

COMUNE DI ARESE

CONSIGLIO COMUNALE "ADUNANZA APERTA" DEL 31 MAGGIO 2022

La seduta inizia alle ore 20:42.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Buonasera Consigliere, Consiglieri, Sindaca, Giunta, cittadine e cittadini presenti in sala e collegati in remoto da casa.

Diamo inizio alla seduta di Consiglio comunale di oggi 31 maggio in modalità aperta con l'ascolto, come di consueto, dell'Inno nazionale.

(Inno Nazionale)

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Si avverte che le sedute di Consiglio comunale sono riprese audio-video e trasmesse in diretta *streaming*, ed è possibile vederle in differita sino al sesto mese successivo alla scadenza del mandato consiliare, come previsto dal Regolamento vigente.

Prima di dare inizio alla seduta do la parola al dottor Pepe per l'appello.

SEGRETARIO GENERALE PEPE PAOLO

Grazie Presidente. Buonasera a tutti.

Michela Palestra, presente; Eleonora Gonnella, presente; Paola Toniolo, presente; Paola Pandolfi, presente; Edoardo Buroni, presente; Chiara Maria Varri, presente; Paolo Zubiani, presente; Alessandra Laura Politi, assente giustificata; Umberto Piovesan, presente; Mauro Aggugini, presente; Barbara Scifo, presente; Antonio Castelli, assente giustificato; Vittorio Turconi, presente; Davide Dario Fantoni, assente giustificato; Andrea Dal Bosco, presente; Ezio Zaffaroni, presente; Michaela Piva, assente giustificata.

I presenti sono 13, la seduta è valida.

Procedo con l'appello degli Assessori.

Luca Nuvoli, presente; Enrico Gastone Ioli, presente; Veronica Cerea, presente; Roberta Pinuccia Tellini, presente; Denise Scupola, presente.

Come sempre rammento ai Consiglieri di valutare l'eventuale sussistenza dell'obbligo di astensione qualora dovessero ricorrere interessi propri o di parenti e affini entro il quarto grado. Grazie.

COMUNE DI ARESE

DELIBERA CC N. 35: PUNTO N. 1 O.D.G. DEL 31 MAGGIO 2022

1. ILLUSTRAZIONE DELLO STATO DI AVANZAMENTO NELLA DEFINIZIONE DELL'ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA RELATIVO ALL'AREA EX FIAT-ALFA ROMEO E DEGLI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE GARBAGNATE, LAINATE, ARESE, RHO-FIERA, MIND, MILANO.

2. INTERVENTI DELLA CITTADINANZA.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Possiamo dare inizio alla seduta del Consiglio comunale di oggi. Come avete visto all'ordine del giorno abbiamo l'illustrazione dello stato di avanzamento nella definizione degli atti relativi all'Accordo di Programma dell'area ex Alfa Romeo e del trasporto pubblico locale.

Abbiamo condiviso con la Sindaca e con i Capigruppo l'importanza di dare avvio all'illustrazione dello stato di avanzamento di queste importanti trasformazioni che riguardano la città e il nostro territorio nell'ambito di un Consiglio comunale, che è il luogo preposto, è il luogo della massima rappresentanza dei cittadini e delle cittadine di Arese.

E anche convocando un Consiglio comunale in modalità aperta per dare modo anche a cittadini e cittadine di intervenire, esprimere le proprie osservazioni e fare domande in questa modalità, dando avvio appunto a un processo che è partito con la pubblicazione delle varianti urbanistiche da parte di Regione Lombardia. E quindi un processo di condivisione e partecipazione appunto rispetto a queste trasformazioni, all'avvio di queste trasformazioni.

Quindi appunto con la Conferenza Capigruppo abbiamo condiviso la modalità del Consiglio comunale aperto, come quella ritenuta

più opportuna per iniziare ad affrontare questo tema con il Consiglio comunale e con la città.

E abbiamo condiviso una modalità di impostazione del Consiglio comunale, che ora vado a descrivere (i Consiglieri e le Consigliere già hanno ricevuto questa scaletta) in modo che anche i cittadini e le cittadine presenti sappiano l'ordine degli interventi, e come abbiamo organizzato questa seduta consiliare.

Vedete che nel banco in fondo alla sala all'ingresso della sala consiliare sono presenti dei fogli che dovranno essere compilati da parte dei cittadini o delle cittadine che intendono intervenire in Consiglio comunale. È una liberatoria ai fini *privacy*.

L'ordine degli interventi da parte dei cittadini sarà quello rispetto all'ordine in cui vi iscriverete a parlare. Questo dal punto di vista delle modalità per poter intervenire.

E poi si interviene dal banco che è stato predisposto di fronte alla mia postazione, e che vedete all'ingresso della sala.

Appena termino io questa illustrazione dell'impostazione della serata darò la parola alla Sindaca, che farà un'illustrazione appunto del punto all'ordine del giorno del Consiglio comunale, e successivamente abbiamo pensato di strutturare due giri di interventi.

Quindi dopo l'intervento della Sindaca sono previsti gli interventi da parte dei Consiglieri e delle Consigliere, cinque minuti per gruppo consiliare. Oggi sono presenti in aula tre gruppi consiliari, quindi i tempi dati sono cinque minuti per gruppo consiliare.

Successivamente sarà il momento degli interventi da parte dei cittadini. Abbiamo definito tre minuti per intervento.

E alla fine di questo primo giro ci saranno le risposte e le osservazioni da parte della Sindaca, degli Assessori chiamati in causa anche con le domande poste sia dal Consiglio comunale che dai cittadini.

Successivamente ci sarà un secondo giro di interventi. Interverranno prima i cittadini in questo caso, sempre con tre

minuti di tempo per intervento. Poi ci sarà un ulteriore giro di interventi da parte dei Consiglieri, e anche qua cinque minuti per gruppo consiliare, e successivamente le risposte e i commenti da parte della Sindaca e della Giunta.

Questa è un po' la struttura della seduta del Consiglio comunale.

Ringrazio in particolare modo i cittadini e le cittadine presenti. Questo dà atto dell'importanza del tema che andiamo ad affrontare.

Chiudo qua il mio intervento introduttivo, e se non ci sono richieste di chiarimenti da parte dei Consiglieri darei la parola alla Sindaca per la sua illustrazione. Prego Sindaca.

SINDACO PALESTRA MICHELA

Grazie Presidente. Buonasera a tutti, buonasera Consiglieri e buonasera a tutti i cittadini che sono qua presenti e a coloro che stanno seguendo in remoto questo momento.

È un momento importante perché è un momento di condivisione, di informazione che, come già ha anticipato la Presidente, abbiamo ritenuto giusto condividere con la cittadinanza perché stasera ci occupiamo dell'area che riguarda massimamente il nostro territorio, ma altri due Comuni, il Comune di Lainate e di Garbagnate Milanese, in merito a quello che è un tema, la trasformazione di quell'area dopo la prima trasformazione che ricordo riguarda circa un settimo dell'intera area già avvenuta con l'Accordo di Programma del 2012, e che ci ha consegnato, come Amministrazione, fin dal primo mio mandato una responsabilità importante, che è quella di lavorare alla definizione di un futuro di quell'area convertendolo, facendo in modo che questo si traduca in un'opportunità importante per i territori in generale.

Ho preparato una presentazione. Il tema è complesso, vi chiederò un po' di pazienza perché cercheremo di illustrare un po' la situazione, l'avanzamento dell'Atto Integrativo.

Atto Integrativo che ci accompagna in ogni seduta del Consiglio comunale con le comunicazioni di apertura da ormai praticamente otto anni.

La prima immagine è un'immagine che vi restituisco di quella che è l'area interessata dall'Atto Integrativo. Un'area importante, è un'area definita e divisa in quattro ambiti.

L'Ambito numero 1, spero si veda bene, è l'ambito che riguarda il parcheggio remoto Expo, più noto in questi termini.

L'area numero 2 è l'area a fronte pista, e che si estende anche dietro il centro commerciale.

L'area numero 3, per chi ha ricordo dell'insediamento dell'Alfa, è l'area del silos. Nota anche come un'area su cui c'era stato un interessamento di Ikea, che non è più oggetto dell'intervento.

E infine l'area numero 4, che è l'area che è identificata come l'area del Gardella.

Su questo mi soffermo un attimo, perché nel corso dell'evoluzione delle DG, delle delibere regionali che hanno interessato quest'area, anche a seguito di una nostra precisa determinazione il Gardella, un edificio, che è una delle ultime testimonianze dell'insediamento dell'area ex Alfa sul nostro territorio, è stato inserito. Ed è stato inserito, dicevo, su una nostra precisa anche richiesta in considerazione del fatto che quella è un po' la porta di accesso a quest'area.

È e rimane un simbolo e da sempre riteniamo che sia necessario e importante destinare questo edificio a una nuova vita.

Questa che iniziate ad intravedere è esattamente l'immagine che viene riportata nei documenti ufficiali, che è una prima rappresentazione del *masterplan* dell'area, di come potrebbe essere la trasformazione di quest'area.

E quello che spicca in maniera chiara ed evidente, rispetto alla situazione attuale, alla situazione che la proprietà sta proponendo, è un sostanziale e un radicale cambiamento che si caratterizza per degli insediamenti, una depermeabilizzazione del

suolo molto importante, con una prevalenza di verde in aree che di verde direi hanno attualmente ben poco.

Pensate che questa piastra, che è la piastra dell'ex parcheggio remoto Expo, è la superficie più grande impermeabilizzata di tutta l'area metropolitana.

E perché dico questo? Perché è importante anche avere ben consapevole in mente la situazione da cui partiamo oggi.

Noi partiamo da una situazione ambientale molto critica. Questo che vedete con questa immagine pixelata è un'immagine tratta da uno studio fatto da Città Metropolitana in collaborazione col Politecnico di Milano, e sotto (per chi volesse recuperarlo, poi faremo in modo da metterlo a disposizione) c'è il *link* dei documenti ufficiali pubblicati, che fa un'analisi di quella che è la qualità del suolo.

E chiaramente dalle tonalità, dal verde, e progressivamente verso il nero (e ahimè su quest'area di nero ce n'è molto), quello che si rende evidente è quanto la qualità di quel suolo è compromessa, e quindi quanto in realtà oggi quell'area sia un'area compromessa a livello ambientale.

Questo è uno spaccato più generale sul nostro territorio. Questo è l'abitato di Arese con alcune concentrazioni più rosse, dove c'è una concentrazione abitativa molto alta. E spicca la differenza del nero, dei toni del grigio, che identificano quindi una situazione di suolo compromesso.

Qua non si vede perché non sono riusciti a prendere nell'immagine anche la zona industriale del sud di Arese. In qualche modo si ripete una situazione di suolo compromesso.

E qua anche in questo caso con un'evidenza di una criticità nella zona più a nord, proprio in corrispondenza dell'area ex Alfa, si evidenzia una criticità anche rispetto a quelle che sono le aree di concentrazione di calore.

Questo per partire da un dato di fatto, che non va mai dimenticato, che a livello ambientale, e quindi anche a livello di salute, quest'area è un'area pesantemente compromessa, e che impatta sulla nostra qualità di vita.

Quindi tornando nello specifico, e cercando di entrare più nel merito di quella che è la proposta fatta dall'operatore su quest'area, dicevo prima che ci sono tre Comuni interessati.

Guardando complessivamente l'area Arese ricopre circa il 51% dell'area. Poi c'è una prevalenza di Garbagnate che è molto forte nell'area 1, poi si vedono gli spaccati anche nelle altre aree. E c'è una porzione più bassa per quello che riguarda Lainate, che si attesta a circa il 25%.

Quello che è un tratto che accomuna tutti e quattro gli ambiti, in cui è stato distinto e diviso lo sviluppo, è che il territorio di Arese, il Comune di Arese è sempre coinvolto.

Quindi in tutte le trasformazioni una parte, una porzione del nostro territorio è sempre coinvolta.

In che stato siamo dell'Accordo di Programma? Questo per dare l'idea e cercare di contestualizzare il momento, perché è molto importante.

Vi dicevo che parliamo di Atto Integrativo dell'Accordo di Programma da circa otto anni. La prima delibera regionale nel merito è stata del 25 luglio 2014, ce ne sono state due successive del 2016 e del 2021.

In questi otto anni le proposte che sono state fatte dall'operatore sono state diverse. Quella che ha avuto in qualche modo gli onori della cronaca è quella che identificava nell'area 1, l'ex parcheggio remoto Expo, la realizzazione di una pista da sci coperta, lo Sky Dome, che è un progetto che non è più all'attenzione del tavolo dell'area ex Alfa.

La proposta su cui stiamo aprendo il percorso, quindi stiamo avviando una procedura con un passo deciso in avanti è una proposta che, come dicevo, non ha più ad oggetto la pista da sci coperta, e ha altri contenuti. Ma siamo ancora in una fase preliminare, o meglio il passo in avanti è costituito dalla pubblicazione delle varianti urbanistiche e dalla procedura dei documenti di VAS (di Valutazione Ambientale Strategica), e questo rappresenta un momento sicuramente importante perché il contenuto delle varianti urbanistiche è un contenuto importante perché si

identificano quelle che al tavolo dell'Accordo di Programma, che racchiude i tre Comuni, Città Metropolitana e Regione Lombardia, si identificano su queste aree delle destinazioni differenti.

Quello in cui siamo è un processo di valutazione di questa proposta, che diventa efficace solo nel momento in cui i Consigli comunali dei tre Comuni ratificassero la proposta, quindi con atto formale, e Regione Lombardia anche in questo caso ratificasse il processo che è validato dalle varianti e dalla VIA e dalla VAS.

Quindi in questo momento noi stiamo aprendo, secondo quella che è la procedura identificata dalle norme regionali, un percorso che mette sul piatto chiaramente delle diversità, delle destinazioni diverse da quelle attualmente vigenti, e che permette di entrare nel merito.

Si apre una fase di osservazione destinata a tutti (cittadini, associazioni, portatori di interessi).

E quello che vediamo oggi è un po' diverso da quello che qualcuno di voi probabilmente ha in mente rispetto a quello che è successo nel 2012.

Nel 2012 c'erano degli ambiti molto precisi, c'erano delle progettualità. Oggi noi ci interroghiamo, ragioniamo e abbiamo fatto un lungo percorso di confronto sui tavoli istituzionali su cosa può essere la destinazione di quest'area, attribuendo però delle destinazioni quindi sulla carta dicendo - e poi capirete meglio nel merito - cosa può essere fatto in determinate aree.

Partiamo - così entriamo un po' meglio nel merito - con l'area definita "Ambito 1".

Come vedete la proposta dell'operatore è una proposta che si caratterizza per un intervento che ha in qualche modo due punti di attenzione molto forti, che è il tema della natura, e poi vedrete il tema dello sport.

L'area è un'area di circa 400.000 metri quadri, e l'intento della proposta è coordinare quindi aree verdi e aree con insediamento di attività sportive che possano determinare anche una diversa spinta, socialità, punto di riferimento dell'area su questo ambito.

Quello che vedete riportato nella tabella in basso a sinistra è l'elenco delle destinazioni che nelle pubblicazioni della variante urbanistica sono ritenute destinazioni che possono essere sviluppate su quest'area.

Spero si riesca a leggere, si articolano in artigianato, commerciale, produttivo e ricettivo. Quindi con una complessità e una articolazione di funzione articolata con delle quantità che rappresentano le quantità massime sviluppabili su quest'area.

Su quest'area una delle cose che emerge con interesse, anche con un forte interesse pubblico, è anche la possibilità di un insediamento anche di uno studentato universitario, quindi con la possibilità di accogliere degli studenti. Questo è emerso anche ovviamente in altre funzioni.

Quest'area si vede viene anche proposta con un inserimento di un elemento che ha al centro l'acqua, ma su questo poi ritorneremo dopo. E si sviluppano delle attività connesse che siano legate sia a un tema di didattica, di commerciale (perché come vedete c'è anche un tema di commerciale), e con funzioni che rientrano proprio nella parte diciamo definita artigianato di servizio, che ruotano attorno a un tema della salute, del benessere, dei temi citati su cui si stanno sviluppando probabilmente delle possibilità progettuali da parte della proprietà che riguardano Medicina del Lavoro, riabilitazione.

E questo fa una connessione abbastanza evidente anche con quelli che sono gli sviluppi che stanno venendo avanti nell'area di Mind, e quindi con degli insediamenti con questa caratteristica legata proprio anche al mondo della ricerca, al mondo ospedaliero, e quello che è un tema di salute e riabilitazione.

Sull'Ambito 2, invece, si recupera, forse in questo ambito nella maniera più massiva, la funzione originaria di quest'area, perché quest'area che si estende di fronte alla pista prove dell'Alfa Romeo, la pista collaudo mantiene una vocazione legata sicuramente al mondo dell'*automotive*.

È in costruzione anche un edificio Tatuus, che se siete passati di lì l'avete visto, dove ci sarà anche un insediamento aggiuntivo legato a questa vocazione.

Quello che è il richiamo che esercita la pista rispetto all'insediamento, quindi la possibilità di creare sinergia con l'esistente pista, determina sicuramente la possibilità e fa da volano a delle attività connesse.

Sulle attività che sono definite nelle varianti urbanistiche come attività compatibili, c'è un tema di terziario, c'è un tema di commerciale, come vedete una prevalenza di produttivo e un tema di direzionale, quindi ufficio. E quindi in qualche modo in quest'area viene mantenuta una vocazione legata alla storia di questo ambito.

Faccio notare che nell'Ambito 2 c'è anche questo sviluppo di un edificio, che è l'edificio E13, su cui ritorneremo dopo su alcuni ragionamenti e alcuni accordi fatti con la proprietà, perché sull'E13 è oggetto di quello che era un'anticipazione di impegno dell'Accordo di Programma del 2012.

L'Ambito 3 è l'ambito che abbiamo definito Silos, per gli appassionati della storia del nostro territorio, che nell'ultimo Accordo di Programma, o nelle ultime proposte più correttamente, assumeva una dimensione del tutto commerciale, invece anche in questo caso c'è un mix funzionale che si articola con una porzione importante di commerciale. Ma allo stesso tempo prevede un insediamento di una funzione sportiva, definita "top golf".

Questo è l'ambito in qualche modo dove sono più chiaramente identificate, allo stato attuale, quelle che sono le intenzioni di sviluppo di insediamento della proprietà.

In questo ambito si propone quello che è un campo di allenamento alla pratica del golf. È intenzione della proprietà sviluppare una sinergia con il campo da golf già esistente a Lainate. Ed è una proposta quindi che si articola tra un tema di commerciale, definito in ambito casa e bricolage secondo le intenzioni della proprietà, e una destinazione, invece, con un carattere più sportivo.

Nell'Ambito 4, invece, che abbiamo già visto essere l'edificio del Gardella, quello che viene proposto nel mix funzionale è un'articolazione tra artigianale, commerciale e ricettivo. Anche se quello che si sta delineando è una prevalenza di funzioni che sono funzioni direzionali, quindi presumibilmente ufficio, e anche ospitalità, che può essere declinato in diverse maniere.

In questo ambito, essendoci stato anche di recente, grazie anche a un'azione in cui c'è stato il protagonismo anche dell'Amministrazione, l'apponimento del vincolo da parte di Sovrintendenza, quello che la proprietà sta sviluppando è un progetto che veda la rigenerazione, la riqualificazione di questo edificio, che viene sviluppato in un tavolo ampio, che vede il coinvolgimento del Politecnico di Milano, dell'Archivio Storico del Gardella, e che dovrà passare anche all'attenzione e al vaglio della Sovrintendenza, proprio per rispettare quelli che sono i vincoli posti nel recente decreto di vincolo. Anche se anche su questo c'è un confronto costante, a quanto mi risulta, con Sovrintendenza.

Per avere un'idea più chiara e più esplicita di quelle che sono le destinazioni che si articolano sull'area, abbiamo provato a dare un'evidenza complessiva.

Questo mix funzionale si traduce in un 30% afferente all'artigianale di servizio; una parte che è circa un quarto di commerciale; una parte che è il 7%, quasi l'8%, di produttivo; una parte del 26% di ricettivo; e una parte quasi al 10% di direzionale. Questo quindi rispetto alle destinazioni.

È del tutto evidente però che rispetto a quella che è una proposta di insediamento di queste trasformazioni c'è un portato di elementi che devono essere valutati nel loro complesso, va valutato in maniera accurata quello che è il loro impatto ambientale sul traffico veicolare.

Ed è questo il procedimento che si è avviato con la pubblicazione delle varianti e della valutazione ambientale e strategica, che è in capo a Regione Lombardia, e che è il campo in

cui i diversi soggetti si esprimono e fanno gli approfondimenti rispetto alla documentazione prodotta.

C'è un primo elemento che credo sia importante sottolineare, quanto debba essere inserito in maniera armonica e anche funzionale qualsiasi insediamento che si avrà auspicabilmente sull'area.

Qua si vede in maniera molto chiara quella che è la connessione di questo ambito, che è l'ambito che stiamo inquadrando, con quelli che sono gli elementi di valore che sono il Parco delle Groane, il Plis del Lura, il canale Villoresi, nonché questo corridoio che vedete che fa parte della RER, quindi la Rete Ecologica Regionale.

In questo ambito il verde all'interno dell'area e del futuro sviluppo dell'area deve connettersi, deve andare a creare un dialogo molto forte con quelle che sono le realtà esistenti di verde protetto, ma deve andare anche a valorizzare quella che è la storia del territorio.

Quindi rispetto agli insediamenti dentro l'area ci sono degli elementi centrali che sono il valore dell'acqua sia nell'attraversamento sia rispetto a una pianificazione specifica del tutto nuova.

Ribadisco, questa oggi è una piastra di cemento che non ha alcun livello di permeabilità. E un elemento che vale la pena ricordare è che lo stesso lavoro di riqualificazione del Lura che è stata fatta a nord, quindi nell'ambito della pista, verrà sviluppato nell'ambito sotto, diciamo nella parte antistante al Museo dell'Alfa, creando questa continuità, creando questo lavoro di connessione.

Ma non è importante guardare solo dentro l'area, è importante anche guardare a quello che succede, quindi quello che è il portato connesso alla trasformazione, perché questo in virtù del Piano delle Regole del P.G.T. di Arese, la quantità di aree di mitigazione, che in questo caso sono 135.850 metri quadri di superficie, è una quantità di area e di aree verdi che, man mano che la trasformazione dovesse essere realizzata, se questo Accordo

di Programma andrà a buon fine, saranno aree che entreranno nel patrimonio dell'ente in questo caso, visto che la concentrazione è massivamente sul Comune di Arese.

E su queste aree verrà fatto un lavoro importante di riforestazione. Quindi attuando da una parte sia la previsione del P.G.T. già presente nel nostro Comune, sia andando a creare un valore, un capitale naturale di biodiversità e di connessione decisamente qualificante per il territorio anche all'esterno delle aree di intervento della trasformazione.

In tutto questo è importante, come elemento anche nel modo in cui si incide a livello culturale su quella che è la mobilità, anche lo sviluppo di tutta la rete ciclabile.

Trovate tutto nei documenti pubblicati. Qua c'è una disamina di quanto sono raggiungibili le aree in bicicletta, quindi con la mobilità dolce. E qua c'è un *focus* su quelli che sono gli sviluppi di tutta la rete ciclabile che, nel nostro caso, si interconnette fortemente con le rete ciclabili già esistenti, e costituisce un'opportunità di spostamento che sempre più non è da ritenere solo legata allo spostamento occasionale, ma proprio come vero e proprio mezzo anche di possibile alternative nello spostamento.

Quello che abbiamo visto fino adesso in realtà riguarda le destinazioni, e riguarda quelli che sono gli aspetti più specificamente ambientali.

Siamo tutti consapevoli che l'area nei momenti di grande frequentazione ha delle criticità a livello viabilistico.

Qua ho messo tutti gli interventi. Poi nello specifico, se ci saranno domande, ritorneremo, ma per darvi l'idea gli interventi segnati in nero scuro sono gli interventi previsti, connessi alla realizzazione della trasformazione.

Facendo un quadro generale l'intervento molto importante sulla rete principale esterna all'area è nella connessione con la A8, dove è previsto un miglioramento dell'inserimento direttamente su viale Luraghi, ma soprattutto è prevista la realizzazione di un sovrappasso sopra all'attuale rotonda in uscita dall'autostrada a fianco alla pista, con una precisa idea che è emersa anche in

maniera chiara dagli studi trasportistici. Trovate tutti i dettagli sempre pubblicati sia sul Comune di Arese con rimando sia su Regione Lombardia. Con la precisa intenzione di spostare l'asse oggi molto carico est-ovest di via Luraghi su un asse sud-nord e nord-sud con questo scavalco.

Si interviene in maniera molto massiva su questo nodo. Questo è il nodo della rotonda su via Fangio, uno dei nodi più critici nei momenti di concentrazione del traffico.

Rimuovendo la rotonda, prevedendo tutta una serie di svincoli, di bracci per accedere a destra, per avere quindi accesso a quello che è l'Ambito 3.

Per avere accesso all'Ambito 2, l'attuale centro commerciale, vengono realizzate delle possibilità di connessioni con sottopassi e quindi con una connessione diretta.

E viene realizzato tutto un articolato di collegamento viabilistico alle spalle, diciamo verso il Museo dell'Alfa nell'Ambito 2, permettendo quindi sia un anello circolatorio interno, o degli accessi, alleggerendo uno degli altri elementi che abbiamo sottolineato con forza negli incontri che ci sono stati, che è l'asse di via Alfa Romeo, che è un asse oggi, in alcuni momenti della giornata e in alcune giornate, con delle criticità.

Su via Luraghi è previsto l'inserimento di una rotonda subito dopo il Gardella provenendo dall'autostrada. Nell'ottica di dare forza a questo collegamento sud-nord - qua non si vede - viene però adeguato l'arrivo dopo la Rosa Camuna che si trova in territorio di Lainate, e viene prevista una accessibilità posteriore nel comparto dell'area.

Questo, quindi, favorendo gli accessi da nord direttamente da questa parte dell'area, con un intervento di viabilità anche all'altezza di via per Bariana, che connette e collega, quindi con la possibilità di raggiungimento di servire tutto l'Ambito 1, l'ambito del parco urbano.

Qua nel dettaglio scorrerei velocemente e ci tornerei su se magari ci sono delle domande. C'è il dettaglio degli interventi

che vi ho sommariamente descritto. Li scorro velocemente, quindi anche con interventi anche di una certa importanza.

In questo caso siamo nella zona posteriore in ambito di Garbagnate con lo scavalco e la possibilità di accedere al comparto da dietro.

Una cosa che non ho detto, ma che si vede abbastanza bene dalle immagini è che lungo l'asse del Villorosi, quello che oggi è un muro, quindi una separazione fisica molto importante tra il Villorosi e l'area ex Alfa, è totalmente superato, e qua ci sarà una prevalenza di verde nell'ipotesi che è stata illustrata, e quindi una permeabilità dal Villorosi verso l'area.

Come tutti gli sviluppi quelli che sono gli interventi previsti sono legati ai piani integrati che verranno presentati dalla proprietà. Fra gli interventi e gli elementi di grande richiesta, di richiesta incisiva che sono state fatte dall'Amministrazione di Arese, ma non solo, è stato sottolineato che è necessario definire un piano di interventi sulla viabilità in maniera preventiva. Quindi si sviluppare la viabilità connessa a quelli che sono gli insediamenti, ma immaginare che dei tempi e delle priorità di realizzazione di questi interventi viabilistici perché l'obiettivo è avere comunque sempre una piena sostenibilità dell'area, e quindi un sistema viario a sostegno, che sia adeguato anche ad accogliere le nuove trasformazioni.

Questi sono i dati che ha fornito l'operatore in maniera ufficiale, che parlano di un investimento diretto di circa 600 milioni di euro con un impatto economico che va a raddoppiare, di una trasformazione che è una trasformazione che è giusto immaginare un arco temporale lungo, quindi una decina di anni ragionevolmente.

La previsione dell'aumento di posti di lavoro parla di 1.200 posti di lavoro, sempre stimato dalla proprietà. Così come la riduzione della CO₂ emessa nell'area è stata calcolata a 3 tonnellate. Ed è ascrivibile principalmente fra interventi di piantumazione, ciclabilità e produzione di fonti rinnovabili, perché nelle linee guida di sviluppo declinate all'interno anche

del rapporto ambientale c'è sempre ovviamente un richiamo alla sostenibilità anche delle nuove edificazioni che si stanno immaginando da parte dell'operatore.

Ovviamente questo comporta anche un gettito fiscale per i Comuni e per gli altri enti.

Vengono quantificate inoltre in 120 milioni le opere di urbanizzazione che sono definite sull'area.

Rispetto a quella che è la proposta della proprietà che vi abbiamo descritto, quello che è stato un dialogo fermo e denso anche a momenti di confronti accesi, è che tutto l'impegno dell'Amministrazione comunale del Comune di Arese - oltre ad orientare, cercare di orientare, per quanto possibile, i temi di sviluppo - è stato concentrato il nostro impegno nel determinare quelle che siano delle condizioni - lo direi proprio in questi termini - accettabili per fare in modo che quella che è la destinazione, la nuova trasformazione di quell'area si caratterizzasse nei piani per essere sostenibile, per non incidere sulla qualità di vita del nostro territorio, e come elemento generatore di opportunità.

È quindi un chiaro richiamo, come dicevo prima, alla possibilità che alcune opere e questo sarà realizzato e definito in maniera puntuale all'interno degli atti dell'Accordo di Programma, se andrà a buon fine, come comunque riteniamo sia importante nel rispetto delle condizioni chieste che si possa andare avanti e destinare diversamente quest'area.

Come ho già accennato c'era la necessità di prevedere per l'operatore un intervento preventivo su alcune opere importanti. Le opere infrastrutturali sono previste anche che possono essere a scomputo di oneri di urbanizzazione primaria e secondaria.

Ma, come ripeto, anche con una calendarizzazione definita all'interno di appositi atti che prevedano di anticipare, di realizzare alcune opere prioritariamente rispetto alla realizzazione degli interventi e degli insediamenti.

Come in tutte le situazioni in cui si determinano grandi trasformazioni quello che noi abbiamo ritenuto di poter in questo

momento definire in maniera chiara è un importo, un importo importante di 5 milioni e mezzo di euro, per il Comune di Arese, che in questo momento abbiamo identificato possa essere uno strumento importante per far cadere a terra quella che è una progettazione già in corso.

Quindi la realizzazione della nuova piscina all'interno del centro comunale; la realizzazione, meglio la trasformazione dell'attuale piscina coperta in piscina scoperta; e un'area di accoglimento all'esterno.

Ci siamo tuttavia riservati la possibilità di indicare un'altra opera, visto che i tempi di realizzazione anche della trasformazione non sono tempi definiti, e non intendiamo rallentarli rispetto a quelli che sono obiettivi già portati avanti dall'Amministrazione. Ci siamo riservati di identificare anche un'opera che possa essere diversa.

Un altro elemento centrale, che riteniamo davvero centrale rispetto a quello che è lo stato attuale del collegamento dei mezzi pubblici, cioè il mezzo 561, che è un mezzo che è stato fino ad oggi sostenuto con fondi dell'Accordo di Programma 2012, e che rischiava di essere un trasporto che non eravamo più in grado di sostenere, in quanto le risorse accantonate nell'Accordo 2012 potevano sostenere il pagamento di questo mezzo solo fino a maggio 2022. Nella sostanza oggi.

Abbiamo chiesto e ottenuto, e questo è stato un punto assolutamente imprescindibile, che le risorse residue dell'Accordo 2012, destinato alle infrastrutture, fossero destinate alla continuazione di questa linea, 800.000 euro circa in attesa, visto che sono ormai due anni che attendiamo, che entri in vigore il nuovo Piano di Bacino, dove con un gran lavoro davvero determinato la linea 561 sarà una linea che sarà inserita all'interno della programmazione del Piano di Bacino.

Oggi noi possiamo dire che con altri 800.000 euro riusciamo ad arrivare quasi - fino a quando riusciremo a definire i tempi della nuova gara - a coprire la 561, garantendo quindi una continuità rispetto a un servizio esistente. E questo a prescindere poi da

quello che sarà l'esito dell'Accordo di Programma e di questa fase. Quindi è un risultato importante capitalizzato e già formalizzato.

All'interno di questo Atto Integrativo ci siamo preoccupate di ridefinire l'impegno per la promozione dell'innovazione, quindi con un interesse pubblico.

In particolar modo ci riferiamo qua a quello che era l'impegno e l'anticipazione dell'Accordo del 2012 sugli 11.000 metri quadri, quindi la possibilità di definire un progetto che vada a sostegno di nuove imprese, *start-up* e incubatore di impresa.

Abbiamo fatto in modo che la storia del nostro territorio (e qua vedete iconicamente due opere d'arte fatti con i paraurti della Giulia) possano essere insediati all'interno dell'area anche con la nuova destinazione.

Abbiamo assicurato la possibilità di continuare a fare corsi di guida sicura.

Abbiamo concordato che verranno fatti i progetti di sostenibilità ambientale.

Ci siamo posti un tema, che è un tema centrale, delicato e importante, quindi che lo sviluppo sportivo è importante sull'area, così come nelle intenzioni della proprietà, sia gestito in modo armonico, sinergico con le Amministrazioni.

Non abbiamo trascurato anche il tema del lavoro, facendo in modo che fosse all'attenzione, il tema del commercio locale.

E abbiamo definito che, siccome uno degli elementi più qualificanti di questa proposta è il parco urbano, questo sia l'obiettivo che viene perseguito in modo prioritario.

Questo anche in coerenza con quello che è un percorso che portiamo avanti da diverso tempo con quattro pilastri che sono quelli dell'ambiente, delle infrastrutture, della mobilità e del lavoro. E li ritroviamo all'interno di questo atto che la proprietà ha sottoscritto prendendo quindi impegni nei confronti dell'Amministrazione.

Riteniamo importante perché, come dicevo all'inizio, è assolutamente necessario e riteniamo che sia necessario che

quest'area sia un elemento fondamentale per il futuro sviluppo del nostro territorio, però siccome non siamo certi, e nell'ambito della procedura era richiesto, da parte di Regione Lombardia, l'adesione all'Atto Integrativo del 2014, ho assunto un decreto sindacale, che poi è stato ratificato in Giunta, di cui è stato preso atto in Giunta, che definisce quindi la possibilità di aderire a questo Atto Integrativo con una scadenza temporale che è il 28 febbraio.

L'ultimo elemento sul tema dell'Atto Integrativo, perché lo dicevamo all'inizio è fondamentale, è il momento in cui, con delle finestre temporali molto ben definite, il 3 luglio per quello che riguarda Regione Lombardia, e il 23 giugno per quello che riguarda il Comune di Arese, e quindi nello specifico le varianti urbanistiche, è il tempo entro cui bisogna mandare i propri contributi o a Regione Lombardia, o al Comune di Arese, o agli altri Comuni, a seconda dell'interesse, per formalizzare le osservazioni.

E poi procederemo e si procederà nell'analisi di queste osservazioni con Regione Lombardia, che è responsabile del procedimento e che avvierà anche il secondo momento di confronto all'interno della procedura con aumento di confronto con gli *stakeholders* e i vari soggetti.

Sono andata un po' lunga, ma credo sia comunque necessario e importante fare un ulteriore passaggio con la seconda parte, che è su quello che è il trasporto pubblico locale e presentare in questa sede quelle che sono le risultanze di uno studio fatto da Metropolitana Milanese con i committenti che sono Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Comune di Milano e Arexpo, dove l'obiettivo di questo studio era realizzare un collegamento tra l'area ex Alfa Romeo, Arese, il nodo di interscambio Rho/Fiera, e anche il collegamento con l'area Mind fino ad arrivare a Milano.

Vado velocemente. Lo studio si articolava quindi su tre principali ambiti, quello tra Garbagnate e Lainate, fra la zona di

questo ambito Garbagnate e Lainate, Arese, fino ad arrivare a Rho Fiera, e da Rho Fiera, come dicevo, fino a Milano.

Concentrandoci su quella che è la parte che riguarda il nostro territorio, i mezzi con cui è stata presa in considerazione la possibilità di realizzare questo collegamento si sono limitati alla *busway* e alla metrotramvia, due tipologie di mezzi.

Quello che è stato l'esito dello studio sono 16 scenari di progetto, articolati in 6 proposte con diverse possibilità.

La prima articolata con la *busway*, in sostanza un autobus, però anche con snodo, di diciotto metri, queste sono le caratteristiche, su gomma in questo caso, che partendo dall'area di Rho Fiera attraversa la città con uno scavalco a sud e attraversa nell'ipotesi la città fino ad arrivare a Lainate, per poi il raccordo con la Ferrovia.

O, in subordine, un'ipotesi sulla metrotramvia, con tre diversi tracciati, uno più periferico alla zona dell'abitato (quello che vedete indicato con 1), uno di attraversamento più centrale, e uno più spostato nella zona est sempre di attraversamento la città.

Cosa sono state le risultanze inequivocabili che ci ha restituito MM? Che la metrotramvia è il mezzo che meglio risponde alle esigenze in una valutazione di servizio, costi ed esigenze del trasporto pubblico. E corrisponde all'alternativa da loro indicata come un'alternativa che raggiungeva l'obiettivo.

Questo che è stato fatto è uno studio preliminare, quindi dovrà seguire uno studio di fattibilità tecnico economica per entrare nel dettaglio.

Ma quello che ci viene prospettato è un collegamento con un mezzo rapido, in sede propria, con una frequenza importante, e con un impatto basso sul centro urbano nell'ipotesi che abbiamo indicato. E un collegamento diretto che oggi è un collegamento ancora non strutturato e non efficace, con le due aree di interscambio che sono sia Rho Fiera che Garbagnate.

Gli scenari - e lo vedrete meglio nelle *slides* che seguono - che sono stati prospettati dallo studio hanno evidenziato alcune

importanti criticità che hanno orientato la scelta dell'Amministrazione, perché dei tre scenari della metrotramvia gli scenari due e tre non sono compatibili con la struttura di aree degli assi principali, perché c'è una rinuncia sostanziale alla mobilità dolce da una articolazione dei viali principali, così come li abbiamo modificati da doppia corsia per senso di marcia a una sola corsia per senso di marcia, e un protagonismo della mobilità dolce.

L'impatto dei lavori sul nostro territorio è un impatto davvero importante in una scelta di un tracciato interno per lunghi periodi. Nello studio di MM si indicano in quattro anni i tempi di realizzazione della metrotramvia, e quindi immaginate cosa vuol dire l'impatto sul nostro abitato.

Un altro elemento che si evidenzia fortemente nelle sezioni tipo è che cambia radicalmente quello che è l'aspetto nei nostri viali principali, e questo anche in ragione dell'impatto visivo, fisico e strutturale di una metrotramvia che passa all'interno.

Non da ultimo - anche se ci piacerebbe che le esigenze di parcheggio fossero diverse perché nel frattempo ci auspichiamo che il ricorso al mezzo proprio sia sempre meno necessario, e per questo bisogna sempre anche ragionare nella possibilità di fornire alternative di mezzo pubblico - in tutto quello che è il passaggio di attraversamento della metrotramvia, le aree di parcheggio che sono previste all'interno della nostra città diventano non compatibili.

Tutto questo ci ha portato a dare un'indicazione chiara sulla scelta del tracciato esterno come scelta dell'Amministrazione. Quindi il tracciato che passa all'esterno, il tracciato 1.

Ho provato a mettere qua alcuni esempi di sezione tipo, per far vedere come questo all'interno della nostra città, questa è via Gran Paradiso, cosa comporterebbe, sia rispetto all'infrastruttura che permette l'insediamento di una metrotramvia, sia rispetto il modificare in maniera forte l'aspetto. Qui siamo all'altezza di via Gran Paradiso-via Valera, e salta completamente l'area del parcheggio, salta la ciclabilità.

Nel prosieguo si vede anche in questo caso che questa, che è area di sosta, salta e vengono ridotti fortemente anche gli spazi della ciclabilità. È ridotto quello spazio rispetto anche la zona di camminamento in tutte le sezioni.

In alcune aree addirittura viene prevista anche necessariamente, in particolare sul tracciato che sta più esterno, la convivenza delle auto e della metrotramvia perché gli spazi sono tali da non permettere una sede propria, quindi si ripropone la sede mista.

E in quasi nessuna delle sezioni che sono sviluppate come sezioni tipo di insediamento l'impatto è un impatto che non altera in maniera significativa la struttura della nostra città dal punto di vista della mobilità *tout-court*.

Ci sono alcuni punti di attenzione, perché ovviamente un percorso esterno intercetta meno quello che è l'ambito urbano, e quindi bisogna ragionare. Ed è questo diciamo un tema all'attenzione del tavolo con MM nello sviluppo del piano di fattibilità tecnico economico, che ci siano dei servizi connessi alle fermate, come un minimo risposta di parcheggi, e delle strutture per la mobilità dolce, quindi velostazione, luoghi dove appoggiarsi per i mezzi sostenibili. E immaginare che all'interno della nostra città le persone possano agevolmente raggiungere i punti delle fermate, e quindi ipotizzare un servizio navetta.

Il costo dell'infrastruttura è un costo molto importante, perché parliamo di 430 milioni di euro.

C'è un tema quindi sia di recuperare fondi, disponibilità. Ad oggi sono stati recuperati, grazie a un'azione del Comune di Arese, 53 milioni di euro che sono in perenzione dell'Accordo di Programma del 2004.

È del tutto evidente che non sono sufficienti, ed è per questo che anche all'interno sia di tutte le sedi preposte, sia all'interno anche delle nostre deliberazioni, noi chiediamo un impegno forte di Regione Lombardia al reperimento dei fondi.

Ci sono delle linee di finanziamento importanti.

E come anticipavo il tempo di realizzazione di un intervento di questo tipo è di circa quattro anni.

Ho concluso la presentazione, dico che sono sicuramente obiettivi entrambi ambiziosi, che ci chiamano a una responsabilità importante di controllo, verifica, continua attenzione rispetto a quelle che sono le proposte, e come queste verranno articolate.

Al di là dell'individuazione e della destinazione, che è strettamente connessa alla pubblicazione delle varianti urbanistiche, quello che nei prossimi mesi, nella valutazione dell'Amministrazione sarà importante, sarà andare a valutare quelle che saranno le proposte declinate meglio in piani di attuazione, in chiari progetti della proprietà, e fare in modo che quelli che sono gli elementi che sono stati oggetto di discussioni, che sono stati elementi dirimenti per arrivare alla pubblicazione delle varianti urbanistiche, siano elementi che vengano rispettati e vengano mantenuti secondo quelle che sono le previsioni fatte e gli accordi fatti.

È un percorso sfidante, siamo solo all'inizio, e credo che questa sia una delle prime occasioni importanti per confrontarsi anche con la cittadinanza e verificare quelle che sono le opportunità e gli elementi di attenzione di tutti.

Mi fermo qua per il momento, e sono a disposizione ovviamente.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie alla Sindaca per l'illustrazione.

Come abbiamo visto sono temi estremamente complessi e vasti.

Do ora inizio alla prima sessione di interventi da parte dei Consiglieri comunali. Come detto sono a disposizione cinque minuti per gruppo consiliare. Quindi chiedo a chi intende intervenire di prenotarsi per l'intervento.

Si è iscritta a parlare per prima la consigliera Scifo e successivamente il consigliere Turconi.

Prego consigliera Scifo.

CONSIGLIERE SCIFO BARBARA

Grazie Presidente. Buonasera a tutti.

Innanzitutto grazie anche al Sindaco per questa ampia e puntuale presentazione.

Ma innanzitutto fatemi dire che questo Consiglio comunale aperto alla cittadinanza rappresenta, appunto come ricordato, l'avvio di un percorso di confronto pubblico a cui teniamo molto, dato che siamo di fronte, come è evidente, a una possibile trasformazione del nostro territorio, il cui impatto e rilevanza sarà cruciale per lo sviluppo ambientale e urbanistico, ma anche economico e sociale di Arese.

Siamo convinti che la condivisione con la cittadinanza e l'ascolto delle sue istanze rappresenti un atto di corresponsabilità imprescindibile.

Questo è un passaggio, in realtà, esito di un lungo lavoro, iniziato a partire dal secondo anno di insediamento dell'amministrazione Palestra.

Come ha già ricordato il Sindaco infatti l'Atto Integrativo all'Accordo di Programma, per una trasformazione finalmente complessiva dell'area, è stato promosso da Regione Lombardia nel 2014. Dunque otto anni in cui, a partire dal nostro programma elettorale, abbiamo sempre ribadito in tutte le sedi preposte, attraverso l'azione del Sindaco, gli obiettivi di sviluppo dell'area in temi di sostenibilità ambientale energetica, di innovazione e attrattività, di lavoro e sviluppo d'impresa, di infrastrutture viabilistiche, di trasporto pubblico. Obiettivi formalizzati anche con una mozione presentata in Consiglio comunale a novembre del 2017 che ci hanno visto mantenere sempre una linea di fermezza nel porre precise condizioni all'operatore e agli interlocutori istituzionali, nella difesa dell'interesse pubblico e del nostro territorio, senza con questo venir meno alla possibilità di stimolare progettualità che cogliessero le straordinarie opportunità di rigenerazione e sviluppo dell'area legate anche alla prossimità del nuovo distretto di innovazione Mind.

Come Forum riteniamo che i contenuti dell'attuale proposta di rigenerazione urbana avanzata dall'operatore, a differenze delle precedenti, siano di rilevante interesse pubblico a molteplici livelli.

Ne rimarchiamo solo alcune brevemente, dato che sono state ampiamente illustrate.

Innanzitutto a livello ambientale. Pensiamo all'intervento di rimozione della superficie pavimentata dell'area ex Expo, del parcheggio ex Expo, così come la riduzione di CO₂ derivante dai nuovi alberi della foresta urbana, ma derivanti anche dalle nuove connessioni verdi e dalle aree che saranno cedute al nostro Comune e riforestate.

E ancora la produzione energetica da fonti rinnovabili.

Poi si potrà ottenere un importante potenziamento della mobilità dolce. Si genereranno nuove opportunità per il benessere, lo sport e il tempo libero. Potrà essere anche l'occasione per dare un impulso all'internalizzazione del nostro territorio, data la possibile presenza di un collegio universitario per studenti stranieri meritevoli, e la presenza in una struttura di accoglienza per ricercatori ed altra popolazione *user* del sito di Mind.

Infine sul fronte dello sviluppo economico di estremo interesse è il possibile insediamento di un incubatore di impresa, oltre che naturalmente la possibilità di nuovi posti di lavoro.

Quindi guardiamo con attenzione e interesse a questo progetto. Ma in quanto forza politica siamo chiamati ad esercitare soprattutto un ruolo di vigilanza nel verificare che le priorità poste da questa Amministrazione siano rispettate.

Quindi il nostro è un atteggiamento di assoluta prudenza che vuole monitorare passo passo tutte le prossime definizioni del progetto, con particolare attenzione, lo ribadiamo nuovamente, in particolare ai tempi di realizzazione della foresta urbana, affinché venga attuata indipendentemente dalla trasformazione degli altri ambiti, e in modo prioritario.

Alla subordinazione dell'apertura di nuove grandi strutture di vendita, all'avvenuta realizzazione delle opere viabilistiche necessarie, e alla definizione delle tempistiche della loro realizzazione, allo sviluppo occupazionale di impresa, all'armonizzazione delle attività sportive e commerciali con le realtà locali, e all'imprescindibile implementazione di un mezzo di trasporto pubblico rapido che ci colleghi direttamente, come abbiamo visto, con il sistema metropolitano e ferroviario milanese.

Concludo dicendo che siamo molto interessati al dibattito che nascerà questa sera, e speriamo possa continuare anche in altre sedi. Ne faremo sicuramente tesoro affinché i prossimi mesi possano essere spesi proficuamente nel controllare attentamente la messa a punto della proposta dell'operatore, e nel fornirgli precisi indirizzi per interventi di miglioramento come abbiamo fatto finora, e come crediamo la politica sia chiamata a fare se vuole esercitare il proprio ruolo, nel difficile equilibrio tra la tutela degli interessi della qualità della vita che Arese vanta e la costruzione di nuove opportunità di sviluppo per la città. Grazie.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie consigliera Scifo.

Do la parola al consigliere Turconi, prego.

CONSIGLIERE TURCONI VITTORIO

Buonasera a tutti.

Volevo fare alcune precisazioni sulle cose dette. Per esempio quando parliamo di 1200 posti di lavoro, come vengono suddivisi questi posti? Perché nel vecchio Accordo di Programma dovevamo risolvere il problema della disoccupazione, poi ci siamo trovati gente che andava a lavorare tre mesi e poi veniva lasciata a casa.

Vorrei capire il tipo di controllo e le garanzie che vengono date per questi 1200 posti.

Come sono divisi tra i Comuni Arese, Garbagnate e Lainate? Visto che Arese ha il 51% dovrebbe avere anche il 51% dei posti di lavoro? Oppure non viene rispettata questa percentuale?

Un altro punto. Mi fanno paura quando leggo "scomputo degli oneri", perché lo scomputo degli oneri dopo va a finire che una rotonda costa 1 milione di euro, anziché se la faccio io costa, per dire, 300.000 euro.

Cioè è una cosa che ci ha sempre fatto paura, non solo in questo caso. Io preferisco: mi dai i soldi e se devo fare la rotonda la faccio io, o se devi fare la rotonda la fai tu. Ma evitare il discorso degli scomputi.

Le tempistiche di intervento abbiamo visto che sono quattro anni, ma nel frattempo in questi quattro anni che cosa faccio?

Cioè a livello proprio viabilistico, perché parliamo tra l'altro di una zona oggi molto critica, perché oggi per andare a Lainate ti devi fare il segno della croce, perché le rotonde che portano il collegamento Arese Lainate sono una cosa capestro.

Quindi, voglio dire, essendo lavori che durano quattro anni, in questi quattro anni la cittadinanza come viene tutelata? Cioè ci sarà un piano di intervento extra dove la cittadinanza può usufruirne e non avere problemi, che ha già?

Piscina coperta e scoperta. Queste realizzazioni verranno fatte al centro sportivo attuale, dato che sul centro sportivo attuale ci siamo trovati quando fu dato in gestione e ci presentarono il conto per il mancato utilizzo dei campi di calcetto, vorrei capire se non viene presentato un altro conto perché non possono utilizzare la piscina.

Cioè vorrei più trasparenza sulla gestione di questo tipo di discorso. Perché non è che dopo mi arriva il conto da pagare e devo pagarlo? Cioè capire un attimino con trasparenza, cioè dire: signori, questa è un'operazione che ci costa tot perché l'attuale gestore chiede questo. In modo che si apre un'eventuale discussione, e capire il perché e il per come.

Dall'altra parte il discorso dei parcheggi. Non dobbiamo dimenticarci che io penso tre quarti dei problemi che oggi vengono

causati dai parcheggi non sono per i locali, sono la gente che arriva da fuori. E questo tipo di problema lo avremo sempre.

Cioè se non gli do parcheggi adeguati, con degli interventi mirati da parte delle Polizie Locali e tutto quanto, perché adesso passi di lì il sabato e la domenica ti trovi le macchine parcheggiate in ogni sua parte.

Allora voglio capire se vengono parcheggiate fuori posto sulla strada o meno perché abbiamo una carenza di parcheggio, o perché abbiamo il discorso che uno vuole arrivare il più vicino possibile alla struttura.

Noi avevamo già fatto un'interrogazione su questo dove avevamo chiesto se ci venivano forniti i dati delle contravvenzioni che vengono fatte, perché ci eravamo spaventati che in una festa delle scuole erano state elevate un certo numero di multe, e al centro commerciale si parlava di un numero irrisorio, quando invece il problema è pesante.

Quindi anche lì, non devo andare sempre a penalizzare i cittadini di Arese. Io sono dell'idea, c'è la festa delle scuole, dura due ore, di essere tolleranti anche su quello che...

Un conto è una macchina che disturba, e un conto è un divieto che tra due ore mi scompare. Invece andiamo a castigare i locali, e dopo di là abbiamo situazione di questo tipo.

Queste sono domande che ci poniamo perché il discorso, secondo me, dei parcheggi deve essere un discorso adeguato al numero di posti che il centro commerciale va a stimare, perché il centro commerciale ha delle stime della gente che più o meno può andare. Capire questo proprio per il fatto che dico che tre quarti dei problemi sui parcheggi è gente che arriva da fuori. Non a caso abbiamo spesso l'autostrada chiusa a Lainate, dove deviano il traffico, e quelli non sono cittadini locali, né di Arese, né di Garbagnate e né di Lainate.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Consigliere la invito a chiudere, che siamo già oltre passato il tempo. Grazie.

CONSIGLIERE TURCONI VITTORIO

Ho finito, grazie.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie consigliere Turconi.

Abbiamo consentito di andare un attimino oltre i tempi dati per chiudere l'intervento da parte del consigliere Turconi, quindi consentirò lo stesso tempo anche agli altri gruppi consiliari allo stesso modo.

Vedo che si è iscritto a parlare, questo è il giro dei Consiglieri, quindi do la parola al consigliere Buroni. Prego Consigliere.

CONSIGLIERE BURONI EDOARDO

Grazie signora Presidente. Buonasera a tutti.

Nei pochi minuti a mia disposizione desidero esprimere alcune considerazioni in merito al tema specifico del trasporto pubblico locale, molto importante.

Finalmente anche in seguito all'insistenza del Sindaco Palestra possiamo ragionare a partire da uno studio concreto e da un progetto preliminare di MM, lontani da utopie, magari ideali, ma irrealizzabili per ragioni politiche, tecniche ed economiche, e da ragionamenti che non si basano sui dati che, invece, solo gli esperti ci possono fornire.

La soluzione prospettata in questa fase è sicuramente interessante per il nostro territorio. Molto probabilmente è la migliore raggiungibile per conciliare tutti i complicati e talvolta contrastanti fattori in campo. Presenta alcuni punti di forza, ma anche altri che meritano attenzione.

Anzitutto questa ipotesi di metrotramvia consente un collegamento più veloce ed efficiente tra l'area Rho Fiera/Mind e tutto ciò che sorgerà nell'area ex Alfa Romeo, dunque - ci tengo a precisarlo - non solo rispetto al centro commerciale, ovviamente nel grande sviluppo che ci sarà.

Un mezzo ben più ecologico rispetto al tradizionale spostamento su gomma, e anche più ordinato nel suo transito, volto a ridurre sensibilmente il traffico di attraversamento della nostra città per chi non aresino - in parte ne faceva cenno poco fa anche il collega - vi transiterebbe solo per raggiungere uno di questi due poli.

E oltre tutto è un'opportunità in più di collegamento, in particolare con Rho Fiera, proprio per gli aresini stessi.

Quindi rivendichiamo e sosteniamo la scelta di non far transitare questo mezzo nel centro abitato di Arese.

Questo comporta però di tenere presenti altri aspetti. Proprio una configurazione siffatta, indubbiamente efficace ed efficiente per collegare Mind/Rho Fiera con l'area ex Alfa Romeo, non può fisiologicamente servire ovviamente in modo più puntuale la nostra città.

Vi è dunque la necessità di mantenere, come infatti è stato detto, anche un servizio complementare, quindi deve essere complementare, più di prossimità quale quello dell'attuale linea 561, che dovrebbe essere poi finalmente appunto più strutturalmente integrata nel TPL.

In secondo luogo sarebbe altamente opportuno prevedere che il tracciato della metrotramvia lambisca Arese in due punti sufficientemente distanziati tra di loro, così da garantire che più aresini possibile possano facilmente e comodamente sfruttare questa opportunità.

Anche in conseguenza di tutto ciò - e qui mi fermo per non superare i tempi concordati e per dare spazio anche agli altri cittadini, anche se le cose da dire ovviamente sarebbero molte - è indispensabile che tutta questa rete di trasporto pubblico sia integrata e razionalizzata nella sua progettazione e poi anche nella sua gestione, coinvolgendo in questo gli enti sovracomunali, prima tra tutti la Regione, e ovviamente tutti gli enti preposti.

Si tratta insomma di un'occasione unica, e forse irripetibile per l'atavico problema del collegamento di Arese in particolare

con Milano. Quindi bisogna riuscire ad ottenere il miglior risultato possibile da questa occasione. Qui mi fermo. Grazie.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie consigliere Buroni.

Si è iscritto a parlare il consigliere Aggugini, ha un minuto rispetto al precedente intervento della consigliera Scifo. Prego.

CONSIGLIERE AGGUGINI MAURO

Grazie Presidente.

In merito a quanto appena illustrato sul progetto di trasporto pubblico noi del Forum siamo convinti che la sua realizzazione sia da considerare una grossa opportunità, che garantirebbe alla nostra città il superamento di una storica difficoltà di collegamento con Milano e la sua area metropolitana, che è sempre stata risolta dagli areisini solamente o quasi con mezzi privati.

Cosa che oggi, ancora più in futuro, alla luce dei grandi cambiamenti di cui abbiamo parlato in corso, ma anche finalmente ad una maggiore sensibilità verso l'ambiente, è da considerarsi anacronistica.

Ciò che deve tuttavia restare ad essere il punto centrale è il rispetto che un cambiamento così importante deve avere delle specificità urbanistiche e viabilistiche, che la nostra città si è costruita negli anni, e sono facilmente riconoscibili crediamo da chiunque, e alle quali non vogliamo assolutamente rinunciare.

Questo, a nostro parere, sarebbe comunque garantito da un tracciato tangenziale ad Arese, e da una progettazione di infrastrutture di supporto dedicate, come per esempio abbiamo parlato di sicure velostazioni, ma anche con l'affiancamento di un mezzo più specificatamente rivolto alla mobilità arecina.

A queste condizioni quindi non solo non temiamo che un sistema siffatto possa portare problemi alla città, idea che forse ha avuto il senso in passato, ma che oggi anche considerando un piano di governo del territorio che nei fatti non permette nuovi insediamenti di edilizia privata e non ha più ragioni di esistere.

Ma riteniamo che possa solo essere un elemento di valorizzazione della nostra città.

Siamo per altro consapevoli che un progetto di tale portata...

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Consigliere, può chiudere?

CONSIGLIERE AGGUGINI MAURO

Sì, sto chiudendo, proprio le ultime frasi.

Non potrà vedersi realizzato in tempi inferiori ai quattro anni, e ciò significa che rispetto al resto degli interventi sul nostro territorio ci saranno delle differenze temporali importanti. Di conseguenza è importante che la politica continui a lavorare per garantire tutti i servizi in essere e comunque necessari alla città. Grazie.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie Consigliere.

Si è iscritta a parlare la consigliera Pandolfi, per due minuti.

CONSIGLIERE PANDOLFI PAOLA

Grazie. Su quest'area che è di pertinenza privata la nostra amministrazione e l'azione del nostro gruppo consiliare è sempre stata quella di ottenere la massima contropartita per i nostri cittadini, con un occhio particolare alla salvaguardia dell'ambiente.

Negli anni si sono avvicinati progetti, anche poco desiderabili dal punto di vista di impatto e di sostenibilità ambientale, come quello che prevedeva, per esempio, la costruzione dello Sky Dome, impattante dal punto di vista della sostenibilità energetica e per le ripercussioni sulla viabilità.

Proprio viabilità, mobilità tradizionale e dolce, e infrastrutture per noi sono priorità imprescindibili, condizioni

che devono essere risolte prima che la trasformazione sia portata a termine, diversamente da quanto fatto in passato da altre Amministrazioni, che stralciarono dall'Accordo di Programma queste parti, depotenziando la loro importanza e rendendole dei particolari irrilevanti, con ripercussioni che si vedono tuttora per il traffico locale.

Il nuovo progetto con la foresta urbana e le previste compensazioni ambientali, che non coincidono, si badi bene, con la foresta stessa, con l'acquisizione e le cessioni di nuove aree verdi al Comune, la depavimentazione del parcheggio remoto e la conseguente rigenerazione urbana di un'area degradata e consumata, con anche presenza di materiali inquinanti quali l'amianto e simili, e la riconnessione della dorsale verde, sono tematiche che ci hanno sempre visto in prima linea, come si può vedere anche dal P.G.T. che abbiamo approvato in questi anni con consumo di suolo zero.

A questo si aggiungono nuove opportunità di lavoro, *in primis* per l'area circostante, tanto preziose dopo il periodo pandemico.

Si aggiunga il recupero del palazzo Gardella, simbolo di un passato del marchio automobilistico comunque noto in tutto il mondo, con le sollecitazioni che questa Amministrazione ha fatto in prima persona per l'apposizione del vincolo, che poi è arrivato. Il progetto per la costruzione della nuova piscina, o meglio per la ristrutturazione della piscina e il rilancio con una piscina coperta e una scoperta, per cui sono stati stanziati comunque soldi in avanzo di bilancio, per potere eventualmente cogliere altre opportunità utili per la cittadinanza con altre opere da realizzare, e poter comunque offrire quest'opera importante per i nostri cittadini.

Insieme al TPL di cui ha già parlato il collega Buroni e il collega Aggugini...

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Consigliera.

CONSIGLIERE PANDOLFI PAOLA

Sto chiudendo.

Sono le tematiche su cui ci siamo concentrati in questi mesi, e continueremo ad ottenere il meglio nell'interesse dei cittadini e delle comunità circostanti. Ci poniamo adesso in ascolto di ciò che ci vorranno dire sul tema i cittadini. Grazie.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie consigliera Pandolfi.

Con questo intervento abbiamo terminato il giro degli interventi da parte dei gruppi consiliari.

A questo punto è previsto lo spazio per gli interventi dei cittadini e delle cittadine che sono presenti in sala e che vogliono prendere parola.

Non so se qualcuno già si è iscritto per parlare, non ho avuto informazioni dal messo.

No, per ora nessuno si è iscritto a parlare, quindi invito a farlo perché successivamente agli interventi dei cittadini faremo un primo giro di risposte alle osservazioni e alle domande pervenute dai Consiglieri e dalle Consigliere comunali.

Lascio un momento per chi si vuole iscrivere, altrimenti poi do la parola.

Nel frattempo che le persone si iscrivono direi di iniziare a dare la parola alla Sindaca, magari per rispondere a una prima domanda, e poi appena c'è qualcuno pronto ad intervenire darei la parola ai cittadini. Prego.

SINDACO PALESTRA MICHELA

Grazie Presidente.

Provo ad iniziare a dare dei riscontri alle domande del consigliere Turconi, nel mentre ci sono le iscrizioni dei cittadini.

Sul tema posti di lavoro, la domanda su come vengono divisi, e articolati in che modo, io riprendo un concetto che forse non ho

espresso, nella complessità e nella fretta, in maniera così chiara.

Noi oggi siamo ancora in una fase di definizione delle possibilità delle destinazioni d'uso, quello che è il dato riportato, e cioè 1200 posti di lavoro, è un dato stimato dalla proprietà, che dovremo - e questo fa parte della parte di controllo, verifica e monitoraggio rispetto agli impegni che dobbiamo avere come Amministrazioni (mi permetto di usare il plurale) - rispetto a quelli che saranno poi i progetti, i piani integrati che verranno presentati nel merito del progetto, quindi definizione, funzione e quindi quota assunzionale.

Rispetto a quello che è l'Accordo di Programma del 2012 è intervenuta anche una legge regionale che modifica e determina delle quantità, non solo per i Comuni coinvolti, ma anche per i Comuni vicini, quindi ci sono delle tutele di legge introdotte che erano diverse nel 2012.

Nell'ambito dell'Atto Integrativo abbiamo comunque fatto un passaggio specifico perché è un elemento di attenzione e sappiamo appunto quanto è stato complesso il passaggio nel 2012, lo abbiamo visto in prima persona. Abbiamo chiesto che venga reiterata la possibilità che ci siano delle quote parte riservate ai Comuni. Non siamo entrati nel merito.

Se ci sarà la adesione all'Accordo di Programma tutto il documento e le specifiche su diversi temi, compreso quello ambientale, dovrà essere introdotto all'interno di documenti dell'Accordo di Programma.

Oggi siamo ancora in una fase preliminare, quindi è un tema giusto sottolinearlo perché è un tema di attenzione, ma che non può trovare concretezza in un accordo perché ancora siamo in una fase di esame, che durerà otto/dieci mesi. Quindi abbiamo di fronte un percorso lungo.

E di quelli che saranno gli accordi che poi dovranno essere fatti, e le richieste delle Amministrazioni alla proprietà si entrerà nel merito dei documenti specifici e dell'Accordo di Programma nel momento in cui verrà sottoscritto quando avverrà.

Le tempistiche dell'intervento dei quattro anni, a cui facevo riferimento, sono in realtà quelle della realizzazione del TPL.

In realtà su un intervento di trasformazione come abbiamo visto è logico immaginare che ci sia una progressione, una decina d'anni potrebbe essere il tempo stimato.

E quello che abbiamo chiesto, e che torna sempre in questo documento sottoscritto dalla proprietà come impegno, è che ci sia una trasformazione sostanziale fin dall'inizio dell'area.

Come avete visto l'area dell'Ambito 3 è quella che ha dei contenuti definiti un po' in maniera più dettagliata. Però è del tutto evidente che l'area numero 1, l'Ambito 1, quello del parco urbano, ha le caratteristiche di pregio che non erano presenti prima, e su cui è stato chiesto un impegno che dovrà essere anche in questo caso formalizzato e concretizzato, ma che già ha delle tracce di questo indirizzo forte all'interno dell'Atto unilaterale, con lo sviluppo prioritario - questo abbiamo chiesto noi - dell'Ambito 1. Quindi di una trasformazione sostanziale dell'area del parcheggio remoto ex Expo.

Sulla piscina è delicato il tema che pone ed è molto corretto. Il percorso che immaginiamo nella realizzazione di una nuova piscina coperta è compatibile con il continuare ad utilizzare la piscina coperta esistente, in modo che quello che è messo a bando, quindi i servizi su cui eventualmente, se non fossero disponibili, il gestore potrebbe avere a che ridire, sia mantenuto sempre.

In realtà si pone un tema diverso, semmai di incremento delle potenzialità delle strutture all'interno, che prevederanno quindi, al momento opportuno, al momento della messa a disposizione, un'eventuale rideterminazione delle condizioni come previsto dal bando, perché queste fattispecie sono previste anche all'interno del bando.

Sui parcheggi, ho visto che prima ha anche prenotato l'Assessore Tellini, se vuole entrare lei nel merito facciamo intervenire anche l'Assessore in questo momento, Presidente?

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Avevamo detto di anticipare alcune delle risposte intanto che chiedevano di intervenire.

A questo punto vedo che ha chiesto di intervenire la signora Maria Dilillo, che quindi chiamo a prendere parola nel banco predisposto.

Dopo gli interventi darò la parola all'Assessore Tellini per il tema sollevato.

CITTADINA DILILLO MARIA

Grazie. Intanto volevo dirvi che avete fatto un modulo veramente complicato. Al prossimo Consiglio comunale due dati e basta, perché codice fiscale, documento di identità, è assurdo, scusatemi. Basta nome, cognome, residenza e via andare.

Io volevo chiedere alla Sindaca: quello che tu hai spiegato parlando di via Gran Paradiso è quello che succederebbe se la metro ferrotramvia passasse da lì? Quindi non passa da lì. Perché molti hanno capito che passava da lì.

Quindi dove passa questa cosa? Io non l'ho capita? Se me la spiega ancora, grazie.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie signora Dilillo.

È una domanda molto specifica sul tema del trasporto pubblico locale, possiamo tornare su questo.

Non credo si sia iscritto per ora nessun altro. Me lo confermano.

Quindi do la parola all'Assessore Tellini sul tema parcheggi, e poi su quest'altra domanda della signora Dilillo alla Sindaca.

Prego Assessore Tellini.

ASSESSORE TELLINI ROBERTA PINUCCIA

Grazie Presidente. Buonasera a tutti.

In risposta al consigliere Turconi rispetto alla osservazione fatta sui parcheggi, i punti da toccare, secondo me da chiarire, sono molteplici.

Il primo riguarda lo sforzo che si sta facendo per cercare di implementare un sistema di servizio pubblico in grado di sgravare l'area il più possibile dall'arrivo di utenti in automobile.

Quindi un lavoro come quello che si sta facendo che cerca di creare un sistema a T, che è il sistema ideale di trasporto, ha come obiettivo, potrei dire principale, quello di incentivare le persone a raggiungere l'area senza utilizzare l'automobile.

Continueremo nello sforzo di mettere, di ragionare e di valutare un trasporto, anche in termini di orari e di frequenza, in grado di arrivare al risultato di far pensare all'utente dell'area di arrivare con i mezzi, in quanto più comodo e più veloce rispetto all'uso dell'automobile.

L'altro tema riguardo al parcheggio selvaggio, come è stato correttamente definito dal consigliere Turconi, è un tema sul quale in minima parte la Polizia Locale di Arese può intervenire.

Uno perché l'area sulla quale a tutt'oggi insistono questi parcheggi selvaggi è la SP119, che è una strada sulla quale non abbiamo titolarità. E laddove sulla SP119 si innesta via Manuel Fangio con la rotonda che porta alla pista e all'ultimo ingresso del centro commerciale, questa non è un'area di Arese, pertanto alla Polizia è fatto espressamente divieto di recarsi in un territorio che non è quello del Comune di appartenenza, a fare un servizio ordinario quale quello sanzionatorio.

Resta il tema, e verrà fatto da questa Amministrazione e dalla Polizia Locale ogni sforzo per cercare di essere il più possibili presenti, nell'area quella dei parcheggi che va dalla fila 44 attualmente alla 14, area nella quale la Polizia Locale può e deve intervenire.

Ma possiamo dire con ragionevole certezza e supporto numerico che la Polizia Locale fa un'attività di controllo, e certamente gli stalli disabili e gli stalli Forze dell'Ordine e mezzi di

soccorso sono attentamente monitorati e sono quindi tenuti, per la maggior parte del tempo, liberi da parcheggi non autorizzati.

In ogni caso faremo, ripeto, ogni sforzo anche in futuro, per cercare di contrastare il più possibile questo fenomeno, anche se vale anche fare un ragionamento sul fatto che l'operatore è il primo soggetto interessato a garantire la possibilità di accesso all'area con parcheggio. Pertanto è evidente che anche nel progetto di sviluppo futuro dell'area ci sarà una parte importante che verrà dedicata e lasciata a parcheggio, in modo da evitare quello che, ripeto, giustamente Lei ha definito parcheggio selvaggio, ma che con un po' di soddisfazione possiamo dire riguardare molto poco il Comune di Arese e molto, invece, quello di Lainate.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie Assessore Tellini.

Non so se si è iscritto qualcun altro a parlare, altrimenti do la parola alla Sindaca per procedere con le risposte.

C'è un'altra persona che si è iscritta a parlare, il signor Francesco Miglietta. Prego signor Miglietta.

CITTADINO MIGLIETTA FRANCESCO

Prima di tutto mi aggrego alla precedente richiesta di semplificare il modulo. È un po' complesso.

Sono appena arrivato ad Arese da Rho, non molto lontano. Avevo due domande, sempre sul trasporto pubblico locale.

La prima domanda, non so se alla dottoressa Palestra o all'Assessore alla Mobilità: dove si andava ad innescare la metrotramvia a livello di rete milanese? Cioè se arrivava a via Roserio, o se c'era, invece, un altro tipo di collegamento che era stato previsto dallo studio preliminare di MM.

E invece la seconda, un po' più tecnica, se avete discusso su alcune tecnologie già attuate in altre città per quanto riguarda la rete metrotramviaria. Lei ha fatto vedere alcuni profili, ci

sono delle tecnologie già attuate a Firenze, a Palermo e in altre città, come ad esempio l'utilizzo di tram con *buffer* a batteria, che permettono, ad esempio, la non utilizzazione delle reti di palificazione, diciamo, elettriche.

E, invece, una richiesta che secondo me dovrebbe essere fatta ad MM, ossia quella dell'utilizzo dell'asservimento semaforico, che è un'altra tecnologia che fa passare un tram, nel caso di attraversamento, con priorità. Quindi appena il tram si avvicina all'attraversamento semaforico gli dà la priorità, gli dà il verde.

Questo, diciamo, cambia, in maniera abbastanza sostanziale l'esperienza dell'utente.

Sono cose che generalmente durante i piani preliminari i tecnici MM magari non stanno lì a verificare, però sono richieste che dovrebbero essere fatte dal punto di vista del Comune, perché cambiano radicalmente l'esperienza dell'utente. Grazie.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie a Lei.

Se non ci sono altre richieste di interventi per ora, torno a dare la parola alla Sindaca per le risposte a queste ultime domande.

SINDACO PALESTRA MICHELA

Grazie Presidente.

Torno indietro perché non ho risposto a tutte le risposte del consigliere Turconi.

In particolare aveva fatto riferimento al tema dello scomuto oneri, su cui sono d'accordo, bisogna tenere alto il livello di attenzione, però il valore delle opere viene stabilito prima, non viene stabilito dopo all'interno di valutazioni sul tavolo regionale con precise valutazioni anche rispetto a quelli che sono i valori. Quindi rispetto a quanto sia la valutazione e la possibilità che costi diversamente, e mi permetto di dire anche sui tempi di realizzazione, credo che ci siano degli elementi che

possano essere chiamati a garanzia, anche perché se l'opera deve essere conclusa prima che venga attuato un comparto, questo per legge è legato alle grandi strutture di vendita, ma il nostro intento è renderlo un obbligo anche in altre circostanze rispetto allo sviluppo dell'area, il tema delle tempistiche e del rispetto delle tempistiche diventa un elemento dirimente per permettere all'operatore poi di avere la possibilità di ottenere i permessi per l'avvio dell'attività.

Sul tema parcheggi facevo solo un'integrazione a quello che diceva l'Assessore, cioè ogni progetto in realtà porta con sé una dotazione standard, e quindi anche rispetto alla funzione vengono definiti dei numeri di parcheggi minimi da rispettare, e questo è un altro elemento sempre da sviluppare in una fase successiva, nel momento in cui si dovesse ragionare in maniera più concreta di progetti.

Però chiaramente la possibilità di asservire le funzioni con l'adeguato spazio di accoglimento è un tema che abbiamo visto in alcuni momenti entrare in difficoltà sull'esistente trasformazione realizzata, e quindi sarà sicuramente punto di attenzione.

Invece chiedo l'aiuto della Presidente per riproiettare la *slide* sul trasporto, e mi scuso perché ho fatto un passaggio veloce, un po' preoccupata dei tempi, di lasciare spazio ai cittadini, ma visto che c'è questa domanda ci ritorno in maniera più esplicita e più ampia.

Rispetto anche l'impatto, le conseguenze, sia sulla struttura della nostra città, sia su quello che comporta, quello che abbiamo escluso sono i passaggi interni, con delle sezioni che si caratterizzano. Le ho fatte vedere per condividere la criticità e l'impatto, quello che comporta. Cioè una radicale trasformazione di quella che è la morfologia della nostra città, che riteniamo sia un valore aggiunto, e quindi riteniamo importante difenderlo.

Quindi il tracciato ipotizzato, siamo in una fase di valutazione preliminare, di progetto preliminare quindi senza tutti i dettagli del caso è il tracciato numero 1.

Faccio un mix delle domande, che forse diventa anche utile unire, visto che vertevano entrambe sul trasporto pubblico.

L'attestazione di questo collegamento è su Rho Fiera.

Questo è stato l'elemento che noi abbiamo sottolineato in termini negativi in maniera forte, perché nel mandato dello studio di MM l'attestazione doveva essere non tanto Roserio, ma Stephenson come attestazione. Però il senso era dare un punto, o almeno le ipotesi fatte erano queste.

Ha un elemento di vantaggio interessante, cioè che si traduce con un solo mezzo che da Rho Fiera va, attraversa la zona periferica delle frazioni di Rho, entra in Arese (poi ritorno meglio sul tracciato), va dentro l'area ex Alfa, Lainate, o Garbagnate, quindi collega anche l'altro punto di interscambio con un solo mezzo, quindi senza rotture di carico rispetto ad un'ipotesi iniziale. E questo è un elemento sicuramente positivo.

L'elemento che abbiamo sottolineato essere per noi non soddisfacente, ma la risposta non ha lasciato spazio ad altre alternative, è che si ferma a Rho Fiera; rispetto a un primo inizio dove si pensava penetrasse e quindi costituisse un altro ulteriore elemento di sviluppo verso la città di Milano, per delle ragioni che sono ascrivibili a una impossibilità di avere lo spazio esterno al sito di Mind.

Questo guardando verso la rete ferroviaria nella parte a sud è abbastanza comprensibile da quello che ci illustravano, rispetto all'elevato elemento di infrastrutturazioni su quell'area.

E nella difficoltà di farlo passare nella parte del carcere. Non tanto in quella zona, ma negli scavalchi nel raccordo successivo.

E nell'indisponibilità, nella sostanza, ad un attraversamento all'interno di Mind, su quello che era il parco lineare previsto.

E quindi l'alternativa fornita dallo studio prevede un'attestazione su Rho Fiera, e una soluzione studiata e proposta da MM, che è abbastanza innovativa per quello che riguarda il nostro territorio, e cioè *cable car*, quindi l'ipotesi di un

trasporto in aria, quindi con rottura di carico sostanziale per servire il tema di Mind.

Ricordiamo che Mind ha un tema ancora da sviluppare e da concretizzare in maniera importante, perché ha uno sviluppo molto lungo, e quindi ha necessità all'interno di un mezzo per il trasporto.

Per noi andare a cogliere fino alla città di Milano, interno, non solo attestandosi su Rho Fiera, poteva essere una buona occasione. Ma nonostante abbiamo sottolineato questa che poteva essere una mancata occasione, non c'è stato dato spazio ad altre risposte.

Dopo che avete visualizzato un po' meglio il tracciato entro meglio nel merito - e poi ritorno sulle altre domande - di dove si ipotizza che questa metrotramvia passi nello studio attuale.

Dall'attestazione su Rho Fiera si vede, in realtà non benissimo, un passaggio che va ad inserirsi all'interno, ricollegandosi poi alla zona di Mazzo, quindi laterale all'abitato di Mazzo.

Questo passaggio è, anche da un punto di sviluppo futuro, interessante, perché connessa alla previsione di Mind (approfitto per dare alcuni elementi che però sono strategici) c'è l'ipotesi di uno sviluppo di un parco Rho Arese che si colloca esattamente tra il tracciato della metrotramvia e la linea autostradale.

E quindi quello che è il nostro territorio, territorio Arese, anche se fuori dall'urbanizzato, è un punto che potrebbe prevedere anche sviluppi interessanti perché connessi alla previsione di Mind, tra l'altro entro il 2023.

Passando tangenzialmente all'abitato di Mazzo, è previsto poi, nel disegno di una corda, come prevede un po' l'efficienza (lo abbiamo imparato nei tavoli con MM) l'arrivo nella zona di Terrazzano, uno scavalco dell'autostrada in zona Terrazzano, quindi passando dietro, scendendo quindi sul territorio di Arese nella zona che è quella del cimitero/Hana-Wa, per dare dei riferimenti più comodi per gli abitanti di Arese, con una prima fermata che quindi potrebbe andare a servire tutta la zona sud, la

zona che si attesta su via Mattei, comunque nella zona sud, e fare un punto di raccordo con una prima fermata.

Prosegue salendo tangenziale all'abitato, quindi non prevedendo quell'inserimento molto invasivo all'interno della nostra città, con un'ulteriore fermata più o meno dove c'è quella curva a novanta gradi che si attesta più o meno alla Casa dell'Acqua come altezza.

Vi do dei riferimenti in maniera spannometrica. Stiamo sempre ragionando di un tracciato ancora a livello preliminare.

Per poi deviare in adiacenza all'autostrada, andare sulla direzione nord in coincidenza quindi con il raccordo con l'area ex Alfa all'altezza del museo, e su via Luraghi con una fermata prevista in quest'area. L'attraverso in area ex Alfa, quindi dove c'è oggi la fine dell'insediamento commerciale e il parcheggio remoto ex Expo.

Per poi fare quello che è un bivio (che qua non si vede), quindi con la possibilità di andare o direttamente a Lainate o direttamente a Garbagnate, per poi ritornare e attestarsi a seconda dei casi su Garbagnate, e fare l'innesto con la stazione ferroviaria, per vedere quindi quello che era il raccordo che dicevo precedentemente sui due punti di interscambio principali.

Così è più chiaro? Okay.

Recupero, invece, quelle che sono le tipologie di mezzo, forse le avevo messe, che sono state prese in esame.

Poi qua ci sono dati più tecnici che vengono considerati. Io non mi ricordo esattamente il nome tecnico, ma si è partiti dalla *busway*, dalla metrotramvia, si è analizzato il mezzo, che non so se è quello cui si riferisce Lei, con la possibilità di monobinario centrale e le gomme all'esterno, quindi sostanzialmente con una sola rotaia.

Se il riferimento, invece, è alla *busway* senza pantografo (credo si chiami), l'abbiamo proposto.

Siamo stati anche noi a chiedere un approfondimento quindi sia sui mezzi più tradizionali, sia su gomma che su rotaia.

In realtà, per ragioni diverse, essendo l'esito dello studio di MM sostanzialmente a esclusione di un mezzo assimilabile a *busway*, o come qualsiasi mezzo su gomma, la metrotramvia è stata l'alternativa che è stata posta sul tavolo, dopo aver fatto anche un approfondimento in fase iniziale e una richiesta di approfondimento sulla tipologia dei mezzi.

Questi ovviamente sono tavoli tecnici e trasportisti che hanno fatto l'esame hanno messo in uno studio che è di 250 pagine. Ci sono i passaggi più dettagliati anche rispetto alla tipologia di mezzo. Forse ritroverà qualche elemento su cui non riesco a rispondere in maniera adeguata e precisa.

Però quello che posso restituire con chiarezza è che l'indirizzo dato da MM si è concentrato sul tema della metrotramvia.

La combinazione *busway*/ferrovia, perché nel tratto Lainate Garbagnate inizialmente si era partiti dal recupero del binario dell'ex Alfa Romeo, questa combinazione non è stata ritenuta efficiente ed efficace rispetto ai parametri di valutazione tecnica che MM ha ampiamente illustrato, e che hanno portato poi a concentrare la soluzione sia sulla tipologia di mezzo sia nella riduzione di rotture di carico. Fatta eccezione il passaggio su Mind e su Milano, su cui concordo assolutamente che, dal nostro punto di vista, è un peccato e un'occasione persa.

Per quello che riguarda le priorità semaforiche in realtà non siamo ancora entrati in questo merito. Tutti quelli che sono elementi veramente sostanziali, cioè di sviluppo del progetto, con l'attenzione al territorio, quello che abbiamo chiesto è un continuo confronto.

Anche se, come avete visto, non siamo tra i committenti, ma questo per una ragione anche sostanzialmente di decisione di enti superiori, nel senso di coinvolgimento di enti superiori, Città Metropolitana e Regione Lombardia.

Però il tavolo di confronto con i territori, e quindi il luogo per continuare a confrontarci e rendere, oltre a un tema di sviluppo di progetto tecnico, su cui ovviamente c'è il massimo

rispetto, ma anche di considerazioni puntuali di conoscenza e di restituzione del territorio, su questo il tavolo è aperto, e quindi sia sicuramente rispetto alle soluzioni, sia rispetto ad alcune attenzioni di servizi connessi allo sviluppo della progettualità che riteniamo fondamentali. Ma su questo abbiamo la disponibilità di MM. Credo di avere esaurito al momento.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie per le risposte.

Chiedo se ci sono altri interventi di cittadini che si sono iscritti a parlare. Non c'è nessun altro per ora che si è iscritto.

Avevamo previsto un secondo giro di interventi sia per ulteriori interventi dei cittadini che per altri interventi da parte dei Consiglieri comunali, quindi chiedo anche ai Consiglieri comunali se intendono intervenire per un secondo giro di interventi come previsto dalla scaletta che ci siamo dati.

Vedo che nel frattempo si è iscritta a parlare la consigliera Scifo, quindi siamo al secondo giro di interventi da parte dei Consiglieri.

Prego consigliera Scifo.

CONSIGLIERE SCIFO BARBARA

Grazie. In realtà volevo fare anch'io una domanda perché nell'illustrazione appunto non si è fatto cenno a un'area che è prossima all'intervento, che è quella delle serre che attualmente ci sono. Quindi volevo chiedere se il Sindaco poteva spiegarci se quelle serre sono ricomprese nell'intervento, oppure no, e qual è insomma il loro destino.

Invece rispetto alla serata credo che effettivamente il progetto sia stato illustrato in tutta la sua ampiezza e complessità, e credo che sia stato un primo momento importante di condivisione.

Sicuramente ci potranno essere altre occasioni di approfondimento, perché forse ci vuole anche un tempo per

sedimentare tutte queste informazioni. Quindi ovviamente rimaniamo a disposizione, anche come Consiglieri comunali, della cittadinanza, qualora appunto a posteriori ci fossero domande, curiosità, dubbi, osservazioni o suggerimenti che volessero fare, e naturalmente siamo qui apposta. Grazie.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie consigliera Scifo.

Su questo tema ne approfitto per ricordare che appunto sia sul sito del Comune di Arese, che poi rimanda al sito Sivas della Regione Lombardia, sono pubblicati tutti i documenti che oggi la Sindaca ha illustrato, e che fino al 23 di giugno appunto è possibile presentare le osservazioni a questo procedimento.

E sempre sul sito Sivas sarà pubblicata, non appena decideranno la data, la data appunto di questa conferenza di valutazione, ovvero una conferenza aperta a tutti i soggetti interessati alla procedura.

Chiedo al messo se nel frattempo si è iscritto qualcun altro a parlare in sala. Nessun altro?

Quindi di nuovo rinnovo l'invito ai Consiglieri se ci sono altri interventi, altrimenti possiamo chiudere la discussione e darei la parola alla Sindaca per la chiusura.

Se non ci sono altri interventi quindi do la parola alla Sindaca. Prego.

SINDACO PALESTRA MICHELA

Parto dalla domanda della consigliera Scifo, su cui in realtà non ho molti elementi, nel senso che quell'area è un'area all'esterno del perimetro.

È un'area in territorio di Arese, ed è un'area con vocazione agricola.

Dallo stato dei luoghi è abbastanza evidente che il progetto "Chilometro zero" non è stato un progetto che è andato a buon fine.

So che ci sono state delle interlocuzioni con gli Uffici per delle progettualità, di cui però non ho notizie di avanzamento. E so che ci sono dei pensieri, nel rispetto della vocazione di quell'area, su ricalibrare la progettualità e riprendere quel luogo.

Di sicuro da parte nostra c'è un'attenzione, perché così come è lo stato dei luoghi non è uno stato decoroso, nel senso che è evidente che c'è uno stato di abbandono, e quindi la progettualità in essere è interrotta. Anche sulla scorta di questa domanda sarà uno stimolo per fare da pungolo per una riqualificazione, una nuova progettualità su quell'area.

Anche perché considerando quello che viene prospettato e viene messo in atto all'interno dei confini, pur sapendo che è una dimensione di medio-lungo termine la trasformazione, sarebbe davvero un peccato che è comunque con una vocazione chiara agricola, e comunque con una prossimità sugli assi viari principali, risulti una non adeguatezza del progetto e della rigenerazione in generale di quell'area, perché in questo momento non è certo un'area con una qualità di progetto, di lavoro e di utilizzo buona.

PRESIDENTE GONNELLA ELEONORA

Grazie alla Sindaca anche per questo ulteriore chiarimento.

Visto che non ci sono ulteriori richieste di intervento io chiuderei la seduta consiliare di oggi, ringraziando la Sindaca in particolar modo per l'illustrazione, tutti i Consiglieri comunali che hanno partecipato, i cittadini e le cittadine presenti in sala.

Come in tutti i Consigli comunali all'inizio delle sedute la Sindaca è solita dare comunicazioni o aggiornamenti su questo importante atto, quindi vi invito comunque a seguire anche in diretta, piuttosto che in differita, i Consigli comunali, anche per essere aggiornati su questo importante tema. E in ogni caso sul sito del Comune, di cui ho già dato i riferimenti, trovate anche tutte le altre informazioni e, come detto, a disposizione.

Mi dice la Sindaca che ha trovato il punto dello studio di Metropolitana Milanese cui era interessato il cittadino Miglietta che è intervenuto prima, quindi a fine seduta può recarsi ai banchi per un approfondimento specifico su questo punto.

Ringrazio tutti e tutte per la partecipazione, buona serata, arrivederci.

La seduta termina alle ore 22:43.