Comune di Milano

PROGETTO NAVIGLI

DIBATTITO PUBBLICO

giugno - settembre 2018

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Angelo Moiraghi

21.06.2018

progettonavigli.comune.milano.it

RIAPERTURA NAVIGLI: PROBLEMATICA DI SMALTIMENTO E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO NEL TRATTO CAGLIERO-CASSINA DE' POMM-GRECO, INTERESSATO DALLA RIDUZIONE DA 2 A 1 CORSIA PER SENSO DI MARCIA NELLA TRATTA CAGLIERO-CASSINA DE' POMM

Premesse, considerazioni e osservazioni

Bel progetto , ... sulla carta !! Che però tiene conto solo in minima parte delle legittime aspettative dei cittadini residenti nelle zone interessate e nelle zone limitrofe, e che dimostra ancora una volta la poca conoscenza della realtà dei bisogni e delle situazioni che si vivono nelle periferie da parte dell'Amministrazione Comunale e di coloro che dovrebbero essere preposti a studiare questi bisogni/situazioni prima di formulare eventuali ipotesi di realizzazione delle opere pubbliche e delle soluzioni da mettere in atto !! Sarebbe troppo lungo prendere in considerazione tutte le ragioni per criticare in maniera circostanziata i molti aspetti del progetto di "riapertura del navigli" che meriterebbero essere messi in discussione: **le mie osservazioni/proposte si limiteranno** quindi **ad analizzare la questione dello "smaltimento del traffico" dal punto di vista degli abitanti del quartiere di Greco e della zona interessata dai lavori del primo tratto del progetto di riapertura del naviglio Martesana, ... o meglio di quella zona che va da via Cagliero alla "Cassina de' Pomm" proseguendo poi verso il nucleo abitativo storico di Greco che, penalizzato quando a suo tempo il Martesana fu interrato, lo sarà ancor di più una volta che il naviglio verrà riaperto se non si troverà il modo di spostare il traffico dal "Cul de sac" rappresentato dalla via Emilio De Marchi ....!!**
Primariamente occorre dire che è "anomalo" che nessuno a suo tempo, quando é stata aperta via M. Gioia (3 corsie per ogni senso di marcia ...), si sia posto il problema di definire e REALIZZARE un percorso alternativo per il traffico che è stato invece costretto a confluire TUTTO in via E. De Marchi (1 corsia per ogni senso di marcia, spesso ristretta dagli angusti passaggi sotto le massicciate ferroviarie) con un incrocio in p.za Greco (che riceve traffico anche da v.le Monza attraverso via Conti, e da v.le delle Rimembranze di Greco), e un altro incrocio in via Bottelli in cui é presente (e attiva da sempre ...) una scuola elementare i cui orari di entrata e di uscita intersecano gli orari di punta del traffico mattutino e pomeridiano!!
Si dirà che evidentemente é una questione di "negligenza del passato" e di menefreghismo assoluto verso uno storico quartiere abitativo periferico che ha dovuto solo subire, in questi oltre 50 anni, il completo oblio da parte delle istituzioni TUTTE !!! Una negligenza che sembra però perpetuarsi anche nel presente con gli amministratori del Comune Centrale che ancora una volta pare vogliano mettere la testa sotto la sabbia per non vedere e non sentire!
La prova ? Nel 2° vol. dello **"Studio di fattibilità per la riapertura dei navigli milanesi nell'ambito della riattivazione del sistema complessivo dei navigli e della sua navigabilità"**, affidato nel 2013-2014 dal Comune di Milano al Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano, e in particolare al cap.5.2 "Verifica per singoli tratti degli schemi di circolazione" (nell'ambito della mobilità milanese), nella parte che riguarda lo scoperchiamento del Martesana, il problema dello smaltimento del traffico da/verso direzione Nord-Est Milano sulla direttrice di via M.Gioia viene "liquidato" in poche righe con ragionamenti e riferimenti a simulazioni a pag. 83 e 93 (sostanzialmente ripresi anche in altri punti dello studio del Politecnico …) che, dal mio punto di vista, in qualità di cittadino, residente da quasi 60 anni, che ben conosce la situazione di caos da traffico e di inquinamento atmosferico che si vive ogni giorno nell'agglomerato "storico" di Greco, suonano come una "presa per i fondelli":
-a pag. 83: <<*Via Melchiorre Gioia non è una via centrale in cui sia possibile prevedere consistenti limitazioni di traffico, bensì un tratto stradale ad alta capacità con tre corsie per senso di marcia. È stato quindi necessario per risolvere il problema analizzare quanta capacità di flusso (in autoveicoli/h) sia richiesta perché la via possa continuare a svolgere la sua funzione senza generare congestione. In verità Via Melchiorre Gioia non ha origine e destinazione molto significative* (?? ma, infine, via M. Gioia è un "tratto stradale ad alta capacità di traffico" oppure "non ha origine e destinazione molto significative"?? …. decidiamolo una volta per tutte, n.d.r.), *procede dalla cerchia dei Bastioni per perdersi nell'abitato di Greco* (?? ... perdersi ?? mi risulta che ben poche auto del flusso di traffico che subiamo tutti i giorni nelle ore di punta si "perdano" in Greco", n.d.r.) *con una notevole riduzione di sezione e di flusso* (??, il problema non è il flusso in se ... ma il fatto che le auto, quante ne siano, passando da 3 a 1 corsia per senso di marcia si incanalano per vie strette, costrette a sostarvi per molto tempo rendendo per ore ed ore, ogni giorno dell'anno, l'aria irrespirabile, n.d.r.). *Solo la recente costruzione del quartiere Bicocca le ha fornito uno sbocco di qualche importanza* (??, il blocco del traffico che si forma a Greco per ore ed ore nelle ore di punta c'è da molto prima della Bicocca, semplicemente perché la M.Gioia-De Marchi è una delle possibili direttrici da/verso Nord-Est di Milano, n.d.r.), *anche se di non facile accesso proprio per via della scarsità di sezione a Nord della Cassina de' Pomm e quindi poco praticato* (?? alla faccia del "poco praticato"..., n.d.r.).**>>**

-a pag. 93: <<*Per via Melchiorre Gioia* (nei risultati della simulazione che analizza i probabili flussi di traffico post riapertura navigli, n.d.r.) *si nota un dirottamento del traffico su altre direttrici, segnatamente su via Sammartini , che viene a porsi come alternativa per gli spostamenti diretti verso Greco* (??, peccato che via Sammartini sia una via chiusa dalla presenza proprio del Martesana, e il traffico sarebbe inevitabilmente costretto a deviare comunque su v.le delle Rimembranze di Greco per poi tornare di nuovo, come avviene ora, a raggiungere Via E. De Marchi, intasando e inquinando ancor di più tutte le vie circostanti e soprattutto piazza Greco che, ricordo, ha un impianto semaforico che costringe ad una sosta doppia, quando non tripla considerando anche il semaforo all'incrocio con via Bottelli, n.d.r.). *Peraltro via Sammartini (che ospita assai meno attività commerciali di via Melchiorre Gioia) potrebbe essere suscettibile di interventi di fluidificazione che la rendano una stabile direttrice alternativa per raggiungere via De Marchi* (??, come già detto … alternativa improponibile se la via resta a fondo chiuso, n.d.r.) **.>>**

Considerazioni finali

Considerando quindi ciò che viene proposto nello studio di fattibilità realizzato dal Politecnico di Milano come "soluzione" per lo smaltimento del traffico (il far defluire il traffico su via Sammartini …), associato alla prevista limitazione ad una corsia per senso di marcia nel "tratto A" Cassina de' Pomm - via Cagliero, e al fatto che la quantità di traffico attuale, pur destinata a ridursi nel corso degli anni, resterà a livelli molto alti ancora per altri 15-20 anni, **è inevitabile considerare che si avranno maggiori intasamenti da traffico e alto inquinamento non solo nell'abitato urbano storico di Greco** (via De Marchi, P.za Greco, via C. Conti, V.le delle Rimembranze di Greco, vie limitrofe, come avviene da ormai 50 anni) **ma anche nel tratto finale di via Melchiorre Gioia per il quale è prevista nel progetto la riduzione da 2 a 1 corsia per senso di marcia e nelle vie adiacenti, a meno di non pensare a sostanziali modifiche alla viabilità che possano validamente incanalare il traffico di passaggio da/verso la periferia deviandolo dalle zone abitate che vanno appunto dall'incrocio di via M.Gioia con via Cagliero a tutto l'agglomerato urbano storico di Greco.**

La mia proposta

Una valida alternativa per lo smaltimento e la fluidificazione del traffico, riprendendo quanto accennato nello studio riguardo al previsto spostamento del traffico su via Sammartini (improponibile alle condizioni attuali della via …)**, potrebbe essere quella di "aprire" quella via realizzando un sottopasso che, superando il Martesana e affiancando sottoterra, a quote relativamente poco profonde, il percorso della massicciata ferroviaria potrebbe riemergere in superficie all'altezza del cimitero di Greco ricongiungendosi alla via E. de marchi, in questo modo tagliando fuori dal grosso del traffico e dell'inquinamento tutta la zona abitativa che comprende l'ultimo tratto di via M.Gioia (partendo da via Cagliero) e tutto l'agglomerato abitativo storico di Greco.**
La realizzazione dell'imbocco del sottopasso lato via Sammartini non dovrebbe presentare grossi problemi, considerata la larghezza della via (circa 20 mt.) e la lunghezza (circa 100 mt.) del tratto finale della stessa libero da ostacoli e attività commerciali, mentre qualche problema potrebbe presentarsi per il lato terminale là dove il sottopasso dovrebbe ricongiungersi con la via E. De Marchi, data la presenza di attività commerciali che limitano lo spazio utile libero esistente per permettere il riaffioramento e la ricongiunzione del sottopasso con la via in oggetto (una specie di quadrilatero lungo circa 50 mt. con larghezza massima di 30 a stringere man mano che ci si avvicina all'intersezione con via De Marchi), ma sono certo che al proposito l'Amministrazione e i tecnici del Comune sapranno trovare le giuste soluzioni tecniche.
Nella tavola allegata di seguito è visibile una schematizzazione di massima del tracciato del sottopasso con l'indicazione dei vincoli sopra descritti.

Conclusioni

Da 50 anni a Greco ci siamo "beccati", con tutte le conseguenze del caso, gran parte del traffico che entra ed esce da Milano da/verso la direzione Nord Est, in particolare proprio da quando, sotterrato il Martesana, è stata aperta via Melchiorre Gioia ...!! Chissà se, con la riapertura dei navigli, ammesso che venga realizzata, si potrà finalmente pensare di alleggerire un po' l'agglomerato urbano di Greco e il tratto finale di via M.Gioia dal traffico e se gli abitanti di questi quartieri avranno finalmente diritto a un po' di tranquillità in più e, soprattutto, a respirare un po' meglio ?? Io penso che lo meritiamo e credo lo si possa ottenere …. se finalmente le istituzioni saranno disponibili ad ascoltare !!

Zone interessate dall'alleggerimento del traffico e dalla diminuzione dell'inquinamento a seguito della realizzazione del sottopasso
Spazio attualmente libero da ostacoli
Attività commerciali locali limitano lo spazio utile libero da ostacoli
Via E. De Marchi
Tratto terminale di via Sammartini
Possibile percorso nuovo sottopasso
Viale delle Rimembranze di Greco
Via San Rafael delle Urne
Via Comune Antico
Via Privata Maestro Rota
Piazza Greco
Via C. Conti
Via Tiofane
Via Arno
Via Tirano
Via Sammartini
© 2018 Google
Google Earth