



Gruppo Naturalistico della Brianza

ASSOCIAZIONE PER LA DIFESA
DELLA NATURA IN LOMBARDIA – ODV

Iscritta nel Registro Regionale del Volontariato
Aderente alla Federazione Nazionale Pro Natura
22035 Canzo (Co) - C. P. 24 - Tel. 031-6824.29

SEZIONE DI CUSANO MILANINO

via Costanza 4, tel. 02-6640.1390

umbertoguzzi1@gmail.com

VIALE DEI TIGLI: UN ALTRO PASSO VERSO IL BASSO

La dequalificazione del Milanino, sempre meno Città Giardino...

Dopo le “riqualificazioni” di viale Cooperazione e viale Buffoli, dove più d’una amministrazione comunale ha tramandato ai posteri un ricco campionario di deprecabili ed emblematici “monumenti” all’errore di progettazione (qualche esempio su www.rudyz.net/gndb qui: >>>), ora tocca al viale dei Tigli.

Volutamente non considerando in questa sede gli alberi di cui porta il nome, che il viale fosse bisognoso di manutenzione era evidente a chiunque.

“Qualcuno tra voi ricorda quando viale dei Tigli è stato asfaltato l’ultima volta?”

Così scriveva Daniele Terrin al Comune di Cusano Milanino nel 2021 senza ricevere la risposta richiesta.

PROBLEMI

La casistica che i residenti ci hanno segnalata è ampia.

Senza pretesa di essere esaustivi, elenchiamo le criticità di maggiore impatto per gli utenti della strada “meno garantiti”, proprio coloro ai quali più gioverebbe il poter passeggiare alla frescura che, oltre al profumo durante la fioritura, i tigli garantiscono più di altri generi di alberi.

- **Marciapiedi** non percorribili da parte di chi non abbia un passo agile ed un incedere sicuro o abbia necessità di spostarsi su o con ausilio di ruote.
- **Attraversamenti pedonali** trasversali presenti soltanto nei pressi degli incroci principali, seppure ormai come parvenze consunte e semi-cancellate delle zebbrature “che furono”. Invece del tutto assenti negli incroci intermedi.

Qui, paradossalmente, sono invece esistenti per lo più (ma non ovunque) in senso parallelo al viale: come raccordo fra i suoi marciapiedi nei punti di attraversamento delle vie laterali.

Incongruenza non chiara al senso comune essendo il calibro di queste ultime circa la metà

del viale in cui si immettono, con proporzione analogamente comparabile del numero di veicoli di passaggio.

Risposta a reiterate istanze sul tema era stata: “Inseriremo anche gli attraversamenti trasversali quando ridipingeremo la segnaletica a terra in zona”.

Ma alle parole non sono seguiti i fatti.

- **Carreggiata** con buche, rappezz e, da ultimo, le cicatrici della fibra.
- **Cordoli** in pietra più (in alcuni punti) o meno disallineati ed in alcuni casi col tronco dei tigli arrivato a loro contatto.
- **Traffico** di attraversamento da nord in ora di punta per evitare incroci semaforizzati.
- Possibilità di essere percorso a **velocità eccessiva** da parte dei mezzi a motore.
- **Incremento della sosta** nei tratti più vicini a viale Cooperazione ed alle scuole della zona in orari scolastici di entrata e uscita.

MA ALMENO L'ACQUA OGGI SCORRE

Nonostante alcune caditoie stradali, per il deflusso delle acque di pioggia in fognatura, siano completamente intasate di terra (perché non vengono tenute regolarmente pulite?), e ve ne sia almeno una addirittura esattamente impostata in corrispondenza del “piede” di un tiglio (clamoroso e colpevole errore progettuale di chi ha piantato l’albero, se successivo alla fognatura, o viceversa nel caso opposto), **non siamo a conoscenza di problemi degni di nota nella gestione delle acque meteoriche** anche in caso di piogge intense, che nei mesi scorsi non sono mancate.

IL PROGETTO DELL'AMMINISTRAZIONE LESMA

Annunciata sul notiziario comunale di febbraio 2023 la consegna del progetto definitivo da parte dello studio incaricato, a fine settembre l’Amministrazione Comunale lo ha presentato pubblicamente alla cittadinanza nell’imminenza dell’inizio lavori.

Abbiamo cercato di contattare il progettista per avere chiarimenti su alcuni punti.

Poiché non è stato possibile, non avendo ricevuto risposta, ne scriviamo qui col beneficio del dubbio.

SPERANZE

I preesistenti **lampioni** con lampada non recessa e calotta trasparente, in violazione della normativa sull’inquinamento luminoso (col dubbio che non lo fossero neppure quando erano nuovi,

qualora successivi all'entrata in vigore della Legge Regionale della Lombardia in materia: n. 17 del 27 marzo 2000), a recente verifica **risultano essere stati adeguati**.

Non è chiaro se si tratti già di anticipo sulle opere da realizzarsi. Ad ogni modo si confida che, se anche vi dovesse essere un'ulteriore nuova illuminazione, sarà altrettanto rispettosa della legislazione regionale vigente.

TIMORI

Le **nuove caditoie**, che (stando a quanto ad oggi risulta) saranno realizzate in orizzontale sul piano della carreggiata, temiamo potrebbero essere **meno efficienti di quelle aperte in verticale** nei cordoli perché più facilmente ostruite dalle foglie.

Non sono disponibili dettagli sulla possibilità che prevedano entrambe le **soluzioni in un unico manufatto**, come per l'ultima caditoia (lato ovest) in viale Margherita angolo viale Unione.

Altre precedenti "riqualificazioni" hanno prodotto le odierni piscine e paludi che si formano dopo ogni pioggia un poco più intensa di una pioggerella primaverile.

Come, ad esempio, in viale Buffoli "zona chiesa" e antistante l'"ingresso sud torre acquedotto".

Davvero non sarebbe stato possibile **ripristinare la funzionalità di quelle esistenti?** Se necessario anche sacrificando, dove indispensabile, l'eventuale alberatura che oggi vi sovrappone?

CONTESTO DIMENTICATO e STORIA

PERDITA DI MATERIALI PREGIATI IN DISCARICA? DUBBI SUI NUOVI

Verranno riutilizzati i massicci cordoli in pietra bocciardata?

NB la bocciardatura è una lavorazione superficiale di elementi lapidei da lasciare a vista, che crea una superficie leggermente corrugata, conferendo un aspetto simile al materiale naturale.

Se, auspicabilmente, sarà così: **come si farà con l'aumentato sviluppo lineare** determinato dall'ampliamento degli spazi verdi?

E come si reperiranno **elementi con i necessari variati raggi di curvatura** in corrispondenza delle "pensole" da realizzarsi agli incroci per ridurre l'ampiezza della carreggiata e facilitare gli attraversamenti?

Se così non sarà, come per precedenti "dequalificazioni", **andranno persi** (questa volta, si spera, almeno non buttati in discarica o finiti chissà dove - o chissà in casa di chi - ma accantonati per futuri riutilizzi) **gli odierni cordoli di pregio** per: materiali (si tratta di granodioriti), dimensioni, e loro particolare lavorazione.

Materiali che non hanno corrispondente per qualità (e spessori) in quelli utilizzati per le recenti “dequalificazioni” (non solo locali): come dimostrano lastre e cordoli che ovunque (a Cusano Milanino e non solo) è possibile vedere in breve tempo spezzati dal passaggio e dagli urti degli autoveicoli.

Il progettista incaricato ha affermato che la larghezza dei cordoli attuali è disomogenea e decrescente procedendo da sud verso nord (*) ed ha previsto di uniformarla.

Poiché la sezione stradale a sua volta si restringe verso nord (più precisamente è ridotto lo spazio per aiuole e marciapiedi) **forse quella esistente era una scelta deliberata dei progettisti del passato. Nel qual caso, mantenerla, avrebbe anche un senso ed un valore storico.**

(*)

Abbiamo direttamente verificato che la larghezza del cordolo è di circa 30 cm sulle soglie ribassate dei passi carrai: dove probabilmente è posizionato appoggiato sul lato.

Altrove è invece collocato in verticale e passa da poco meno di 20 cm, nel tratto sud compreso fra viale dei Fiori e via Ligusto, ai circa 15 cm nell'ultimo tratto nord.

Qui, mentre la carreggiata è sempre indicativamente uniforme - variando tra poco più di 8 e quasi 9 m -, anche i marciapiedi e le aiuole si riducono dai poco più di 2 m ciascuno a, rispettivamente, 1,20 m e 1,60 m.

Trattandosi delle lottizzazioni più tarde e lontane dal nucleo iniziale del Milanino di inizio Novecento, si ha l'impressione che - tradendo le logiche su cui il Milanino era stato fondato - si siano sacrificati gli spazi pubblici per privilegiare la massimizzazione della superficie dei lotti privati da vendere rispetto all'originaria attenzione e cura anche al contesto pubblico e comune in cui essi erano inseriti.

Cura che addirittura aveva portato a disegnare alcune vie (Costanza, Previdenza, Benessere...) non rettilinee ma curve: proprio per favorire una maggior efficacia paesaggistica nella visuale di chi le percorre cui è offerta una piacevole, perché mutevole, successione di prospettive degli edifici e della vegetazione dei giardini in cui sorgono.

PERDITA ORIGINARIO DISEGNO E RELATIVE PROPORZIONI IMPIANTO STRADALE

Il precedente ragionamento ci porta di conseguenza anche a non condividere la scelta di restringere la carreggiata stradale per tutta la sua lunghezza.

Nella gerarchia dell'originaria viabilità del Milanino si passa dalle più strette e ombrose via Fondazione e via Risparmio, alla larghezza massima dei due controviali di Viale Buffoli, passando per altre intermedie fra cui ci limitiamo a citare le ampie carreggiate incorniciate dai filari di platani e ippocastani di Viale Unione e Viale dei Fiori o del centrale Viale Cooperazione con il grande edificio dell'Unione Cooperativa ed, un tempo, il servizio tramviario espressamente dedicato al Milanino.

NB Servizio tramviario perso per la poca lungimiranza di generazioni di amministrazioni comunali susseguitesi negli ultimi decenni: avrebbe infatti potuto essere il collegamento

dell'anello fra le parallele linee su rotaia da Milano a Cinisello (31) e la rinnovata per Desio e Seregno.

Ciascuno di questi viali ha la propria specificità e importanza anche simbolica per le antiche ville che ancora vi si affacciano e per ciò che resta di quella che un tempo fu la Città Giardino e della quale, al di là della retorica che troppi ne fanno a parole operando al contrario nei fatti, ormai non rimane più molto.

Le stesse valutazioni valgono, naturalmente, anche per Viale dei Tigli.

Dunque cambiarvi la percezione dello spazio allargando i marciapiedi ed alterandone la simmetria con la sosta consentita alle auto solo da un lato avrà un effetto non trascurabile.

Come dimostrato dal semplice esempio riferito ad una sezione trasversale del più ampio tratto a sud di via Ligusto,

e prendendo come unità di misura 1 = 2 m: l'attuale larghezza del marciapiedi:

si passerà infatti da una proporzione simmetrica

1 + 1 + 2 + 2 + 1 + 1

marciapiedi 2m + aiuola 2m + carreggiata “4m+4m” + aiuola 2m + marciapiedi 2m

ad una proporzione “zoppa”

1 + 1, x + 1 + 3, x + 3, x + 1, x + 1

da est verso ovest:

marciapiedi 2 m + aiuola 2, x m + carreggiata “sosta 2 m + 3, x m + 3, x m” + aiuola 2, x m + marciapiedi 2 m

Viene da pensare agli **insediamenti urbani dell'antichità, di cui oggi resta poco più dell'impianto viario.**

Anche il Milanino, al di là di tutte le ingiurie che nel suo oltre un secolo di vita ha subito per la mancanza di cultura e le logiche edilizie puramente speculativo-commerciali di immobiliaristi, proprietari e pubbliche amministrazioni, **almeno manteneva l'antica proporzione della rete stradale** del suo nucleo superstite.

Ora vedrà inesorabilmente intaccata anche questa.

A completamento della scellerata opera di pavimentazione in autobloccanti “stile lungomare romagnolo” al posto dell'erba di molti marciapiedi avvenuta negli anni scorsi.

Tra gli abitanti del Milanino che da più tempo vi risiedono e ne hanno visto il progressivo degrado, più d'uno ha così lapalissianamente commentato il declassamento viabilistico:

“Bisognerà cambiargli il nome: non sarà più VIALE dei Tigli ma VIA dei Tigli”.

ALBERI

Fra le ragioni addotte per giustificare l'allargamento delle aiuole a spese della carreggiata, l'unica plausibile (avanzata dal progettista) è la spinta esercitata sugli elementi in pietra dei cordoli dal fusto di alcuni tigli che vi è arrivato a contatto.

Problema, presente anche in altre vie, che **poteva essere risolto in altro modo**.

- Dal più semplice: temporanea rimozione del cordolo (come per i vicini tigli a Cinisello Balsamo nel tratto di via Marconi al confine con viale Unione).
- A soluzioni più elaborate, che integrino spazi verdi e gestione di viabilità e sosta delle automobili, sulle quali non è però questa l'occasione di intrattenersi.

Al contrario (come affermato da esponenti dell'Amministrazione Comunale nelle rispettive dichiarazioni pubbliche di cui siamo a conoscenza), **dire che "l'allargamento dell'aiuola farà bene agli alberi ed è necessario per il loro sviluppo", come minimo dimostra ignoranza di ciò di cui si sta parlando e della fisiologia degli alberi.**

1. Le **radici assorbenti** di piante delle dimensioni dei tigli di viale dei Tigli **non si trovano certo a mezzo metro dal fusto**.
2. Né **mezzo metro in più di aiuola cambierà significativamente** lo sviluppo degli apparati radicali.
3. Anzi, ad aggravare quanto già danneggiato dai lavori per l'interramento della fibra (non proprio rispettosi del Regolamento Comunale del Verde per quanto riguarda la protezione delle radici durante i lavori in vicinanza degli alberi), **le operazioni connesse a demolizioni, nuovi scavi e nuove opere lasceranno a loro volta nuovi segni** (già immediatamente evidenti all'avvio del cantiere nel primo lotto).
4. Oltretutto, poiché il nuovo limite di progetto delle aiuole ampliate sembra in molti punti sovrapporsi esattamente al tracciato dei cavi della fibra, negli spazi da questi già oggi occupati, ed in quelli che saranno interessati dai nuovi collegamenti fognari, **le radici non potranno comunque estendersi**.
5. Più utile, e sufficiente nella situazione data, sarebbe la semplice **periodica movimentazione superficiale del terreno** delle aiuole così come sono ora.
6. L'asserita argomentazione che **si amplierà la superficie disponibile all'infiltrazione delle acque meteoriche**, che considerata in assoluto vedrebbe il Gruppo Naturalistico della Brianza naturalmente favorevole - viste le nostre proposte in materia di deimpermeabilizzazione avanzate quando del tema non si occupava nessuno (almeno a Cusano Milanino e dintorni - su www.rudyz.net/gndb *Un premio alla buona condotta...* leggi di più >>), nel caso specifico **sarebbe più credibile se venisse da un'amministrazione comunale che non abbia la realizzazione di parcheggi come faro guida**: a spese di spazi verdi (nonostante ci si vanti di soluzioni innovative solo per chi si affacci alla materia senza adeguata cultura e formazione ed alla prova dei fatti emblematiche per i difetti che avevamo preannunciato e già dimostrano evidenti a poco tempo dalla realizzazione - su www.rudyz.net/gndb *In via Azalee regaliamoci un prato, non un parcheggio...* leggi di più >>), tollerando la sosta abusiva sui medesimi, lasciando inutilizzati i parcheggi sotterranei

esistenti e ignorando le proposte più sistematiche adottabili per tutto il territorio comunale.

Solo a titolo esemplificativo di quanto appena elencato possiamo qui ricordare: il parcheggio interrato presso palazzo Omodei, nuovi parcheggi e la platea commerciale previsti a spese delle aiuole in piazza Marcellino accanto alla chiesa, deimpermeabilizzazioni risibili come l'imbarazzante “allevamento di sassi” di via Stelvio, altri parcheggi in via Roma, dove verranno rimossi i binari del tram, invece che pensare l'area come un parco lineare forestato a bosco urbano.

NB se si volesse davvero il bene dei tigli, ci si sarebbe accorti e si porrebbe rimedio almeno alla **palma che**, costituendo anche un fattore non indifferente di indotta instabilità, **da anni cresce nel “castello” di uno di essi che lasciamo ai lettori individuare.**

INERBIMENTO AIUOLE

Vista la natura delle erbacee tappezzanti scelte per la copertura vegetale del suolo al piede degli alberi (miscuglio rustico resistente alle carenze di luce e acqua), confidiamo possa essere “**la volta buona**” per **vederla sopravvivere** anche a distanza di tempo dall’inaugurazione...

Ma proprio perché ben sappiamo che valide alternative all’irrigazione esistono già da tempo, e sono patrimonio di studi di progettazione consapevoli delle odierne criticità climatiche, che non miglioreranno in tempi brevi, **avremmo preferito una progettazione più lungimirante** che ad essa non avesse fatto affidamento per le essenze basse con fioriture, previste nelle “pensole” ed assistite da irrigazione, ancorché “a goccia”.

Lo avremmo preferito per ragioni etiche: non sprecare acqua che ormai è prelevata anche dalle più pregiate falde profonde che si dovrebbe destinare all’esclusivo consumo umano – *Salviamo l’acquifero profondo... [leggi di più >>>](#)*.

Ma, visti i precedenti, **lo avremmo preferito anche per ragioni di opportunità.**

È infatti **ben raro il caso in cui i relativi impianti restano efficienti oltre i primi mesi** dal completamento delle “riqualificazioni”.

Invece, per lo più, ne rimangono in **eredità ai posteri tratti di tubazioni disarticolate** che emergono fra ciuffi superstiti di residua vegetazione “spelacchiata” e terreni costipati dal calpestio di chi scende dalle auto parcheggiate a bordo strada (come ad esempio in viale Buffoli, giusto per restare in zona).

LA VENDETTA DEL PEDONE

Resta irrisolto il tema, problematico ovunque, del **calpestio delle aiuole da parte di chi scende dall’auto.**

O meglio, dal lato in cui non vi sarà più la sosta non dovrebbe più porsi. Quindi, in effetti, al 50% parrebbe vi si sarà posto rimedio.

Ma soltanto fino a quando la prima auto non parcheggerà (abusivamente) con due ruote sulla strada e due sull'erba dell'aiuola.

Abitudine non nuova al Milanino e sempre tollerata, quando non addirittura premiata: come nel caso deprecabile del parcheggio di via Azalee già richiamato.

Quanto al lato opposto, non sappiamo come si è affrontata la questione e come si è pensato di organizzare la sosta per evitare la “Vendetta del pedone”: che **non passa dove gli architetti in studio hanno pensato di farlo passare, ma seguendo il percorso più comodo, in genere coincidente con il più breve.**

CONTRO/INDICAZIONI VIABILISTICHE ALL'ALLARGAMENTO AIUOLE

Siamo consapevoli che è molto difficile affrontare queste tematiche dovendo competere con chi può dedicarvi il proprio tempo lavorativo ed ha informazioni che non sono di dominio pubblico e che per i cittadini non è agevole ottenere.

Alcune osservazioni di buon senso possiamo comunque proporle.

MAGGIORE VELOCITÀ

Chiunque si occupi di mobilità professionalmente sa bene quanto **un tracciato rettilineo e senza ostacoli induca chi è alla guida ad accelerare.**

È già la realtà attuale di altre vie nei dintorni (Primula e Fiordaliso, per citarne solo un paio) che sappiamo ha indotto i residenti a chiedere al Comune interventi per rallentare la velocità dei veicoli a motore che le percorrono (NB al riguardo il Gruppo Naturalistico della Brianza ha inviato proposte: purtroppo, ad oggi, al solito, senza riscontro).

La risposta del Comune: “Viale dei Tigli sarà segnalato come zona 30” è del tutto inadeguata, inutile e concettualmente sbagliata (si veda più avanti).

Quindi, **a lavori ultimati, le auto andranno più veloci ed aumenterà il rischio di incidenti.**

Sarebbe interessante conoscere le statistiche attuali dell'incidentalità per poterle confrontare con quelle che saranno in futuro.

DIFFICOLTÀ DI PARCHEGGIO

Ora i residenti e chi si deve recare a casa loro (amici, fornitori e via elencando...) possono accostare l'auto su entrambi i lati.

Dopo i lavori sul lato ovest non lo si potrà più fare.

Certo non è l'unico caso del genere in Cusano Milanino ed altrove, e non siamo certo noi a sostenere il totem del parcheggio da consentirsi ovunque.

Il problema è che **le decisioni vanno prese non “ideologicamente” ma dovrebbero discendere dall’osservazione della realtà delle situazioni contingenti.**

Nel caso specifico **non si vede quella presa come così necessaria e soluzioni diverse si sarebbero potute immaginare** anche con i vincoli imposti dal codice della strada in relazione alla larghezza della carreggiata.

Si indurrà, invece, un **duplice effetto negativo**.

- Di auto che andranno a cercare posto per la sosta affollando altre vie vicine meno ampie.
- Ed incremento degli attraversamenti pedonali con aumento percentuale di possibili conflitti con i veicoli di passaggio. Problema ancor più sentito da persone con difficoltà motorie.

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Se, come annunciato, in corrispondenza degli incroci si realizzeranno penisole per ridurre il tratto di carreggiata da attraversare e, si spera, sul manto stradale saranno colorati i passaggi zebbrati. È però anche vero che, **da codice della strada, il pedone è OBBLIGATO ad attraversare una strada esclusivamente sui passaggi pedonali se ve ne sono entro i 150 metri da dove si trova.**

Dunque, teoricamente, **nessuno, dopo aver parcheggiato sul lato consentito, potrebbe attraversare a piedi viale dei Tigli per arrivare a destinazione sul lato opposto, se non allungando di molto il proprio tragitto.**

Di fatto difficilmente questo avverrà e, per l'ennesima volta, si sarà ottenuto l'effetto contrario a quello voluto: nello specifico di moltiplicare le probabilità di impatti fra pedoni e autoveicoli su una strada con un discreto traffico (anche di attraversamento).

BICICLETTE

Con elementi fisici per il rallentamento della velocità (quali oggi sono le medesime auto in sosta) anche la circolazione delle biciclette è più sicura.

A progetto realizzato, con velocità più alta e sezione stradale più stretta, avverrà l'esatto contrario.

Così un'altra strada oggi sostanzialmente adatta per le bici, come l'intero Milanino, come minimo lo sarà un po' meno di prima.

ALTERNATIVE

In alcune situazioni **il restringimento della carreggiata è proprio una delle strategie adottate per rallentare la velocità del traffico a motore.**

Oggi è quanto esattamente succede (l’abbiamo visto di persona) in viale dei Tigli quando due automobili, provenienti da direzioni opposte, si incrociano in punti in cui le auto in sosta su entrambi i lati non ne permettono il passaggio in contemporanea.

Senza dover andare nella vicina Svizzera, o in altre nazioni europee più lungimiranti sotto il profilo della mobilità, abbiamo visto soluzioni del genere anche nei dintorni di Como.

Se la larghezza della carreggiata è un problema con riferimento alla sosta, situazioni analoghe sono evidenti anche in altre vie del Milanino. **Forse che, allora, l'obiettivo perseguito è una legalità a macchia di leopardo in un contesto di illegalità?**

MODERAZIONE TRAFFICO E VIABILITÀ

La proposta del Gruppo Naturalistico della Brianza, già avanzata da tempo (almeno due decenni!) nelle più varie sedi ed offerta alla pubblica riflessione di cittadini, associazioni ed, evidentemente, Amministrazione Comunale, è che **tutte le vie del Milanino siano considerate “residenziali” in senso viabilistico, nell’ambito di una più ampia Zona 30** che, ad eccezione delle principali strade di attraversamento, interassi l’intero territorio comunale (per chi fosse scettico si consideri che sono pensate tali più d’una importante città europea!).

Questa classificazione (nella quale rientrano le strade locali urbane e le urbane ciclabili, per limitarci a due categorie), a seconda della convenienza in relazione a luoghi ed esigenze, **consentirebbe di combinare di volta in volta i più vari principi della moderazione del traffico** (castellane agli ingressi, cuscini berlinesi, sosta alternata delle auto, complementarietà con aiuole ed elementi vegetali, corsie ciclabili sormontabili, doppi sensi ciclabili sui sensi unici e così via...): **in maniera sistematica su tutto il Milanino con una visione unitaria e logiche uniformi che possano essere immediatamente percepite con evidenza da chiunque lo attraversi.**

Il risultato che **si otterrebbe, con meno spesa e maggiore soddisfazione di tutti** (perché nessuno sarebbe penalizzato) sarebbe **una circolazione più fluida e sicura per tutti i veicoli a motore ma anche biciclette e, dove i marciapiedi non sono percorribili, pedoni e carrozzine.** **Viale dei Tigli sarebbe stata un’occasione importante per cominciare finalmente a ragionare secondo questa impostazione che è già esistente e deve soltanto essere riconosciuta e formalizzata.**

Invece, dopo **viale Buffoli, in cui gli effetti degli errori di valutazione e progettazione della mobilità al tempo della relativa “riqualificazione” (sic!) sono ogni giorno sotto gli occhi di tutti** (basti pensare a quel che vi succede in orari scolastici), seppure in altro modo e per altre ragioni, **anche viale dei Tigli segue analoga triste sorte.**

Come alcuni hanno anche suggerito, **non sarebbe difficile sperimentare nei fatti** quanto il Gruppo Naturalistico della Brianza propone.

Semplicissime iniziative (finalmente attuate anche a Milano ed oggi conosciute col nome di “Urbanistica tattica”) permettono di realizzare soluzioni provvisorie da tradurre in progetti definitivi dopo la verifica della loro efficacia, se necessario con opportuni aggiustamenti.

Nel nostro piccolo l’abbiamo già fatto, per conto nostro in assenza del riscontro chiesto al Comune, nel tratto nord di via Costanza con una mostra e la parziale apertura al pubblico di Villa Nice durante le giornate FAI di Primavera del 2018 (leggi di più su www.rudyz.net/gnrb: *Villa Nice e la visione ecologica di Luigi Buffoli*).

Da parte loro, tanti residenti di Milanino lo fanno ogni giorno vivendo le proprie strade dove e come, per loro fortuna, è ancora possibile... prima che siano anch'esse "riqualificate"!

MARCIAPIEDI E AUTOBLOCCANTI

Il tema marciapiedi è molto sentito ed al Gruppo Naturalistico della Brianza è sollecitato da tanti: **specialmente fra chi fa più fatica a camminare.**

Purtroppo, se il manto d'usura delle carreggiate si lamenta sia rifatto con periodicità troppo diradata, per i marciapiedi va sempre e comunque peggio.

Viale dei Tigli è, se possibile, fra i casi più gravi.

Fra le soluzioni valutate dal progettista quella scelta è senz'altro la più condivisibile, specialmente per la possibilità che offre di più agevole gestione di manomissioni e ripristini.

Confidando però in maggior cura rispetto **ai lavori 2023 in viale Buffoli (angolo Previdenza)** **dove gli operatori hanno rimesso in posto le piastrelle "a caso", incapaci di riconoscere e ricostruire il pur elementare disegno geometrico ottenuto dall'opportuna disposizione delle diverse tonalità di grigio.**

Per non dire dei punti con i ciottoli ripristinati affogando nel cemento quanto era stato accuratamente posato nella sabbia...

Come siamo lontani dai tempi in cui la dedizione di artigiani e operai per la "Bellezza del particolare" (come recitava il titolo di una bella mostra di alcuni anni or sono) ha creato la bellezza del Milanino che oggi, poco a poco, stiamo perdendo.

Tornando alla **soluzione degli autobloccanti filtranti posati su ghiaietto, accanto ai pregi ricordati, prevede comunque uno scavo a profondità maggiore rispetto alla base attuale della pavimentazione.**

Con ovvii, inevitabili, danneggiamenti alle radici.

L'aumentata permeabilità, tutta da dimostrare nel tempo (ad esempio per effetto dell'intasamento dei pori da parte delle polveri atmosferiche), non è qui che deve essere perseguita (se ne è già detto in precedenza al capitolo Alberi).

Inoltre lo **scorrimento delle acque meteoriche sotto la pavimentazione potrà portare alla formazione di avvallamenti ed ondulazioni della superficie come quelle che presenta viale Buffoli**, dove ci risulta sia stata utilizzata analoga tecnica, accanto al cinema San Giovanni Bosco. Infine, rispetto ad una superficie uniforme ed omogenea, che può assecondare più dolcemente eventuali localizzati sollevamenti, o essere a questi più facilmente adattata, **i singoli elementi che costituiscono le pavimentazioni in autobloccanti, al minimo movimento o variazione di spessore sottostante (ad esempio delle radici che, è evidente, nel tempo crescono di diametro) rispondono sollevando spigoli che costituiscono insidie non sempre facilmente individuabili e nelle quali è facile inciampare** (si veda il lato ovest di viale Margherita in vicinanza di piazza Flora).

In definitiva, anche dal punto di vista paesaggistico (come ci hanno personalmente confermato anche paesaggisti premiati in manifestazioni di settore quali la milanese Orticola), **la finitura in asfalto è quella che presenta meno svantaggi rispetto alle altre alternative.**

Magari rielaborata con materiali meno impattanti del catrame e/o combinata con **soluzioni quali quelle di recente messe in opera dal Comune di Milano per le passeggiate alberate attorno al Castello Sforzesco** nell'ambito del progetto internazionale che le ha interessate nei mesi scorsi e sulle quali abbiamo acquisito interessante documentazione tecnica che, se coinvolti per tempo e non a progetti conclusi e già appaltati, ben volentieri avremmo condiviso con l'Amministrazione Comunale, i suoi tecnici ed i progettisti incaricati.

Altra occasione persa che ci porta all'ultimo capitolo di questa ricognizione: la Partecipazione!

PARTECIPAZIONE (sempre “a posteriori”)

Singolare la conclusione dei rappresentanti dell'Amministrazione Lesma al termine della serata di presentazione del progetto:

“Il confronto è stato un utile momento di democrazia” in cui tutti gli assessori presenti “hanno preso nota delle istanze della cittadinanza e si attiveranno in relazione alle rispettive competenze”.

Salvo rendersi conto del ridicolo dell'affermazione ed ammettendo che, tuttavia, “Il progetto è già stato approvato ed appaltato” e dunque è “blindato”.

Perciò **niente di nuovo rispetto al passato neppure da questa amministrazione** che in campagna elettorale, a poche centinaia di metri di distanza nella serata di confronto preelettorale fra i candidati a Sindaco del 2019, aveva dichiarato l'ascolto della cittadinanza e delle associazioni come punto qualificante della propria futura condotta.

Passati quattro anni, forse per una malcelata ebbrezza di potere, ora non fa nemmeno più “finta” di interessarsi davvero al contributo costruttivo della società civile disponibile a collaborare al bene comune, anche con qualche competenza.

EVVIVA LA MANUTENZIONE ORDINARIA

BASTA CON LE RIQUALIFICAZIONI = DEQUALIFICAZIONI

Il buon senso della mamma (non esperta del settore ma esperta di economia domestica): “*Con gli stessi soldi spesi in via dei Tigli per opere non indispensabili, in quante vie in più avrebbero potuto ripristinare i marciapiedi e fare le manutenzioni necessarie?*”.

INFATTI, ALTROVE NEL QUARTIERE, OFFRONO IL MEGLIO DI SÉ ALLA VISTA DEI PASSANTI...

- Buche perenni,
- panchine non mantenute nelle parti in legno e prossime allo sfascio,

- moncone metallico rotto di fontanella - di recupero, essendo stata portata a Cusano l'originale più bella in pietra,
- robinie che spuntano dalle mattonelle degli autobloccanti e – addirittura – dalle caditoie (si intende quelle che non sono già “sigillate” da terra ben compatta con crescita di ciuffi d'erba),
- altre robinie, “non rassegnate” all'avvicendamento, che ricrescono accanto ai ligustri che ne hanno “usurpato” i tornelli,
- cippi in pietra crollati e rabberciati ma sempre pericolanti,
- arredi che un tempo contenevano impianti di illuminazione ma ora non più funzionanti – per fortuna, essendo inutili –, oggetto di vandalismi e che si presentano come orride orbite vuote,
- segnali stradali rimossi e non più ripristinati...,
- autobloccanti sollevati,
- prati calpestati dalle auto in sosta illegale,
- tabelloni divulgativi de-cadenti mentre dovrebbero celebrare i fasti della “fu” Città Giardino proprio a ridosso – beffa delle beffe – del monumento al suo fondatore,
- fontane asciutte come monumenti allo spreco, riciclate da pii intenti come nicchie sacre ma dall'apparenza più vicina a quella di un servizio igienico per uomini in un autogrill...
- segnaletica storica in pietra della toponomastica non più leggibile e non restaurata...
- e le già sopra ricordate vestigia di impianti di irrigazione...

NOTA BENE

- Verificato, con la deplorevole vicenda del parcheggio di via Azalee (*Per l'anno nuovo regaliamoci un prato non un parcheggio – la lezione dei topi e del formaggio, [leggi di più >>>](#)*), che il Gruppo Naturalistico della Brianza non è fra le associazioni cittadine con le quali l'Amministrazione Comunale guidata dalla sindaco Lesma è disponibile a confrontarsi per valutare proposte costruttive, neppure quando sostenute da centinaia di cittadini e decine di associazioni,
- ritenendo improduttivo studiare progetti e documenti o dichiarazioni della Sindaco che - è ancora il parcheggio di via Azalee che “docet” – si contraddicono l'un l'altro e rispetto a quanto infine realizzato,
- poiché ancora oggi più d'una nostra formale comunicazione è da mesi senza risposta,
- senza più nulla scrivere direttamente al Comune per evitare la sorte delle precedenti missive,
- ma disponibili a condividere percorsi comuni in caso di manifestazioni di interesse da parte dei residenti o di altre associazioni,
- **a futura memoria ci accontentiamo di rendere pubblico il nostro punto di vista.**

Come già per precedenti interventi al Milanino, anche per quest'ultimo il tempo - che è galantuomo - farà giustizia.

Purtroppo a spese del bene comune e del Milanino, sempre meno Città Giardino: sempre più ripensata in funzione della circolazione automobilistica, paradossalmente senza nemmeno agevolarla.

Con dispiacere,

**IL GRUPPO NATURALISTICO DELLA BRIANZA
Sezione di Cusano Milanino**

Cusano Milanino, 27 novembre 2023

PS - DOVEROSA PRECISAZIONE

Quanto qui pubblicato dipende da quel che ad oggi ci è noto sul progetto.

Sempre disponibili a correggere (e correggerci) in relazione a puntualizzazioni e precisazioni che ci dovessero pervenire.

GRAZIE!

Ai lettori che, trovando interessanti e condivisibili le argomentazioni proposte, **vorranno diffonderle nel modo che riterranno più opportuno.**

ULTIMO AGGIORNAMENTO: 2023.12.03