

Nuova viabilità a Bruzzano: facciamo il punto dopo l'assemblea in Zona 9.

Il 22 febbraio 2016 si è svolta al quartiere di Bruzzano un'assemblea molto partecipata, la terza in tre anni, convocata dal Comune di Milano e dal Consiglio di Zona 9 sul tema della sostituzione del passaggio a livello che Ferrovie Nord e Regione chiudono.

Il problema di oggi deriva da un errore fondamentale di qualche anno fa di Ferrovie Nord e di Regione Lombardia: non aver interrato o messo in trincea la linea FN da Bovisa fino a Cormano, in una zona intensamente urbanizzata. Il centrosinistra aveva chiesto l'interramento con incontri pubblici già dal 1995. L'ammodernamento delle Ferrovie nord realizzato ad Affori tagliando in due i quartieri e negando l'interramento ha pregiudicato il futuro, creando a cascata tutti gli altri problemi: divisione di Affori, divisione di Bruzzano, spostamento stazione Bruzzano. **Scelte effettuate da Regione Lombardia con Formigoni in accordo con Comune di Milano gestione Albertini. Mai queste amministrazioni hanno fatto incontri con i cittadini, e oggi tocca al centrosinistra sistemare le questioni, con il territorio compromesso.**

Comune di Milano e Consiglio di Zona 9 dal 2013 hanno chiesto che il progetto rispettasse il più possibile i quartieri e hanno convocato 3 assemblee pubbliche (10 luglio 2013, 20 ottobre 2014, 22 febbraio 2016) e 4 incontri pubblici in Consiglio di Zona (29 aprile 2013, 17 e 24 marzo 2014, 14 ottobre 2014) portando sempre Regione e Ferrovie Nord a presentare bozze di progetti.

L'apertura della stazione nuova di Bruzzano è stata decisa autonomamente da Regione Lombardia e Ferrovie Nord e il Comune ha fatto ritardare di 2 mesi l'apertura condizionandola a opere di sicurezza imposte a Ferrovie Nord: asfaltatura e fognatura di via Alberico da Barbiano, illuminazione di tutto il percorso per giungere alla stazione da Bruzzano vecchia (Alberico da Barbiano e proseguo a bordo parco), potenziamento illuminazione e pulizia del tratto finale di via Pesaro per accesso alla stazione lato Bruzzano nuova.

Nell'incontro del 22 febbraio 2016 sono intervenuti gli assessori comunali Piefrancesco Maran e Marco Granelli, per il Consiglio di Zona 9 la presidente Beatrice Uguccioni e il presidente della commissione territorio Luca Simi, il dirigente del Comune Stefano Riazzola, la rappresentante della Regione Valeria Chinaglia, i progettisti delle Ferrovie Nord Roberto Ceresoli e Antonella Villa.

Nell'incontro Ferrovie Nord ha presentato lo stato attuale del progetto:

- **Il passaggio a livello è sostituito da un sottopasso ciclopedonale** largo 4 metri, dotato di scale, scivoli e ascensori, posto 50 metri a nord dell'attuale via Oroboni;
- **Il passaggio a livello è sostituito anche da un sottopasso veicolare**, posto a nord di via Oroboni, realizzato con una strada locale di quartiere con una corsia per senso di marcia, che collega le due parti del quartiere di Bruzzano da via Martinazzoli e via Pantaleoni a via Pesaro, sbucando in prossimità dell'incrocio con via Senigallia;
- **Il sottopasso veicolare non interrompe via Alberico da Barbiano**, lasciandola come ora, poichè inizia a scendere subito dopo le case costruite al termine di via Pantaleoni (non c'è più la strada nel parco per collegare le case della seconda parte di via Alberico da Barbiano)
- **via Senigallia, via Pesaro, via Pantaleoni, via Martinazzoli, rimangono a senso unico;**

- Si prevede la costruzione di un terzo binario necessario per potenziare il numero di treni, che sarà collocato ad est degli attuali utilizzando lo spazio dell'attuale marciapiede di via del Reno, **lasciando però via del Reno a doppio senso** come l'attuale e spostando i parcheggi in via del Tago e via Carli dove verranno realizzati nuovi 40 posti a lisca di pesce, **realizzando poi un percorso ciclopedonale largo 4 metri tra via del Reno e la stazione Affori FN**, abbreviando il percorso tra Bruzzano e le stazioni MM e FN di Affori.

Il Comune di Milano ha presentato l'ipotesi di una Zona a traffico limitato controllata con telecamere che permetta l'accesso alle automobili ma blocchi gli autocarri, tranne quelli diretti alle proprietà. Questa zona controllata con telecamere e vietata all'attraversamento degli autocarri potrebbe estendersi alle vie Martinazzoli e Pantaleoni da una parte e dall'altra le vie Pesaro, Senigallia, Fano, Urbino, Oroboni, Morlotti, Dora Baltea, Dora Riparia.

I cittadini, in un dibattito molto intenso e serrato, hanno protestato per la divisione del quartiere e lo spostamento della stazione Bruzzano FN, e hanno presentato la preoccupazione che il sottopasso veicolare aumenti il traffico nelle strade del quartiere, alcuni proponendo lo spostamento del sottopasso veicolare a sud di via Oroboni, tra le vie Danubio – Marna e Dora Baltea, altri preferendo che il sottopasso veicolare non sia realizzato.

Ora, il Comune di Milano e il Consiglio di Zona 9, dopo aver ascoltato i cittadini, valuteranno con i tecnici tre opzioni differenti e alternative:

- a) **miglioramento del sottopasso veicolare a nord di via Oroboni** con eliminazione di una corsia di via Pesaro, recupero spazi verdi nel progetto, definizione sensi unici e ZTL per evitare il passaggio dei camion;
- b) **approfondimento e verifica della fattibilità tecnica delle alternative su via Baltea, Marna e Danubio** proposte dal Comitato;
- c) **approfondimento e verifica della possibilità di stralciare dal progetto il sottopasso veicolare tenendo e migliorando il sottopasso ciclopedonale di via Oroboni** e tutte le opere compensative su via del Reno.

Poi il Comune di Milano, a seguito di confronto con Consiglio di Zona e i cittadini, esprimerà parere per la conferenza dei servizi che Regione convocherà per la decisione definitiva. Obiettivo del Comune di Milano e del Consiglio di Zona 9 è limitare i danni della separazione dei quartieri operata dalle Ferrovie Nord e tutelare i quartieri dal traffico di attraversamento.

Per questo nel PUMS (Piano urbano mobilità sostenibile) **la Giunta Pisapia, con la delibera del dicembre 2015, ha tolto la tangenzialina che esisteva nel 2001 e 2006 nei Piani della Mobilità delle giunte Albertini e Moratti, strada a 4 corsie che avrebbe dovuto collegare via Aldo Moro (cimitero di Bruzzano) con lo svincolo autostradale passando e interconnettendosi con il sottopasso veicolare e con via Senigallia.**

Nel documento proposto ora al Consiglio Comunale (PUMS), rimane la programmazione della chiusura della via Pasta che taglia il Parco Nord a nord del Cimitero di Bruzzano, sostituendola con una strada di quartiere a una corsia per senso di marcia che dal Cimitero di Bruzzano passerebbe a nord del quartiere e, **senza collegarsi al sottopasso veicolare**, continuerebbe lungo la ferrovia a nord portando il traffico sulla via Girardengo (strada provinciale al confine con Cormano) e poi su viale Rubicone e svincolo autostradale. Una strada ad oggi né progettata, né finanziata, ma prevista nella programmazione della viabilità da potersi realizzare nei prossimi decenni, se e quando

il Comune la metterà in priorità e la finanzia. Ma non ci sarà più la tangenzialina a 4 corsie, la strada sarà di una corsia per senso di marcia e non incrocerà l'eventuale sottopasso veicolare.

Marco Granelli