



**All'Assessore ai trasporti e alla mobilità del Comune di Milano, Marco Granelli  
cc Al sindaco di Milano, Giuseppe Sala**

**OGGETTO: Quartiere Sarpi-Bramante-Canonica**

Egregio Assessore,

con la nostra nota del 15 maggio 2018 (protocollo PG 0212956/2018), avevamo avuto modo di segnalare la problematicità, dal punto di vista della mobilità sia veicolare che pedonale, rappresentata dall'incrocio Procaccini-Messina.

Alla suddetta nota era stata posta a corredo una petizione cui avevano aderito circa 400 persone, costituite per lo più da abitanti residenti intorno all'incrocio e non rassegnati ad accettare oltre questa situazione di obiettiva e persistente criticità; ciò, al fine di dare maggior forza alla segnalazione, nell'auspicio di una seria presa in considerazione da parte dell'Amministrazione comunale e con l'assunzione delle iniziative conseguenti.

Sino ad oggi non abbiamo ricevuto alcun riscontro, se non indirettamente attraverso una Sua breve replica alla giornalista de "Il Giorno" (Marianna Vazzana) che, alla domanda "*Gli abitanti vi chiedono un incontro*", ha risposto: *«Incontreremo l'associazione, faremo le verifiche e, laddove necessita, realizzeremo quanto serve»*. Bene, sono passati cinque mesi da questa Sua "rassicurazione" a mezzo stampa, ma l'incontro lo stiamo ancora aspettando.

Oggi apprendiamo attraverso il comunicato apparso sul sito del Comune di Milano del 22 ottobre che la giunta ha deliberato "*Sei milioni di euro per rinnovare i binari del tram e il manto stradale... lungo alcune vie della tratta tranviaria milanese. Si tratta di via Procaccini e dell'incrocio con via Messina, di via Montello, piazza Baiamonti, ...*" e che fra gli altri interventi previsti per il miglioramento della viabilità e al fine di evitare il parcheggio selvaggio "*verrà allungato il marciapiede in via Procaccini - via Messina, oggetto di sosta abusiva che spesso ostacola il passaggio del tram;...*" e "*Ancora in piazza Baiamonti, con un intervento finanziato a scapito oneri dai privati, si sta realizzando una pista ciclabile.*"

Sembra quindi che qualcosa si stia muovendo e che un qualche intervento atto a ridurre la pericolosità dell'incrocio sia stato studiato e pianificato. Assieme alla petizione sopra citata ci eravamo fatti carico di prospettare anche una possibile soluzione di cui alcuni criteri sembrerebbero essere stati recepiti dai Suoi uffici tecnici.

Riteniamo allora ancora più utile e necessario un confronto per capire meglio quale soluzione è in gestazione e con quale tempistica, questo anche al fine di dare una risposta più circostanziata a quegli abitanti che si sono mobilitati nella raccolta delle firme e che si aspettano una risposta esauriente. Ed è anche per questo motivo che reiteriamo la richiesta di un incontro.

La calendarizzazione del suddetto incontro potrebbe costituire anche l'occasione per esaminare congiuntamente alcune altre problematiche del quartiere che riguardano le Sue deleghe, in qualità di Assessore alla Mobilità ed ai Trasporti, che si provvede a riepilogare di seguito:

- Zona 30: con l'istituzione, nel 2014, della ZtL ambientale, nel quartiere - oltre al posizionamento di telecamere per il controllo in automatico del rispetto degli orari consentiti per il carico e scarico merci - è stata estesa a tutta l'area controllata anche la zona 30. Zona 30, però, raffazzonata e segnalata molto male, tant'è vero che viene poco rispettata. A differenza di quanto fatto per altre Zone 30 attive sul territorio comunale, non è stata, infatti, realizzata alcuna segnalazione sulla pavimentazione delle vie dove detta Zona è attiva. Risulta così difficile avere la percezione di entrare in una Zona 30, anche in ragione del fatto che i cartelli verticali con i limiti di velocità sono poco leggibili e visibili, essendo "mescolati" con numerosi altri cartelli, non risultando, in tal modo, di agevole individuazione. A tal riguardo, desideriamo segnalare che la realizzazione di segnalazioni orizzontali costituisce un intervento di modesto impatto economico: conseguentemente, non si comprende e non si giustifica l'assenza di qualsivoglia riscontro attuativo a detta istanza, peraltro già perorata anche dal Municipio 1 già nel 2016.

- Dissuasori della sosta (parigine) a protezione dei marciapiedi e degli scivoli per portatori di handicap: sono anni che continuiamo a chiedere la installazione di dissuasori della sosta sull'incrocio Montello-Guercino-De Dragon, al fine di proteggere i marciapiedi dalla sosta indiscriminata di camion e di furgoni (e ultimamente, anche di autovetture) che trasformano i marciapiedi ai quattro angoli dell'incrocio in piattaforme logistiche per il carico e scarico merci. Questa richiesta, veicolata anch'essa attraverso il Municipio 1, non ha avuto esito alcuno, pur risultando una soluzione semplice e ottimale dal punto di vista costo/efficienza. Visto che ora l'Amministrazione sembra intenzionata a volere dedicare particolare attenzione a punire la sosta non consentita sui marciapiedi, quale migliore occasione per il suo Assessorato per dare un reale contributo a questa opera meritoria e prevenire così il ripetersi di fenomeni che come illustrato chiaramente nelle figure 1a) e 1b), quotidianamente si ripetono?
- Rifacimento manto stradale della via Bramante: la via Bramante è stata ribitumata a fine settembre del 2017. I lavori appaltati non hanno tenuto conto della presenza dei Binari del tram: nessun accorgimento è stato adottato fra binario e asfalto, così, già dopo 6 mesi, le buche hanno cominciato a ripresentarsi e a ricreare nuove condizioni di pericolo. Oggi - a distanza di un anno - si può affermare che la situazione del manto stradale è più o meno nelle medesime condizioni precedenti alla realizzazione dell'intervento di rifacimento. Analoga alla condizione *ante* lavori, è sicuramente la situazione dello scolo delle acque piovane: non essendo stata valutata con la necessaria accortezza la pendenza del nuovo asfalto e la situazione delle bocchette di accesso ai pozzetti per lo scarico acque, ad ogni evento meteorico anche di modesta intensità, la via si riempie di pozzanghere estese, con evidente disagio dei pedoni che vengono regolarmente schizzati dalle auto e dai tram in transito. Viene spontaneo chiedersi con quale poca cura siano controllati i lavori? Inoltre non essendoci in sito alcun accorgimento né per assorbire le vibrazioni che il passaggio dei tram trasmettono alle abitazioni né per ridurre l'inquinamento acustico che, specialmente durante la notte, è superiore a quanto previsto dalle norme, diventa quanto mai necessario pianificare interventi strutturali e duraturi come quelli previsti per la via Montello (come da comunicato di cui sopra) inserendoli anch'essi da subito nel programma del Piano Triennale delle Opere 2018-2020.
- Furgoni inquinanti e nuove regolamentazioni: con il primo ottobre è entrata in vigore la regolamentazione regionale aggiornata che limita permanentemente la circolazione per gli autoveicoli Euro 3 diesel e dall'ottobre 2019 essa sarà estesa anche agli autoveicoli Euro 4 diesel. Il controllo verrà eseguito, in prima battuta, dalla Polizia Locale e, in prospettiva, da telecamere che saranno installate agli ingressi in città. Nel frattempo, in Area C è già stato attivato "*il divieto di accesso alla ZTL Area C per i veicoli alimentati a gasolio Euro 4 senza FAP classificabili come Diesel Pesanti destinati al trasporto cose*" e il controllo è effettuato con le telecamere. Considerato che il nostro quartiere è già dotato di telecamere per il controllo degli orari di carico e scarico merci, ed è soggetto a pesanti livelli di inquinamento determinati dal transito di furgoni e camion obsoleti per il carico merci specie attorno al plesso scolastico di via Giusti, perchè non abilitare anche queste telecamere al medesimo controllo rendendo così congruenti le due aree? Ci sembra che anche questa proposta non generi alcun impatto economico per l'Amministrazione e, qualora attuata, potrebbe rappresentare un reale segnale che la lotta all'inquinamento non è solo una "petizione di principio".
- ZTL su Via Sarpi: la situazione viabilistica su via Sarpi sembra necessitare di una messa a punto: non è chiaro neppure alla Polizia Locale se la via sia assoggettata o meno ad un regime di ZTL o di via pedonale. I cartelli segnalano, di fatto, la via come pedonale, ma, di contro, risultano essere posizionati indicatori stradali sul senso di marcia delle autovetture che non vengono rispettati, vanificando, in tal modo, la pedonalizzazione della via. Così, nel tratto fra via Rosmini e via Lomazzo, il senso di marcia previsto è da Sud verso Nord (congruentemente con la posizione delle telecamere), mentre per il resto della via esso è da Nord a Sud. Questo accorgimento aveva anche lo scopo di prevenire le corse dei Taxi che spesso percorrono la via

Sarpi per tutta la sua lunghezza bypassando le code nelle vie circostanti e procedendo a velocità sostenuta. Inoltre molte autovetture e furgoni provenienti da via Lomazzo entrano in via Sarpi raggiungendo via Signorelli by-passando il controllo delle telecamere. Crediamo sia opportuno chiarire la reale situazione della via e se del caso modificare opportunamente la segnaletica.

Chiudiamo qui questa nostra lettera confidando che ad essa faccia seguito questa volta una Sua convocazione per un incontro in merito.

Certi di un Suo riscontro, l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Associazione Vivisarpi  
Il Presidente  
Pier Franco Lionetto



Milano, 29 ottobre 2018



**Figure 1a) e 1b) – Occupazione di marciapiedi, scivoli e strada per attività di carico scarico merci**



**ASSOCIAZIONE VIVISARPI**  
**viale Montello 16, 20154 Milano**  
**[www.vivisarpi.it](http://www.vivisarpi.it)**