città giardino e la loro estensione a tutto il sistema insediativo"* (doc di piano, par 4.3). Purtroppo, le scelte attuative non furono coerenti con queste dichiarazioni d'intenti.

A nostro avviso l'obiettivo si persegue attraverso una serie di scelte, apparentemente piccole, ma tutte orientate al miglioramento del paesaggio urbano, relativamente al verde pubblico e privato, al drenaggio delle acque, al diradamento della edificazione nella maggior parte del territorio, alla armonizzazione dell'aspetto esteriore dell'edificato, alla effettiva multifunzionalità in tutte le aree non strettamente residenziali, al solo riuso dei grandi edifici esistenti senza la possibilità di edificarne di nuovi, ...

Una spinta considerevole in questa direzione può venire da una completa revisione del regolamento edilizio, ormai fermo da un paio di decenni, con norme che favoriscano, ad esempio, il miglioramento dell'isolamento termico, l'utilizzo di energie rinnovabili, l'aumento delle superfici drenanti anche nelle aree già edificate, il recupero dell'acqua piovana per usi non domestici.

RILIEVO dell'EDIFICATO ESISTENTE

Per Milanino il PGT attuale prevede due ambiti principali entrambi di interesse paesaggistico, uno a bassa, l'altro a media trasformabilità. Essi riflettono pedissequamente le due zone del PRG preesistente (B2a e B2), con la sola variazione dell'area a Sud di Via Veneto, oggi classificata ad alta trasformabilità. Si è quindi rinunciato a superare le rigidità ed i limiti della suddivisione del territorio in zone, come è stata praticata per decenni. A nostro avviso la classificazione del territorio non più in zone ma in relazione al tessuto edilizio ed urbanistico esistente avrebbe dovuto offrire la possibilità di una modulazione più dettagliata delle trasformazioni compatibili con il contesto che tenesse conto delle autentiche specificità non solo di aree del territorio, ma di singoli isolati o addirittura di unità composte da piccoli gruppi di edifici.

Ad esempio, nella zona soggetta a vincolo regionale, pur nella applicazione delle regole del vincolo, interventi simili potrebbero avere un impatto molto diverso in un isolato della prima storica lottizzazione e nell'isolato compreso tra via dei Fiori, via Viole

e via Unione. Così come, a parte gli edifici storici, è molto difficile valutare sullo stesso piano (in relazione alla trasformabilità da consentire) quanto esiste oggi tra via Cooperazione e via Ninfea e quanto troviamo nell'isolato compreso tra le vie Benessere, Fiordaliso e Biancospino. Allo stesso modo gli isolati sul lato est di Via Roma, anche ai non tecnici, appaiono diversi da quelli lungo via Veneto, così come i due fronti di Via Dalie nel suo segmento più a Nord. Queste differenze non vengono sufficientemente descritte neanche dalla mappa delle classi di sensibilità paesaggistica.

Ricopiando tout court le zone del precedente PRG, si è persa l'opportunità di elevare la qualità complessiva dell'edificato, mediante interventi i cui criteri di valutazione (indici, modalità) ci si auspicava fossero davvero specifici e non generali per una zona di fatto disomogenea.

Con riferimento in particolare all'ambito della Città Giardino storica, soggetto al vincolo paesaggistico (a norma del decreto 22 gennaio 2004 , n.42, codice dei beni culturali e del paesaggio) appare del tutto disatteso il requisito della LR 12/2005 che prevede per tali ambiti (art 10, comma 3) la definizione nel Piano delle Regole della consistenza volumetrica (o superficie lorda di pavimento) e rapporto di copertura *esistenti*, oltre che previste. Il senso di tale requisito è a nostro avviso proprio quello di consentire, sulla base di uno stato di fatto dettagliato, la definizione specifica (e non generalizzata) della trasformabilità compatibile.

La stessa rilevazione puntuale dell'esistente, a nostro avviso, andrebbe applicata anche all'ambito della Milanino non vincolata, quello a media trasformabilità. Ciò in ragione della delicatezza di questa area, contigua a quella storica. Anche se questi isolati furono edificati in epoche successive, i caratteri della città giardino (assetto viario, densità modesta) sono ad oggi ancora riconoscibili e la loro tutela rischia di essere vanificata da una trasformabilità definita "a prescindere" dalle specifiche situazioni di fatto.

Considerazioni analoghe possono essere fatte anche per le zone residenziali di Cusano. Dovrebbero essere pubblicati i dati di partenza (rapporto di copertura e cubatura edificata per ogni isolato) sulla base dei quali vengono fissati i limiti per ogni zona, in modo che sia chiaro se gli indici proposti rappresentano (nella media, ovviamente) una limitazione o una espansione dell'edificato.

Demandare in blocco queste valutazioni alla fase attuativa di ogni singolo progetto ed in particolare alla commissione comunale per il paesaggio, è da questo punto di vista fuorviante, dato che a detta commissione non è conferito nessun potere di limitare le volumetrie realizzabili in conseguenza delle disposizioni del PGT o legislative.

AREE AGRICOLE

La classificazione di circa 400.000 mq del territorio comunale come area agricola persegue l'obiettivo dichiarato di tutela della naturalità e delle aree a verde residue comprese nel perimetro del Parco Grugnotorto-Villoresi. Tale scelta è stata presentata come meno onerosa per il Comune (rispetto alla destinazione a Parco, e quindi a servizi, che implica prima o poi l'acquisizione, oppure ad area di interesse paesaggistico, che comporterebbe il riconoscimento di una edificabilità da compensare) e soprattutto come la scelta che offre "maggiori garanzie di tutela ... in quanto l'eventuale modifica di tale previsione diventa variante al Documento di Piano e quindi di competenza concorrente tra le diverse amministrazioni pubbliche" (doc di Piano par 13.2). Questo aspetto della

“*competenza concorrente*” è rafforzato con la dichiarazione dell'intenzione della amministrazione di trasferire la destinazione agricola delle aree anche all'interno delle previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (par. citato).

Ciò nonostante, i circa 60 mila mq dell'area a Sud di via Alessandrina, Ovest di Via Azalee, sono inseriti tra le aree agricole strategiche del PTCP (tav 6, lug 2015) solo per la porzione che ricade nel perimetro del Parco Grugnotorto-Villoresi. Considerando che l'Amministrazione Comunale ha concorso alla redazione dei documenti che costituiscono il PTCP, questa scelta appare in contrasto con gli obiettivi dichiarati del PGT e lascia ipotizzare l'intenzione di tenere aperta per quella porzione del territorio una possibile diversa evoluzione.

Si chiede pertanto che l'Amministrazione si attivi presso la Città Metropolitana per l'adeguamento della suddetta tavola e che nel Piano delle Regole sia esplicitato per tutte le aree a destinazione agricola del territorio comunale il vincolo dell'inserimento tra le aree agricole strategiche della provincia, pena la decadenza della destinazione.

COMPENSAZIONE URBANISTICA

L'utilizzo di volumetrie derivanti da compensazione urbanistica è vietato nella zona vincolata di Milanino e nell'area non edificata di Via Piemonte. E' possibile in tutto il resto del territorio comunale, comprese le aree di trasformazione, senza alcuna limitazione.

A nostro avviso il PGT dovrebbe valutare preventivamente anche il possibile effetto cumulato delle diverse misure proposte (compensazione, benefit energetico, ...) nelle diverse aree del territorio, allo scopo di prevenire criticità indesiderate ed eventualmente fissando un limite massimo per l'indice di utilizzazione del suolo risultante nelle diverse aree.

SOPRAELEVAZIONE IN CONTINUITA' NELLA STRECIA

NTA Art 19, punto 5, stabilisce che . “ *Ad esclusione di edifici classificati come Edifici di particolare Pregio e autorimesse e depositi incoerenti o di recente costruzione, mediante permesso di costruire convenzionato è consentito l'ampliamento dell'edificio in continuità alle sagome e alle altezze degli edifici confinanti*”.

Il punto 7 conferma che: “ *Mediante piano attuativo è consentita la nuova edificazione, in continuità alle sagome e alle altezze degli edifici confinanti* ”.

Si osserva che una tale concessione, che può nascere da un principio condivisibile, può avere un effetto a catena di innalzamento di tutti gli edifici che via via si trovino a confinare con un edificio più alto, producendo l'effetto di trasformazione di un intero isolato, o di un'intera corte.

Si ritiene dunque opportuno un maggior approfondimento della questione indicando sulla mappa le possibilità di trasformazione dopo aver effettuato uno studio specifico dell'area interessata, con rapporto motivato che indichi dove si può fare questo tipo di intervento.

A nostro avviso lo strumento del piano attuativo (che prevede una messa a punto congiunta del progetto tra proprietà ed Amministrazione) non è adatto a controllare possibili sviluppi non previsti, in quanto non si capisce come si può vietare ad uno quello

che è stato consentito al vicino, dato che non è fissato nessun criterio limitativo del principio.

DENSIFICAZIONE EDILIZIA

Il PGT classifica come ambiti residenziali ad elevata trasformabilità gli isolati tra Via Veneto e Via Toscana a Milanino; a Cusano gli isolati tra Via Seveso e Via Monte Nevoso, quelli attorno a Via Grigne ed attorno a Via Puccini-Vicolo Alba.

La normativa proposta in caso di accorpamento di almeno 2 lotti (altezza fino a 18 m, indice di 0,8 mq/mq, più i vari incentivi e la compensazione) consente di fatto uno stravolgimento di aree dove forse la qualità non è eccelsa ma le altezze sono decisamente contenute (gli alberi coprono le case) e le strade molto strette.

Inoltre, dato che gli interventi saranno quasi certamente parziali e isolati, si creerebbe la convivenza di edifici di 18 mt con i precedenti di 12 o addirittura di soli 8 m, con quell'effetto disarmonico tipico delle periferie delle grandi città. Quindi altro che "riqualificazione urbanistica" come preteso.

Pur condividendo l'obiettivo di favorire interventi di accorpamento di due o più lotti si ritiene che in casi come questi i parametri edilizi debbano essere tali da favorire la nascita di tipologie edilizie alternative, di due o tre piani al massimo, con forme articolate e complesse, in linea con i dettami dell'architettura ecologica che vedano la sperimentazione di soluzioni innovative: giardini pensili, tetti verdi, centralizzazione degli impianti e dei servizi, impiego di energie rinnovabili ecc...

In pratica andrebbero individuate le aree effettivamente degradate bisognose di riqualificazione (e nessuna delle aree cui oggi si applicherebbe questa normativa ci pare abbia questa caratteristica) e la normativa che favorisca effettivamente la loro riqualificazione andrebbe definita per ogni singola area in armonia con le sue caratteristiche specifiche e non in termini generali per tutto il territorio.

PIANO del TRAFFICO e IMPATTO SUL TRAFFICO DELLE SCELTE DEL PGT

Il Piano Urbano del Traffico attualmente vigente è ormai troppo vecchio. Numerose sono state le variazioni al contorno intervenute successivamente: lo spostamento del casello di ingresso alla A4, l'apertura di via Alessandrina fino a Cinisello, la realizzazione del viale del Parco a Sud dell'autostrada, l'attestazione della metropolitana alla Comasina e a Bignami, l'insediamento di un grande supermercato al Bivio, il progetto della metrotranvia. A nostro avviso è urgente un suo rifacimento in modo che le scelte del PGT siano congruenti con la visione aggiornata di come si vuole che il traffico scorra attraverso e in Cusano. In particolare segnaliamo alcuni nodi critici:

- il Bivio: data l'impossibilità fisica di aumentare la capacità di trasporto dell'intersezione, probabilmente l'unica soluzione è adottare misure che scoraggino l'attraversamento del nodo
- l'incrocio Zucchi-Pedretti: sono possibili alternative senza semaforizzazione che prevedono la separazione dei flussi di traffico Nord-Sud e Sud-Nord, eventualmente con il supporto della rotonda su via Pedretti.

- l'incrocio Cooperazione-Matteotti, per il quale la metrotranvia impedirebbe la svolta a sinistra per il traffico proveniente da Bresso.
- le strade a senso unico per le quali, a seguito della metrotranvia, l'imbocco può avvenire solo da una delle direzioni di marcia di via Sormani (Adda, Ninfea): l'accesso richiederebbe la prosecuzione fino alla successiva rotonda ed al ritorno in direzione contraria. Allo stesso modo le strade a senso unico che sboccano in via Sormani (Pedretti, Ticino) per le quali, a causa della metrotranvia, ci sarebbe una direzione obbligata. Data la non modificabilità del progetto della metrotranvia, i disagi per i residenti potrebbero ad esempio essere minimizzati da una revisione dei sensi unici.

Il nuovo piano del traffico va inoltre coordinato con il disegno delle piste ciclabili che il PGT propone.

Cusano Milanino, un territorio interamente costruito, con strade di attraversamento già oggi insufficienti, presenta una situazione di altissima sensibilità a variazioni di assetto (insediamento di medie o grandi superfici di vendita, significativi incrementi di edificabilità, trasformazioni residenziali) che possono impattare sul traffico. Il PGT attuale a nostro avviso non ha tenuto nella dovuta considerazione le conseguenze sul traffico delle scelte di piano. Si chiede quindi che tutte le scelte del nuovo piano siano correttamente valutate anche dal punto di vista delle loro conseguenze sul traffico, escludendo quelle non sostenibili per la qualità dell'aria e per la rete stradale attuale.

PISTE CICLABILI

Ai fini della ciclabilità, le strade di Cusano Milanino si dovranno suddividere in due categorie:

- Strade contraddistinte da importante traffico veicolare, per le quali si devono prevedere apposite piste ciclabili.
- Strade a limitato traffico veicolare, per le quali non sono necessarie piste ciclabili, bensì limitazione della velocità a 20-30 km/h, da ottenere, oltre che con cartelli segnalatori, anche con dossi rallentatori o creando percorsi con rotonde.

Si ribadisce che le piste ciclabili devono essere utilizzate – in via di principio - esclusivamente dalle biciclette, perché una condivisione con i pedoni, oltre a essere fonte di possibili incidenti, rende anche meno utile la pista per gli spostamenti rapidi e intercomunali; solo in caso di mancanza di spazio sulla strada è possibile prevedere una condivisione degli spazi (per esempio sui marciapiedi); in tal caso dovranno essere messe limitazioni della velocità a 15 km/h massimo per le biciclette.

Inoltre le piste ciclabili, destinate a stazioni, scuole o simili non devono essere interrotte da divieti o restringimenti pericolosi.

Le piste ciclabili dovranno tener conto delle interconnessioni con altre piste ciclabili già esistenti o in progetto negli altri comuni confinanti, in modo da permettere un effettivo utilizzo per raggiungere Metropolitane, Ospedali o servizi vari dei Comuni circostanti.

Piste di interesse comunale

Si devono prevedere e/o completare piste ciclabili per raggiungere: la stazione Nord di Cormano-Cusano Milanino, la scuola Buffoli di via Edera, le scuole di via Roma, la

Scuola Media Manzoni, la Scuola Fermi di Piazza Trento e Trieste, la Scuola Molaschi di via Mazzini

Inoltre è necessario istituire zone di divieto di sosta per una distanza congrua dall'accesso alle scuole, in modo da scoraggiare l'utilizzo delle auto per l'accompagnamento degli alunni.

Piste di interesse sovra comunale

Le piste ciclabili vanno intese come percorsi interconnessi tra vari comuni senza soluzione di continuità, in modo da poter utilizzare la bicicletta come mezzo – più ecologico e spesso anche più veloce dei mezzi a motore- per raggiungere Metropolitane, Ferrovie e servizi vari in sicurezza, con appositi accordi con i comuni confinanti. Si elencano i percorsi più urgenti da implementare.

- Viale Buffoli: da completare la pista verso il Grugnotorto, proteggendo l'attraversamento di Via Azalee su Via Alessandrina e verso Paderno Dugnano
- Via Cooperazione: creare una nuova pista ciclabile su via Cooperazione con collegamento a quella esistente su via XXV Aprile a Cinisello
- Via Sormani: pista di raccordo con Bresso e Nova Milanese.
- Percorso ciclopedonale lungo le sponde del Seveso, che si colleghi con Cormano e Paderno

Le piste intercomunali è utile siano completate con appositi cartelli segnalatori con l'indicazione delle direzioni e dei chilometraggi per raggiungere le varie località.

INCOMPATIBILITA' DEGLI INSEDIAMENTI COMMERCIALI OGGI PREVISTI

Il PGT 2012 consente insediamenti commerciali fino a 2500 mq di superficie di vendita in tutte le aree di trasformazione (ad eccezione dell'area ex-Tagliaferri, AT6) e fino ad 800 mq negli ambiti produttivi ad alta trasformabilità.

Stando al contenuto dei documenti del PGT, questa scelta appare non motivata ed in contrasto con molti degli obiettivi dichiarati per lo sviluppo della città; le sue conseguenze in termini di impatto sull'ambiente, sulla viabilità e sulla rete commerciale esistente sono del tutto ignorate nelle valutazioni di sostenibilità del piano. Data l'importanza di una scelta così gravida di conseguenze negative, non compensabili e mitigabili solo in parte, per un territorio così piccolo come il nostro, si ritiene sia dovuta una analisi più dettagliata ed una valutazione più accurata del problema.

Gli elementi suggeriti per l'aggiornamento del PGT relativamente alla definizione di dove collocare gli insediamenti commerciali sono i seguenti:

- esclusione di ogni insediamento superiore agli 800 mq di superficie di vendita.
- valutazione di ammissibilità di insediamenti superiori a quelli di vicinato (fino a 600-800 mq di vendita) con analisi specifiche per ogni singola area del territorio, considerando anche le differenze di impatto non solo in termini di alimentare o non alimentare ma anche per tipologia merceologica (è evidente la differenza tra un salone di auto o di mobili e un magazzino di elettronica, informatica, elettrodomestici).

- si potranno valutare eventuali eccezioni (superficie di vendita fino a 2500 mq massimo) solo in relazione all'utilizzo di volumetrie già esistenti, con le cautele di cui sopra.
- ogni scelta di cui ai punti precedenti deve procedere da una analisi dettagliata delle conseguenze (traffico, inquinamento, occupazione, rete di commercio di vicinato) articolata zona per zona e non da frettolose scelte generalizzate.

VIE RESIDENZIALI

Le vie in cui sono prevalenti la residenza e i servizi di quartiere (le cosiddette strade locali) da infrastruttura di trasporto possono diventare spazio sociale, cioè uno spazio condiviso tra i diversi utenti dove incontrarsi, passeggiare, andare a scuola, fare la spesa, ...

Questi spazi sono all'insegna della condivisione e devono garantire la sicurezza di tutti i frequentatori, dei veicoli, la cui velocità va limitata, dei pedoni, delle biciclette il cui utilizzo va incentivato, senza la necessità di percorsi riservati.

In pratica si tratta di moderare il traffico in modo da creare uno spazio sicuro per i pedoni senza intralciare il traffico veicolare che scorre più lentamente:

- Limite di velocità a 20-30 km/h
- Attraversamenti pedonali rialzati con funzione di dossi rallentatori
- Divieto di accesso per traffico pesante
- Arredo con alberi ed altri elementi che rendano la strada accogliente, anche a costo di restringere la carreggiata.
- Limitazione della segnaletica verticale, se non quella strettamente indispensabile (segnale all'ingresso, sosta per disabili) affidando la delimitazione degli spazi alla segnaletica orizzontale.



Diverse sono le zone del nostro territorio dove soluzioni di questo tipo sono applicabili. Ne proponiamo almeno due dove la nuova normativa potrebbe essere applicata in via sperimentale:

- Viale Buffoli (almeno nel tratto a Nord di Via Cooperazione) e le strade laterali che lo incrociano. Il viale offre una larghezza sufficiente per separare gli utenti (carreggiata per i veicoli, pista ciclabile, marciapiede) ma per il suo ruolo storico e simbolico può essere meglio valorizzato minimizzando la funzione di trasporto e/o attraversamento ed enfatizzando la funzione sociale di utilizzo condiviso, visti i servizi che vi si affacciano (scuole, il Bigatti, chiesa e oratorio, cinema, minimarket di quartiere). Le vie laterali (Costanza, Previdenza, Caprifoglio,

Narcisi, Risparmio, Benessere, Mortella, Tuberose, Dalie, Benessere, Biancospino) sono di larghezza limitata, a volte senza marciapiede o con marciapiede inerbito e già oggi non svolgono funzioni di attraversamento.

- L'area di via Matteotti, Tagliabue, Nazario Sauro, Alemanni, Ticino, Adda, Adige. Via Matteotti già oggi svolge questo ruolo, ma il traffico di attraversamento che la percorre, purtroppo, è molto spesso eccessivo al punto da rendere l'aria quasi irrespirabile. Le altre strade, ad eccezione di via Tagliabue, già presentano oggi le caratteristiche adatte per diventare vie residenziali. Il ruolo di via Tagliabue e via Matteotti nella vita sociale di Cusano andrebbe ridefinito in coerenza con un nuovo Piano del Traffico di cui è improrogabile l'aggiornamento.

IL RUOLO DI VIALE BUFFOLI

Oggi il viale è per buona parte privo di una identità definita. A parte l'area a Nord dell'acquedotto (parco giochi), il resto del parterre centrale è soltanto una vasta area cani infrequentabile da altri utenti.

Allo scopo di rivitalizzare l'intero viale, restituendogli quel ruolo sociale di incontro e spazio condiviso che purtroppo da decenni è solo sulla carta, si propone di:

- Vietare ai cani il parterre centrale lungo tutto il viale
- Istituire allo scopo un'area limitata per i cani alle estremità, ad esempio nella zona di Via Tuberose e/o di Via Margherita.
- Installare panchine collegate da percorsi pedonali (non impermeabilizzati) e progettazione del verde (cespugli, fioriture, ...) e della illuminazione.

Questi interventi, unitamente ad interventi di moderazione del traffico veicolare (si veda la proposta delle vie residenziali), possono efficacemente contribuire a far diventare il viale davvero l'auspicato raccordo tra il Parco Nord e il Parco Grugnotorto-Villoresi, con la possibilità che anche la Torre dell'Acquedotto, grazie alla sua posizione centrale, diventi realmente un polo di attività culturali, sociali e ricreative a vantaggio dei frequentatori di entrambi i parchi.

In merito all'inserimento di Viale Buffoli nel perimetro del Parco Nord (2009) rileviamo che tale scelta non ha portato al nostro comune i benefici attesi, visto che in un decennio Parco Nord non ha effettuato nessun intervento di manutenzione (sfalcio dell'erba) e dichiara di non avere intenzione di farlo. Registriamo soltanto la ripiantumazione di 8 platani e il rifacimento del manto di copertura della pista ciclabile con i fondi avanzati da un altro progetto. Per altro, il vincolo che Parco Nord pone obbliga l'amministrazione a chiedere autorizzazione preventiva per ogni intervento se pur minimo, con il divieto di ogni opera fissa, vincolo quest'ultimo molto pesante per ogni progetto di sistemazione definitiva ad esempio della Torre dell'Acquedotto.

In questo contesto, le ragioni che immaginiamo fossero alla base dell'inserimento del viale nel perimetro del parco (il Comune di Cusano, pur partecipando al consorzio di gestione del parco fin dalla sua fondazione non aveva neanche un metro quadro di Parco Nord sul suo territorio, il Viale Buffoli diventa l'asse di congiunzione fisica tra Parco Nord e Parco del Grugnotorto) appaiono marginali (la prima) o superate (la seconda), alla luce della nuova legge regionale sui parchi che assegna Parco Nord all'area metropolitana e Parco del Grugnotorto-Villoresi all'area briantea con gestioni separate.

Si richiede pertanto che l'Amministrazione si attivi per la definizione di una convenzione con Parco Nord che fissi i compiti e le responsabilità delle parti con un

beneficio effettivo per il nostro comune. In alternativa non resterebbe che una nuova perimetrazione del Parco Nord che escluda Viale Buffoli.

AREA di VIA IPPOCASTANI

L'Amministrazione ha recentemente confermato l'interesse pubblico della porzione di territorio ad est di via Ippocastani concedendo una proroga di 5 anni della convenzione prossima alla scadenza. È stato approvato un progetto per la sistemazione dell'area a verde e la realizzazione di percorsi ciclabili.

Per una piena fruizione e valorizzazione dell'area è indispensabile uno stretto coordinamento con il Comune di Cinisello Balsamo affinché anche l'area verde tra il confine comunale ed il campo di calcio sia mantenuta a verde, sia inserita nel territorio del Parco Grugnotorto-Villoresi e il progetto per la sua fruibilità sia condiviso. Una eventuale diversa destinazione di quella porzione di territorio, per la sua conformazione, svilirebbe in modo significativo anche l'intervento sulla porzione cusanese. Ricordiamo che pochi anni fa l'area compresa tra via Margherita e via Primavera fu sistemata con un progetto congiunto tra i due comuni.

CENTRO STORICO

Il PTCP vigente individua come centro storico e nucleo di antica formazione (vedi TAV 2 sez3) un'area ben più vasta dell'ambito della Strecia come attualmente perimetrato dal PGT (Piano delle Regole, tav PdR3).

In effetti l'attuale Viale Matteotti ha costituito, per tutto l'ottocento ed i primi decenni del novecento, l'asse di sviluppo del primo nucleo insediativo di Cusano, quello della Strecia nei pressi del Seveso. L'attrazione era costituita, ben prima della Città Giardino realizzata a partire dal 1910, dalla Valassina, tracciato storico bimillenario sul quale, proprio nei pressi dell'intersezione con l'attuale via Matteotti-Cooperazione, dove oggi sorge il Santuario, è riportata l'esistenza fin da tempi remoti di una cappella votiva.

L'esistenza ancora oggi di numerosi edifici storici, risalenti al sec XIX, lungo il Viale Matteotti (come per altro indicato anche nel Quadro Conoscitivo, fig 7.2, ripresa dal PRG precedente) testimonia in modo inequivocabile la storia di questa porzione del nostro territorio.

Si aggiunga anche la presenza delle ultime corti agricole che fino al secondo dopoguerra costituivano la cifra distintiva di gran parte dell'edificato di Cusano. Pur in presenza di interventi edilizi più recenti non sempre coerenti con il contesto, la permanenza di questi caratteri storici, in modo ancora ben percepibile, fornisce un contributo essenziale all'identità odierna del Viale Matteotti come uno dei cuori della nostra città e luogo invidiato ad altissima frequentazione pedonale.

Considerazioni analoghe si possono fare anche per il primo tratto di via Zucchi (fino al Vicolo Ponente), il cui ruolo fu da sempre quello del collegamento con Paderno verso Nord e con Brusuglio e Cormano verso Sud. Anche qui sopravvivono alcune corti agricole.

A nostro avviso la perimetrazione suggerita dal PTCP, opportunamente integrata, appare pertanto più rispondente alla realtà, mentre la sua riduzione al solo ambito della Strecia operata dal PGT appare del tutto immotivata.

Se si considera infine che le aree escluse dal nucleo di antica formazione sono classificate come aree a sensibilità paesaggistica medio-bassa e sono normate dall'art 23 delle NTA, che prevedono altezze fino a 18 metri senza alcun limite di edificabilità in caso di applicazione della compensazione, è più che legittimo prevedere come possibile una rapida scomparsa di quei caratteri storici che tanta parte hanno ancora oggi nella connotazione dell'identità di quel luogo.

Si richiede quindi che:

- il perimetro della zona a bassa trasformabilità di antica formazione sia ridefinito alla luce di quanto sopra.
- per la esecuzione di tutti gli interventi in questa area sia ripreso ed aggiornato il "Manuale per l'intervento sugli edifici del nucleo originario di Cusano" che era parte del Piano Regolatore Generale del nostro comune in vigore dal 2007. A nostro avviso esso può fornire all'Ufficio Tecnico Comunale e alla Commissione per il Paesaggio un utile strumento per governare con criteri oggettivamente definiti le manutenzioni e le trasformazioni di questi edifici che sono inevitabili ma che devono svolgersi secondo principi coerenti.

AREE di TRASFORMAZIONE

L'esperienza di questi anni ha dimostrato l'inefficacia di questo strumento per il governo delle trasformazioni sul nostro territorio, a parte AT4 e AT5. Se ne chiede quindi la soppressione.

- **AT1**

La trasformazione a residenziale dell'intero comparto si è rivelata impossibile per la presenza di realtà produttive in attività con proprietari diversi, anche grazie alle pesanti limitazioni che la procedura delle AT prevede. Considerato anche il contesto socio-economico odierno, appare più ragionevole consentire interventi anche puntuali in un'ottica di flessibilità, salvaguardando la destinazione prevalente a produttiva e consentendo tutte le funzioni, anche commerciali, purché compatibili (e quindi non quelle residenziali) e sostenibili in termini di impatto e di accessibilità.

- **AT2/AT3**

Lo spostamento dei fabbricati industriali lungo il Seveso appare velleitario in attesa della estinzione delle attività. Tanto vale consentirne la prosecuzione. Anche l'obiettivo di estendere a nord il parco lungo il Seveso è poco comprensibile se si considera che esso si trova dall'altra parte del fiume, quindi la zona verde risultante non sarebbe in nessun modo collegata ed esso. L'area AT2 è in parte a verde alberato e in parte occupata da box privati. La parte a verde potrebbe essere acquisita nel Piano dei Servizi compensando la proprietà con la volumetria in compensazione spendibile anche su edifici a destinazione produttiva.

- **AT4/AT5**

La trasformazione può considerarsi completata

- **AT6**

Anche qui la presenza di proprietà diverse con attività diverse ha reso di fatto inattuabile ogni trasformazione. Anche qui una soluzione ragionevole può essere quella di consentire interventi di recupero e di riuso anche puntuali ammettendo tutte le funzioni compatibili con la destinazione produttiva e commerciale. Gli edifici esistenti di grande volume andrebbero considerati con particolare attenzione individuando in accordo con la proprietà destinazioni compatibili con l'accessibilità dell'area, come del resto è già possibile nelle aree a destinazione produttiva a sud e a ovest di AT6. Auspicarne tout court la demolizione rischia di impedirne l'uso per lungo tempo.

SERVIZI

Scuole

l'ipotesi da più parti ventilata di soppressione della *scuola Elementare Buffoli* in via Edera per una razionalizzazione ed ottimizzazione del servizio andrebbe valutata con più attenzione in considerazione del fatto che presso il Polo di via Roma non ci sono spazi sufficienti per ospitare tutte le classi e quindi tale scelta impone la costruzione di un nuovo edificio di notevoli dimensioni con i costi relativi e il conseguente nuovo consumo di suolo, lasciando l'edificio attuale in attesa di nuova utilizzazione.

Rilevato che il proliferare sul territorio di nidi e asili privati segnala un bisogno reale, si può pensare per *l'ex nido di via Prealpi* di salvaguardarne la destinazione che ha sempre avuto individuando, tramite bando e successiva convenzione, l'operatore privato cui affittare l'immobile, inserendo nel contratto le clausole che ne preservino il carattere di servizio pubblico.

Servizi culturali

da confermare assolutamente la destinazione attuale di Palazzo Omodei escludendo ogni ipotesi di cessione della proprietà. La cessione ad uso privato di una parte del Palazzo, come era del resto nella convenzione con la società che ha intrapreso la ristrutturazione, può essere una delle forme attraverso cui completare il recupero del Palazzo.

La residenza come servizio

Al fine di definire strumenti per aumentare la possibilità di accesso alla casa per quella fascia di popolazione per la quale il mercato degli affitti è insostenibile e nell'impossibilità di destinare nuove aree del territorio all'edilizia sociale o convenzionata, si suggerisce di considerare eventuali volumi destinati a edilizia sociale ricavati nell'ambito di ristrutturazioni residenziali come un servizio e quindi non conteggiata ai fini delle verifiche volumetriche. L'operazione andrebbe regolata da opportuna convenzione che stabilisca le modalità di utilizzo degli spazi con questa destinazione.

TRASPORTI

L'ammodernamento delle Ferrovie Nord Milano, con la costruzione della nuova stazione Cormano-Cusano e potenziamento della linea, consente di raggiungere velocemente le zone centrali di Milano in connessione diretta con le linee della metropolitana e di superficie. All'arrivo a Cusano Milanino l'ospite della nostra città trova, invece, un piazzale deserto, con la scritta "BUS", ma il bus non c'è; l'accesso al centro cittadino è poi ostacolato da un area di servizio con lavaggio auto.

Migliorare il "decoro urbano" ma soprattutto il servizio al cittadino è necessario e piuttosto semplice. Infatti l'interconnessione tra le Ferrovie Nord e gli autobus in servizio sul territorio di Cusano si può realizzare:

- portando il capolinea dalla linea 727 (attualmente in via Marconi, all'altezza della Nave) al piazzale della stazione, spostando altrove l'area di servizio.
- segnalando adeguatamente la fermata più vicina della linea 729, in via Marconi a circa 300 m.

L'utilizzo del mezzo pubblico può essere ulteriormente incentivato promuovendo la installazione presso la stazione delle Ferrovie Nord di un punto fisso di prelievo-deposito di biciclette ad uso condiviso, anche come servizio locale a complemento del servizio a copertura dell'hinterland in via di definizione da parte di Città Metropolitana.