



Al Comune di Milano

27 aprile 2015

- Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità
fax 02/884.68335

- Settore Politiche Ambientali ed Energetiche
fax 02/884.64590

Oggetto: **Osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano**

IL QUADRO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A SERVIZIO DEL QUARTIERE PARCO CERTOSA (P.R.U. PALIZZI)

La scrivente Associazione, portatrice degli interessi collettivi della comunità degli abitanti del Quartiere Parco Certosa (realizzato a seguito dell'attuazione del P.R.U. Palizzi), ormai da dieci anni continua a rappresentare al Comune di Milano il disagio (e le connesse ragioni) che vivono i residenti e i frequentatori del Quartiere per l'insufficiente dotazione di servizi di trasporto pubblico, anche a seguito della mancata realizzazione della Metrotravvia Maciachini-Bovisa-Certosa F.S.

L'Associazione, da sempre interessata a tale problematica, ha sottoposto costantemente all'attenzione degli organi competenti le difficoltà causate ai residenti dalla mancanza di un collegamento di trasporto pubblico in prossimità degli edifici del Quartiere.

Dal 2002, anno di insediamento dei primi abitanti, il quadro dei trasporti pubblici nell'area del Quartiere Parco Certosa è rimasto pressoché immutato (come di seguito rappresentato):

- la **linea automobilistica 57**, con una fermata posta all'inizio di via Eritrea (nei pressi della rotonda), costituisce il punto della rete del trasporto pubblico più vicino al Quartiere;
- le **linee tranviarie 12 e 19** prevedono una fermata all'altezza del supermercato Esselunga Certosa;
- per la **linea automobilistica 40** è operante una fermata in via Palizzi (in direzione Niguarda) ed una in direzione opposta (Bonola M1) sulla rotonda nelle vicinanze del predetto supermercato;
- la **stazione ferroviaria Certosa** assicura il servizio dei treni del **Passante Ferroviario**.

Tale quadro, che ad un primo esame potrebbe apparire adeguato alle esigenze di mobilità degli abitanti, risulta in realtà inficiato da alcune significative criticità:

- a) l'eccessiva distanza che separa tutte le fermate e stazioni testé menzionate da gran parte delle zone del Quartiere. Occorre infatti tener presente che quest'ultimo si sviluppa linearmente intorno al parco pubblico Franco Verga per circa 1.300 metri e che, pertanto, alcuni edifici

ricompresi nell'ambito del Quartiere sono a notevole distanza anche dalla fermata più vicina (linea 57 in via Eritrea);

- b) ragioni di sicurezza e d'incolumità personale nelle ore serali e notturne consiglierebbero la collocazione di fermate dei mezzi pubblici in punti prossimi alle abitazioni del Quartiere. Ad oggi le fermate precedentemente elencate risultano situate in zone che nelle ore serali si presentano sostanzialmente deserte. A tal proposito può risultare significativa la situazione del tragitto che l'utente del trasporto ferroviario, una volta giunto di sera alla stazione Certosa F.S., deve necessariamente compiere per raggiungere la propria abitazione nel Quartiere. Non solo la notevole distanza da affrontare ma anche la scarsa luminosità presente lungo il percorso dissuade molte persone dall'utilizzo del mezzo pubblico;
- c) la mancanza di un servizio di trasporto pubblico che faciliti gli spostamenti anche all'interno dello stesso Quartiere, tenuto conto della sua estensione e conformazione;
- d) occorre considerare che il Quartiere risulta ancora in fase di sviluppo e su alcune aree presenti in via Castellammare e nel Borgo Porretta sono attualmente in corso di realizzazione alcuni insediamenti abitativi (per alcune centinaia di unità immobiliari e circa un migliaio di nuovi residenti). E' stata inoltre realizzata una nuova Caserma dei Carabinieri in via Chiasseroni mentre è in corso di costruzione la nuova chiesa della Parrocchia Pentecoste. In futuro sono previste le realizzazioni di un asilo pubblico e di altre costruzioni. Nel caso in cui non fossero individuati dei rimedi alla situazione attuale tutti questi nuovi edifici risulterebbero di fatto totalmente esclusi dalla rete del trasporto pubblico cittadino.

In definitiva, ad eccezione delle abitazioni di via Don Della Torre che costituisce la zona del Quartiere più vicina a via Eritrea, le restanti aree (via Carlo Perini, via Castellammare, Borgo Porretta) risultano carenti di servizi di trasporto pubblico in quanto sono da considerarsi eccessive le distanze che le separano dalle fermate e dalle stazioni esistenti.

In particolare gli edifici di via Carlo Perini (ad es. i civici 22, 23 e 24) distano dai 550 ai 650 metri dalla fermata più vicina (linea 57) mentre per le aree di via Castellammare e Borgo Porretta tale la distanza raggiunge misure pari a 1,2-1,3 chilometri (vedasi foto di cui all'**allegato 1**).

Il rimedio a tale critica situazione è presente nei documenti di pianificazione della mobilità elaborati negli scorsi anni dal Comune di Milano ed è rappresentato dalla metrotranvia Maciachini-Bovisa-Certosa F.S. il cui tracciato è visionabile dal sito di M.M. S.p.A. Le previste cinque fermate prossime al Quartiere (su 15 dell'intera linea) ne avrebbero risolto i problemi di mobilità, concretizzando le aspettative maturate dai suoi residenti.

Infatti è possibile ritenere (anche in virtù di dichiarazioni che vari cittadini hanno avuto modo di effettuare nel corso di numerosi incontri pubblici organizzati dalla scrivente Associazione) che molti

tra coloro che negli scorsi anni hanno deciso di acquistare un'abitazione nel nuovo Quartiere Parco Certosa abbiano fatto affidamento sulla realizzazione della metrotranvia per soddisfare una parte rilevante delle personali esigenze di mobilità.

A parere dell'Associazione Parco Certosa la sua mancata realizzazione pone inoltre in discussione anche alcune fondamentali scelte formulate in sede di pianificazione del Quartiere, relative al suo assetto urbanistico e viabilistico, fondate in particolare sulla preminenza della viabilità ciclo-pedonale su quella automobilistica (ad es.: presenza di lunghe piste ciclabili, piazzetta pedonalizzata, ampio marciapiede che costeggia tutta la via Carlo Perini a cui si contrappone la ridotta ampiezza della sua sede stradale).

Tali scelte erano motivate anche dalla previsione della presenza di un'infrastruttura "forte" di trasporto pubblico quale sarebbe stata la metrotranvia che avrebbe ridotto fortemente la necessità del ricorso al mezzo privato per gli spostamenti.

In questi anni, a fronte alla mancata realizzazione della Metrotranvia Maciachini-Bovisa-Certosa F.S., l'Amministrazione Comunale non ha provveduto ad individuare un servizio di trasporto pubblico per l'intero Quartiere alternativo a quello che avrebbe garantito la Metrotranvia.

LE AZIONI INTRAPRESE DALL'ASSOCIAZIONE PARCO CERTOSA

La petizione sottoscritta da 553 cittadini per l'istituzione di un servizio automobilistico tra le stazioni Bovisa F.N. – Certosa

Sulla scorta di tali considerazioni e delle rilevanti criticità illustrate, l'Associazione Parco Certosa in questi anni ha formulato la proposta dell'istituzione di un servizio automobilistico che, nelle more della realizzazione della summenzionata metrotranvia, collegasse la stazione di Certosa F.S. con quella di Bovisa F.N. e che prevedesse varie fermate in punti facilmente raggiungibili dalle abitazioni del Quartiere Parco Certosa.

Tale proposta, successivamente sottoposta all'attenzione degli organi competenti, è stata inizialmente portata a conoscenza dell'intero Quartiere attraverso la predisposizione di una petizione sottoscritta da 553 cittadini, di cui circa il 75% residenti nelle due vie che ad oggi compongono il Quartiere (vie Perini e Don Della Torre).

Sebbene consapevole della situazione economica del Comune di Milano che rende oltremodo difficile l'assunzione di scelte in materia di trasporto pubblico soprattutto se tese ad acquisire nuovi km/vettura dei servizi automobilistici e ad ampliare i costi del contratto di servizio con ATM, la scrivente Associazione si è fatta portavoce delle esigenze di mobilità dei 2.800 abitanti del Quartiere (3.500-4.000 una volta che saranno del tutto attuate le previsioni del P.R.U. Palizzi) e della necessità

che esso, a oltre dieci anni dalla consegna dei primi edifici, sia finalmente integrato alla complessiva rete del trasporto pubblico cittadino.

L'attuale campagna di sensibilizzazione "EXPO-ni lo striscione dal tuo balcone: sì all'autobus per il Quartiere!"

Dal momento che incontri, lettere e comunicati, interventi in Consiglio di Zona 8, sopralluogo della Commissione Consiliare Mobilità ad ottobre 2013, interessamento da parte di vari Consiglieri comunali e zonali nonché la raccolta di 553 firme tra gli abitanti del Quartiere fino ad oggi non sono riusciti a sortire alcun effetto, l'Associazione ha deciso di fare ricorso ad una simbolica e visibile forma di protesta.

La campagna in corso di svolgimento denominata “*EXPO-ni lo striscione dal tuo balcone: sì all'autobus per il Quartiere!*” è stata rivolta a tutti i residenti delle vie Perini e Don Della Torre affinché offrano la propria disponibilità ad esporre sul balcone del proprio appartamento uno striscione bifacciale contenente le seguenti scritte: *“Il Quartiere vuole l'autobus”* e *“No Metrotranvia? Sì autobus”*.

Tale iniziativa ha preso il via il 18 febbraio dal condominio di via Perini 20 e, come da riferimento contenuto nel suo slogan, proseguirà per tutto il periodo di svolgimento di Expo, concludendosi il prossimo 31 ottobre.

Grazie all'adesione dei residenti disponibili all'esposizione sul balcone del proprio appartamento, lo striscione sarà collocato di volta in volta nei vari edifici del Quartiere in modo che sia resa evidente l'insoddisfazione e da denuncia dei cittadini per la carenza di servizi di trasporto pubblico.

LE PREVISIONI DEL PUMS RELATIVE ALLE INFRASTRUTTURE DI T.P.L. CHE INTERESSERANNO L'AREA DEL QUARTIERE PARCO CERTOSA

La scrivente Associazione ha esaminato il Documento di Piano focalizzando la propria attenzione sulle sue previsioni relative all'area del Quartiere Parco Certosa: In particolare si è cercato di comprendere se ed in che modo la pianificazione abbia cercato di rispondere alle carenze precedentemente indicate. Innanzitutto occorre evidenziare che lo sviluppo del trasporto pubblico a Milano nei prossimi anni, così come delineato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, appare ad avviso dell'Associazione senza dubbio interessante e positivo. In particolare è da ritenersi condivisibile ed apprezzabile l'ipotesi di realizzare la linea tranviaria 7 che connetterà due punti estremi del quadrante nord della città (Gobba e stazione Certosa F.S.), realizzando un collegamento longitudinale da sempre atteso, alternativo ai percorsi radianti rispetto al centro di Milano che caratterizzano lo sviluppo sul territorio cittadino di tutte le principali infrastrutture di trasporto pubblico.

Per quanto la previsione della linea 7 costituisca una validissima soluzione alle carenze presenti nella mobilità pubblica del Quartiere Parco Certosa, tuttavia non può sottacersi che sono trascorsi invano già numerosi anni dal momento in cui è stata ipotizzata la metrotranvia Maciachini-Bovisa F.N.-Certosa F.S. il cui percorso in gran parte coincideva con quello della futura linea 7 Gobba-Certosa F.S. e che non si può essere particolarmente fiduciosi che tale ultima linea sia realizzata in tempi brevi a fronte, invece, dell'esigenza di fornire risposte immediate ai residenti del Quartiere.

I tempi di realizzazione della linea 7, per la parte prossima al nostro Quartiere, saranno verosimilmente connessi alla ricostruzione di un'intera porzione di città (area Bovisa Gasometri) su cui, ad oggi, pesano numerose incognite derivanti dall'ingente costo delle operazioni di bonifica di un sedime che per decenni è stato destinato ad usi industriali ad alto impatto ambientale.

Duole inoltre evidenziare che, in base all'esperienza vissuta dai residenti del Quartiere Parco Certosa, anche quando la pianificazione delle infrastrutture di trasporto pubblico è in grado di individuare opere meritorie e senza alcun dubbio di estrema utilità (il riferimento è alla metrotranvia Maciachini-Certosa F.S.), nel caso in cui sussistano fattori ostativi alla loro realizzazione nei tempi e nei costi previsti, i competenti organi non sempre siano in grado di individuare valide alternative idonee a rispondere alla domanda di mobilità dei cittadini. Nel caso della linea Maciachini-Certosa F.S. non è stato ideato una sorta di "piano B" che, in attesa della realizzazione di tale metrotranvia, limitasse i disagi vissuti dai cittadini.

Ciò considerato, dal momento che è realisticamente difficile prevedere che i tempi di realizzazione della linea 7 possano essere anticipati, l'Associazione ritiene che l'attuale carenza di servizi di T.P.L. possa essere sanata solo con un intervento diverso; potrà trattarsi di una soluzione di carattere non permanente, destinata ad essere soppiantata dall'entrata in esercizio della futura linea 7

LE PROPOSTE DELL'ASSOCIAZIONE

Premesso tutto quanto precedentemente evidenziato e con particolare riguardo a quanto segue:

- la presenza, nel settore nord-ovest di Milano, di ambiti territoriali in cui sono in corso di attuazione ovvero sono state già realizzate rilevanti trasformazioni urbanistiche e radicali interventi di riqualificazione urbana, come ad esempio il P.R.U. Palizzi, che risultano carenti di servizi di trasporto pubblico;
- la previsione della futura linea tranviaria 7 Gobba - Niguarda - Certosa F.S che consentirà di collegare, tra gli altri punti della rete, la linea metropolitana M3 con le stazioni ferroviarie di Bovisa e Certosa

l'Associazione propone che, nelle more della realizzazione del progetto della linea 7, sia prevista una fase iniziale nella quale si proceda a **connettere** direttamente la **stazione M3 di Affori Centro** e la **stazione ferroviaria Certosa, tramite una linea automobilistica** transitante dai cavalcavia Martin Luther King e Chiasserini (dunque senza il coinvolgimento della stazione Bovisa).

Tale linea dovrebbe essere in grado di servire con una pluralità di fermate l'intero Quartiere Parco Certosa (P.R.U. Palizzi) ed in particolare i residenti nelle vie Castellammare (in relazione alle nuove edificazioni già realizzate od in corso di costruzione nel Borgo Porretta), via Carlo Perini, via Don F.B. Della Torre e via Eritrea.

L'Associazione propone altresì che, nell'ambito della sistemazione della viabilità collegata alla riqualificazione della "Goccia" della Bovisa, sia anticipata alla primissima fase di attuazione del Piano la realizzazione del previsto **collegamento stradale** tra le **vie Chiasserini e Cascina dei Prati**, in quanto parte del tracciato ideale della linea automobilistica testé proposta.

Cortesi saluti.

il Presidente

Pierluigi Maruca

in allegato:

- 1) *foto raffigurante il percorso tra un edificio di nuova costruzione in via Castellammare e la più vicina fermata del trasporto pubblico (linea 57 in via Eritrea);*
- 2) *foto relative alla campagna di sensibilizzazione "EXPO-ni lo striscione dal tuo balcone: sì all'autobus per il Quartiere!".*