



Al Comune di Milano  
Commissione Consiliare Mobilità, Ambiente, Arredo Urbano, Verde

Milano, 2 ottobre 2013

**Oggetto: proposta, sottoscritta dagli abitanti del Quartiere Parco Certosa, per l'istituzione di un collegamento di trasporto pubblico tra le stazioni di Certosa F.S. e Bovisa F.N. (nelle more della realizzazione della prevista Metrotranvia Maciachini-Bovisa-Certosa F.S.).**

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), con la presente nota intende rappresentare a codesta Commissione Consiliare 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 Metrotranvia 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 nelle vicinanze del Quartiere 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);
- 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., è tenuto a compiere per raggiungere la propria abitazione nel Quartiere. Non solo la notevole distanza da affrontare ma anche la poca 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 all'interno del 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' inoltre in costruzione la Caserma dei Carabinieri in via Chiasseroni mentre in futuro saranno realizzate la nuova chiesa della Parrocchia Pentecoste, un asilo pubblico ed altre costruzioni a carattere commerciale. Ad oggi tutti questi nuovi edifici risultano 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 superiori a un chilometro.<sup>1</sup>

Il rimedio a tale critica situazione è presente nei documenti di pianificazione della mobilità del 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.<sup>2</sup>

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

A parere della scrivente Associazione la sua mancata realizzazione pone 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 C. Perini a cui si contrappone la ridotta ampiezza della sua sede stradale).

Tali scelte erano motivate anche dalla previsione di un'infrastruttura "forte" per il trasporto pubblico quale sarebbe stata la Metrotranvia che avrebbe ridotto fortemente la necessità del ricorso per gli spostamenti al mezzo privato.<sup>3</sup>

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.

Sulla scorta di tali considerazioni e delle rilevanti criticità illustrate, l'Associazione Parco Certosa ha deciso di formulare una proposta che sottopone all'attenzione di codesta Commissione consistente nell'istituzione di un servizio automobilistico che, nelle more della realizzazione della Metrotranvia, colleghi la stazione di Certosa F.S. con quella di Bovisa F.N. e che preveda varie fermate in punti facilmente raggiungibili dalle abitazioni del Quartiere Parco Certosa.

Nei mesi scorsi tale proposta è stata 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 locale, la scrivente Associazione si fa portavoce delle esigenze di mobilità dei 2.800 abitanti del Quartiere (circa 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.

Con l'auspicio che la proposta dell'Associazione Parco Certosa possa riscontrare l'interesse di codesta Commissione Consiliare, l'occasione è gradita per porgere cortesi saluti a tutti i suoi componenti.

il Presidente  
*Pierluigi Maruca*

in allegato:

petizione, sottoscritta da n.553 firmatari, per l'istituzione di una linea di trasporto pubblico tra le stazioni di Certosa F.S. e Bovisa F.N.

<sup>1</sup> Un eventuale tragitto tramite il Parco Verga consentirebbe di ridurre di soli 250 metri tale distanza.

<sup>2</sup> [http://www.metropolitanamilanese.it/pub/page/it/MM/metrotranvie\\_milano?contentId=991](http://www.metropolitanamilanese.it/pub/page/it/MM/metrotranvie_milano?contentId=991). Nel sito si afferma che: "La metrotranvia interperiferica, nel settore nord-ovest della città, connette piazza Maciachini (M3) con la nuova stazione FS di Certosa. Lungo il percorso serve ambiti territoriali in cui sono previste radicali trasformazioni d'uso e in cui sono allo studio, o in via di definizione, massicci interventi di riqualificazione urbana."

<sup>3</sup> Per la futura realizzazione della Metrotranvia è stato riservato il sedime, ad oggi mantenuto a prato, adiacente alla nuova strada (ex Strada Interquartiere Nord).