

Zona 8: la porta di nord ovest della città

Premessa

Su questa parte della città si riversano imponenti flussi di traffico:

- Le tre autostrade Mi-To, Mi-Laghi e Mi-Venezia confluiscono su Viale Certosa, via Scarampo e via Sant'Elia.
- La SS 11 e la Strada del Sempione SS33 confluiscono su Molino Dorino/Via Gallarate.
- La SS 233 proveniente da Garbagnate e la strada proveniente da Novate (che arriva a Quarto Oggiaro scavalcando la Mi-Ve), confluiscono sul ponte Palizzi per poi diramarsi verso Console Marcello, Espinasse e Varesina.

Il movimento ingente delle auto verso e dentro la città hanno modalità diverse perché rispondono ad esigenze diverse di mobilità:

- C'è chi usa l'auto **solo per andare ad un posto di lavoro**, dal quale non si muove se non a sera tornando a casa (le ore di punta). Con un'adeguata offerta di trasporto pubblico, sarebbero di meno oppure userebbero un parcheggio di corrispondenza alle stazioni di Ferrovie e Metro nell'area metropolitana.
- C'è chi si muove in auto per **destinazioni diverse nel corso della giornata**. Nelle ore di punta trarrebbe beneficio dalla riduzione degli spostamenti dei lavoratori a sede fissa. Nelle altre ore si muovono abbastanza agevolmente. Ci sono poi i movimenti in auto saltuari e non sempre necessari.
- C'è chi usa **i mezzi pubblici** ma quelli di superficie sono ora molto penalizzati dalla congestione del traffico; occorre intervenire con corsie preferenziali per i bus, aumentando quelle per i tram e asservendo i semafori al loro passaggio.

I parcheggi di corrispondenza

I parcheggi di corrispondenza in Milano, con l'aggravante di essere gestiti dall'ATM, sono decisamente scoraggianti per gli utenti; non si comprende perché l'ATM non riservi, almeno agli abbonati, l'uso gratuito di questi parcheggi.

Il Comune ha realizzato o fatto realizzare parcheggi, ultimati da anni, e messi in funzione da poco senza un briciolo di informazione, come quello alla stazione di S. Leonardo e quello interrato alla stazione del Passante a Certosa.

La situazione attuale e i parcheggi di corrispondenza

I punti di **interscambio con metrò e passante** sono decisamente troppo pochi per essere efficaci. Quello con gli jumbo tram su viale Certosa è inesistente:

- Possibili parcheggi sotto il cavalcavia di via del **Ghisallo** e per la linea di forza che fa capolinea a **Roserio**.
- **Molino Dorino**, parcheggio multi-piano, è ancora insufficientemente usato (auto in sosta tutt'intorno ed anche dentro il quartiere San Leonardo).
- **Lampugnano**, ben collegato al flusso proveniente dalle autostrade, è abbastanza usato tanto che è necessario un suo ampliamento; l'incrocio Natta/Sant'Elia sarà in crisi permanente, con le nuove previsioni dell'accordo Giunta Moratti /Ligresti di 90.000 mc. aggiuntivi presso la stazione MM linea rossa.

Questi parcheggi tuttavia sono troppo cari per chi deve usarli tutti i giorni, per cui abbiamo penetrazioni per la sosta quotidiana selvaggia sia nel Gallaratese, sia al QT8 e nelle adiacenze di P.le Lotto.

- **Stazione di Certosa del Passante**, parcheggio comunale interrato, da poco aperto ma è sconosciuto ai più.
- **Stazione del passante di Villa Pizzone** serve esclusivamente l'enclave dell'area dei Gasometri.
- **Stazioni FNM di Quarto Oggiaro e di Bovisa**, con l'assetto attuale della viabilità non sono in grado di drenare traffico proveniente dal nord.

Da questa sia pur sommaria descrizione risulta evidente che l'attuale sistema di parcheggi d'interscambio è assolutamente insufficiente per il drenaggio del traffico di lavoratori con sede fissa in Milano.

Sarebbe necessario

- **Lampugnano**: ampliamento di quello esistente.
- **P.le Lotto** (dove oltre al metro c'è anche la 90/91 e altre linee di superficie), creazione di un grosso parcheggio, nel sottosuolo di via Caprilli oppure di via Gavirate; ma la stessa linea rossa del metrò rischia essere insufficiente per il drenaggio del traffico privato.
- **Stadio San Siro**, con la nuova linea Metro 5 potrebbe drenare il traffico proveniente dalla SS11 e dalla tangenziale ovest, prevedendo per tempo massicci parcheggi pluripiano (utili in orari diversi anche per lo stadio.)
- **Passante**, utilizzare assai meglio il passante come penetrazione in città, alternativa all'auto, giacché il passante incrocia tutte e tre le linee attuali della metropolitana. Per la **stazione di Certosa** sarebbe utile un collegamento con l'area di via Stephenson, dove sono previsti dal PGT volumetrie di terziario eccezionali.
- **Roserio**: per la SS233 si potrebbe pensare di creare un interscambio nell'attuale capolinea che, se collegato alla città in maniera efficiente con frequenze adeguate della linea tranviaria esistente, sarebbe la soluzione, con flussi inversi, anche per la Città delle Salute (a meno che si concretizzi la connessione con il "tram automatico pensile" con Molino Dorino attraverso il progetto di Cascina Merlata, di cui si parla).

Potenziare le linee tranviarie di superficie

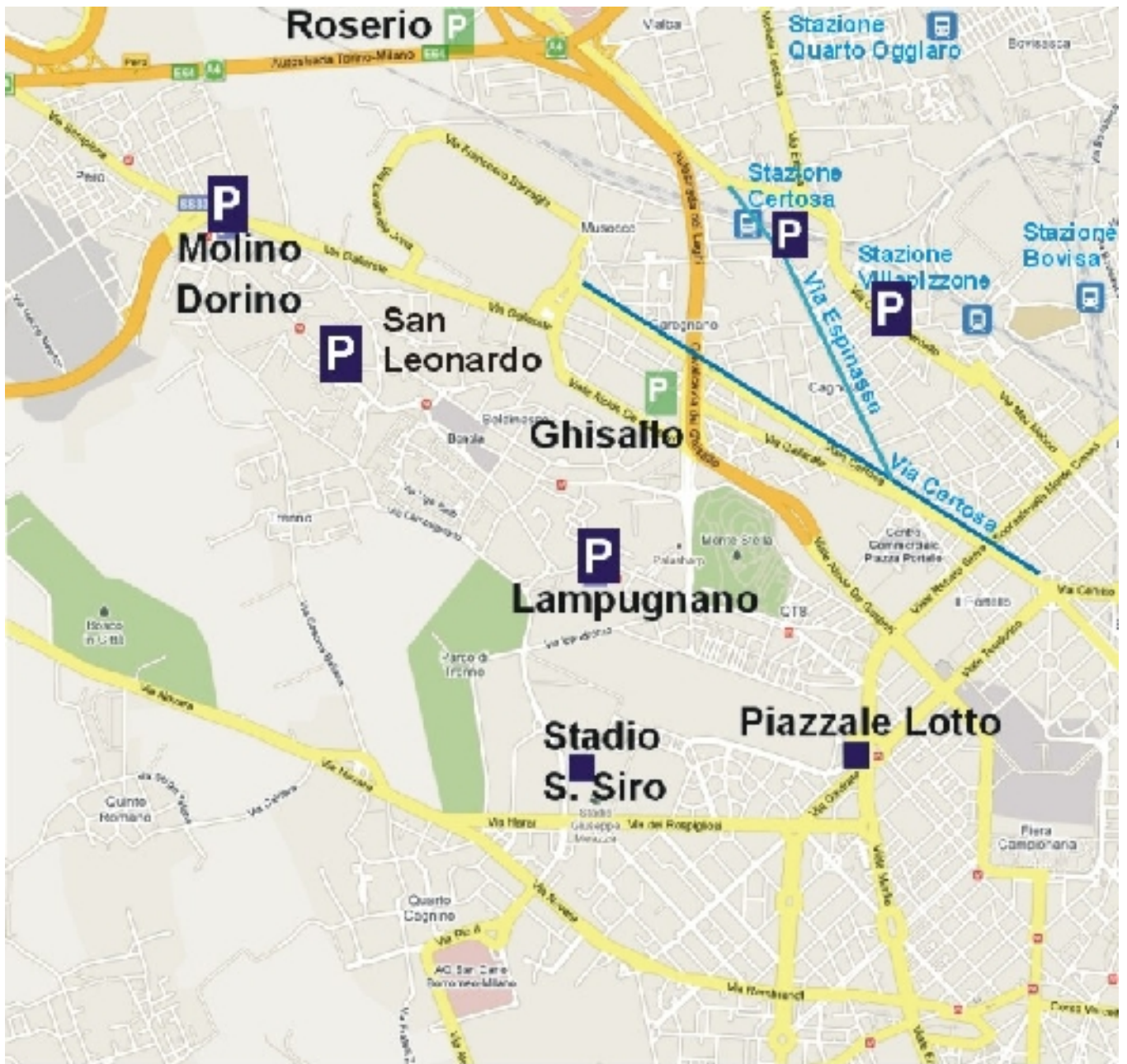
Ulteriore risorsa per drenare il traffico automobilistico in ingresso sono le linee di forza tranviarie, in particolare quelle in sede propria; cominciando da quelle che già esistono ma non vengono utilizzate a questo fine:

- Sede autonoma di viale Certosa e l'asse Espinasse. Palizzi, Mambretti, Roserio: occorrono frequenze adeguate e soprattutto asservimento semaforico.
- **Il tram 7**, attuale capolinea in Cacciatori delle Alpi, potrebbe proseguire fino alla stazione del Passante di Certosa, indi nella via Triboniano lungo la Ferrovia e arrivare all'ingresso del Cimitero Maggiore; inoltrandosi sulla via Gallarate verso Pero (che deve essere declassata, stante le previsioni di viabilità previste per l'Expo) arriverebbe a servire il nuovo insediamento della Merlata e quindi attestarsi su Molino Dorino.

Il problema irrisolto riguarda gli **assi ovest-est e nord-sud**, oggi assolutamente inesistenti o malamente coperti con linee di autobus che, immerse nel traffico, sono assolutamente inaffidabili. Occorrono scelte coraggiose per linee tranviarie di forza:

- **Asse ovest-est:** la strada obbligata è dotare l'interperiferica, in corso di realizzazione, di una robusta linea tranviaria in sede propria anche per togliere dall'isolamento Quarto Oggiaro/Vialba, quartieri che sono oggi completamente circondati da autostrade e ferrovie e quindi con modestissima accessibilità.
- **Asse nord-sud:** occorre partire dalla zona del Cimitero Maggiore per via Sant'Elia, via Diomede, via Ippodromo, stadio San Siro (eventualmente sottopassarlo come previsto per le auto ma non per il tram), via San Giusto, tagliare il Campo di Marte (a est del San Carlo) e arrivare in via Saint Bon, via Inganni fino a P.le Tirana/San Cristoforo, dove incrocerà la futura linea 4 del metrò. Ma questa potrebbe essere la sede della chiusura dell'anello ferroviario, la famosa Circle Line come proposto recentemente dal PD.

Infine occorre considerare che quando si procederà ad interventi di riqualificazione dello Scalo Farini sarà indispensabile creare un attraversamento, preferibilmente solo con tranvia, da Lancetti a Caracciolo con prosecuzione quindi attraverso P.za Firenze, via Teodorico, via Vigliani, e quindi P.le Lotto.



- P Parcheggi esistenti
- P Parcheggi possibili