

Rho - 15 maggio 2003

## **Fiera e dintorni**

**Le proposte ambientaliste sui destini**

**del territorio circostante l'insediamento del Polo Fieristico Esterno di Rho-Però**

*(sintesi della relazione introduttiva di G. Guzzetti)*

Definito l'insediamento sull'area dell'ex Raffineria IP, quasi ultimate le opere di bonifica, progettate e finanziate le opere infrastrutturali per il trasporto privato su gomma, i *Verdi di Rho-Però* nel corso di un incontro pubblico hanno puntualizzato l'iter della vicenda Fiera, ed hanno posto l'attenzione su questioni che concernono i destini e l'uso del territorio circostante l'insediamento individuando alcuni aspetti fondanti e salienti:

- quale ruolo per il trasporto pubblico su ferro e su gomma;
- come coordinare e mettere in relazione i sistemi del verde circostante;
- a quali funzioni e destinazioni d'uso finalizzare le aree libere, dimesse o mutabili site nell'immediato intorno del recinto del Polo Fieristico Esterno (P.F.E.).

### **Il trasporto pubblico su rotaia e su gomma**

Al di là del prolungamento del tracciato della linea rossa della MM1 da Molino Dorino al Polo Fieristico Esterno con stazione passante in "Però centro", e stazione di testa sul fronte sud/ovest del recinto Fieristico, del tracciato del TAC (opera di portata nazionale concepita indipendentemente dal nuovo insediamento Fieristico), del tracciato esistente delle FFSS e del passante ferroviario, null'altro è stato pensato, previsto, progettato, finanziato.

Ritenuto insostenibile dover e poter affidare l'accesso al P.F.E. solo al trasporto privato su gomma, le ipotesi includibili sul piano della programmazione proposte dai *Verdi* vertono su:

- come consentire il collegamento su ferro tra Malpensa e il P.F.E.,
- come convertire gli spostamenti da privati su gomma a collettivi/pubblici su ferro da Arese e Mazzo da e per Milano,
- come servire il P.F.E. per il trasporto delle merci su rotaia.

I *Verdi* ritengono che in una logica che presuppone come punto di partenza il recupero del patrimonio esistente (anche in termini di strade ferrate) al quale affiancare nuovi necessari interventi, occorra ipotizzare:

- il progetto del prolungamento delle FNM (o in alternativa una tramvia veloce e leggera su sede propria) dalla stazione FNM di Serenella sulla linea Milano/Cadorna-Saronno che raggiunga Arese sul fronte ovest della città, ne preveda una stazione, segua nel suo percorso il perimetro periferico di Arese sul lato sud, ne preveda una seconda stazione, costeggi la A8 Milano-Laghi per poi dirigersi verso sud/ovest sino ad intercambiare con la stazione di testa della MM1 del P.F.E., con la stazione del TAC, della ferrovia regionale delle FFSS e con il passante ferroviario;
- di recuperare il tracciato su ferro per il trasporto delle merci che da Garbagnate (linea FNM Milano/Cadorna-Saronno) conduce all'interno del recinto dell'ex Alfa Romeo di Arese;
- di prevedere un innesto a doppio ramo per le merci che dirami dalla linea ferroviaria regionale delle FFSS all'interno del recinto del P.F.E. sul fronte nord/ovest;
- di prevedere una stazione passante della linea regionale delle FFSS a Mazzo.

Anche per quanto concerne il trasporto pubblico su gomma permangono vuoti propositivi sul piano della pianificazione e degli investimenti.

Corre l'obbligo di pensare a corsie preferenziali per il trasporto pubblico su gomma lungo i percorsi della viabilità progettata per il trasporto privato su gomma, e di ipotizzare linee di trasporto pubblico su gomma che consentano con percorsi "orizzontali" est-ovest e viceversa di collegare le reti di trasporto pubblico su ferro e su gomma improntate ed improntabili sulle direttrici nord-sud e viceversa da e per Milano.

### **Le correlazioni con il sistema del verde**

L'insediamento del P.F.E. si colloca in un ambito territoriale che contempla da est verso ovest il Parco del Ticino, il Parco del Roccolo, il Parco Sud, Boscoincittà, il Parco delle Groane ed il Parco del Grugnotorto.

I corridoi verdi che già si prospettano e quelli ipotizzabili e proponibili che collegano questi parchi devono trovare le opportune possibilità di penetrazione verso Milano città ed i comuni di prima corona attraverso "aste verdi" di collegamento tra i corridoi verdi anche laddove le possibilità sono minime ma devono essere garantite.

In questa prospettiva occorre lavorare per salvaguardare il maggior numero di aree libere, dimesse o dismettibili esistenti affinché nuove urbanizzazioni non neghino la possibilità di collegare i sistemi del verde esistenti.

L'area "CAM" e limitrofe poste a cavallo tra Rho e Pero e l'area "Cabassi" in Milano site a ridosso del P.F.E. sono da porre parzialmente in salvaguardia ai fini di un loro recupero a verde attrezzato, quali aree cuscinetto rispetto all'insediamento del P.F.E.

Sul piano del sistema del verde attorno al P.F.E il Comune di Pero ha già provveduto attraverso una Variante Parziale al P.R.G., la definizione di un P.I.I. e attraverso gli accordi procedurali con la TAC a porre in salvaguardia ettari di aree a verde, e di porle tra loro in collegamento anche attraverso la costruzione di una collina artificiale che scavalca l'autostrada A4 Milano-Torino.

Gli altri enti locali a ridosso dell'insediamento del P.F.E. dovrebbero pianificare in tal senso affinché il sistema del verde si caratterizzi per entità e dimensione.

Non ultima la possibilità di una rivisitazione del progetto dell'intorno del recinto del P.F.E., al suo interno, che consenta la costituzione di un'asta verde sul fronte nord-est, sud-est del recinto stesso.

### **Le destinazioni d'uso afferibili alle aree circostanti il recinto del P.F.E. : le aree CAM e Cabassi**

L'area CAM e limitrofe dovrebbero essere assoggettate ad un P.I.I. (Piano Integrato di Intervento) redatto in connubio tra il Comune di Rho ed il Comune di Pero.

L'occasione consentirebbe di ipotizzare progettualità riferite al sistema del verde ed all'insediamento di un Polo Culturale che consenta di creare e soddisfare domanda in tal senso proveniente dagli abitanti di Rho, Pero, Milano nord ovest e dall'utenza internazionale del Polo Fieristico Esterno.

Analoga sorte progettuale dovrebbe contemplare l'area Cabassi.

Il destino: integrazioni con il sistema del verde circostante ed un Polo per il Tempo Libero che abbia come riferimento la stessa domanda su cui viene re-ipotizzato il destino dell'area CAM.