

Perché un quesito sullo spostamento del traffico di transito

Anno 1973:

Inserito come "Opera da realizzare" nel Piano di Fabbricazione adottato dall'Amministrazione Comunale nel 1973, il progetto dello spostamento del traffico di transito dal centro abitato alla periferia del Comune divenne, da prima, oggetto di studio da parte di quell'Architetto Airaldi ritenuto in quegli anni tra i più qualificati dell'intera nazione e, successivamente, la più importante pianificazione urbanistica del primo piano regolatore del Comune di Trezzano.

Non solo, ma con molta lungimiranza, il professionista, al termine del minuzioso lavoro che durò quasi cinque anni e sul quale scrisse anche un libro, allo scopo di riequilibrare e migliorare l'aspetto territoriale del Comune propose non una ma due nuove tangenziali (una a Est per collegare il nostro Comune con Corsico e una a Ovest per rendere più efficienti i collegamenti di transito tra Cusago e i comuni di Gaggiano e Zibido) con una precisa indicazione inserita nel progetto: "Realizzare gli interventi in tempi brevi".

Anno 1980:

Il piano regolatore fu adottato il 19 gennaio 1980 e l'atto deliberativo fu il numero diciassette.

Anno 1990:

Dieci anni dopo, la Giunta Municipale cancellò (mese di aprile) il vecchio tracciato della tangenziale esterna e incaricò lo studio dell'Architetto Giuseppe Boatti di redigere una consistente variante al Piano Regolatore.

Nel corso della campagna elettorale tutte le forze politiche inserirono nel loro programma la realizzazione della tangenziale esterna e rilevarono che "Dovrà essere realizzata perché servirà a risolvere il maggior problema di Trezzano".

Anno 1992:

La Giunta Municipale approvò la realizzazione del Tr4 (una lottizzazione che consentì utili per oltre 11 miliardi) su un'area, a sud del Naviglio Grande, che in base al Piano Regolatore vigente prevedeva il percorso terminale della tangenziale esterna.

Il sindaco si affrettò però a precisare che la lottizzazione non comprometteva il progetto dello spostamento del traffico alla periferia del comune, poiché nella variante, la tangenziale sarebbe stata spostata di un centinaio di metri.

Anno 1993:

Fu approvato il nuovo strumento urbanistico (mese di maggio) che confermò una delle due tangenziali previste dal Prg del 1980 e più precisamente quella a Ovest del Comune. La tangenziale a Est di Trezzano non fu riproposta per il semplice motivo che nel frattempo la zona interessata era stata completamente urbanizzata.

"Sotto la pressione di centinaia di cittadini - è scritto nel documento approvato dal Consiglio Comunale, stanchi dei Tir e del traffico che attraversa il centro residenziale, nella variante è stata inserita una circonvallazione ovest sul tracciato già previsto dal Prg del 1980; per consentire la realizzazione del Tr4, nello stesso Piano sono inseriti lo spostamento di un tratto della vecchia tangenziale esterna e la pedonalizzazione del primo tratto della strada provinciale per Zibido".

Anno 1995: La tangenziale esterna iniziò a prendere corpo, anche se con un breve tratto, che permise di collegare la Via Morona alla Nuova Vigevanese.

Anno 1998: Nel mese di novembre venne proposto dai Comitati di Quartiere un sondaggio tra la popolazione di Trezzano per verificare i giudizi degli abitanti su vivibilità e qualità della vita.

Età media 46 anni, 55% di donne, 35% con diploma media inferiore e 31% con quello delle superiori, uno su due degli intervistati, a fronte dei sei quesiti posti (inquinamento, sicurezza, riqualificazione del territorio, verde pubblico, mancanza di servizi pubblici e viabilità) indicò nella viabilità e nell'inquinamento i problemi più urgenti da affrontare.

Anno 2000: la Giunta Municipale, deliberò due varianti al Prg. Una di queste riguardò una mega lottizzazione che consentì l'insediamento di oltre 400 famiglie lungo quella Via Morona che, dal 1973, non sarebbe dovuta più essere percorsa dal traffico di transito, perché molto congestionata.

Anni 2003/2004: un serio monitoraggio svolto dalla Società Galileo di Milano denunciò che Trezzano era tra i più inquinati comuni della Provincia di Milano.

Nonostante ciò la Giunta Municipale, anziché adoperarsi per attuare quanto previsto dal Prg e spostare il traffico di transito dal centro cittadino alla periferia, pose in essere, affidando l'incarico a degli urbanisti, la volontà di velocizzare il passaggio delle oltre 20.000 vetture che ogni giorno attraversano il cuore di Trezzano, realizzando (sul percorso esistente) un sotto passo del Naviglio Grande per evitare i semafori e il ponte gobbo, che sorge, sullo stesso corso d'acqua.

Anno 2007: La Giunta Municipale il 21 marzo con atto n° 63 approvò un piano triennale di riqualificazione delle connessioni viarie. Nel piano figurava anche il collegamento tra la Vecchia e la Nuova Vigevanese attraverso quei due cavalcavia e quel tratto di strada tra la Nuova Vigevanese e gli incroci con le Vie Morona e Rosselli, che avrebbero dovuto consentire, dopo oltre trent'anni, il trasferimento del traffico di transito dal centro cittadino alla periferia Ovest del territorio comunale.

Anno 2007: I Comitati di Quartiere preso atto del complesso progetto di riqualificazione della rete viaria, solleccitarono degli incontri con la Giunta Municipale; incontri che si svolsero:

- 11.05.07, incontro con giunta municipale
- 20.06.07, incontro con giunta municipale
- 11.07.07, incontro con giunta municipale
- 12.11.07, incontro con giunta municipale

Incontri dai quali non riuscirono ad ottenere nessun tipo di concessione.

Anno 2008:

I Comitati di Quartiere, dopo aver costituito l'Unione dei Comitati Trezzanesi promuovono numerose iniziative tra le quali figurano:

- Tra febbraio e marzo una raccolta firme
- 16.04.08 protocollate in Comune oltre 400 firme per spostamento traffico di transito dal centro cittadino alla periferia.
- 21.05.08 conferenza stampa x denunciare i gravi dati sull'inquinamento (mon. Galileo)
- Luglio 08 conferenza stampa x nuova denuncia sull'inquinamento (nuovi dati)
- Luglio 08 in consiglio comunale la maggioranza respinge la richiesta presentata dai cittadini con le oltre 400 firme.
- 28.07.08 Sono protocollate in comune altre 365 firme per chiedere decisioni che consentano di ridurre il traffico di transito in determinati orari della giornata.
- Settembre 08 il sindaco, nonostante sia previsto dallo statuto, si rifiuta di portare la richiesta in consiglio comunale poiché ritiene che le decisioni sulla viabilità siano solo ed esclusivamente di sua pertinenza.
- Ottobre 08 terza denuncia sull'inquinamento. Nonostante il raffronto dei monitoraggi effettuati a Trezzano nel mese di novembre 2007 dall'Arpa, con quelli effettuati, nello stesso mese e dallo stesso Istituto nelle centraline di Milano e Provincia confermi che Trezzano è tra i comuni più inquinati della Provincia, la Giunta Municipale non assume alcun provvedimento per salvaguardare la salute dei cittadini.

Novembre 08, L'Unione dei Comitati Trezzanesi effettua un'assemblea pubblica attraverso la quale denuncia per l'ennesima volta i pericoli che derivano da cementificazione e inquinamento.

Dicembre 08, L'Unione dei Comitati Trezzanesi promuove una manifestazione per sensibilizzare cittadini e amministratori pubblici sulla necessità di assumere decisioni a salvaguardia della vivibilità.

Anno 2009: Nonostante le iniziative e le sollecitazioni, in base ai fatti, tutto è messo in discussione e il progetto di trasferimento del traffico di transito dal centro cittadino alla periferia del comune torna alle origini.

Quali sono i fatti e i propositi:

-A) L'eliminazione dell'impianto semaforico e la realizzazione di una mega rotonda in pieno Centro Storico, nello stesso punto in cui la precedente giunta voleva fare il sotto passo del Naviglio Grande per velocizzare il traffico.

-B) La realizzazione di tre rotonde e di un aberrante spartitraffico in quel tratto della Vecchia Vigevanese che, se venisse realizzata la circonvallazione esterna, subirebbe un calo verticale del traffico di transito di almeno l'80%.

-C) L'accantonamento del progetto di pedonalizzazione del primo tratto di strada per Zibido e la realizzazione, sullo stesso tratto di modifiche che consentiranno un maggior afflusso di veicoli.

-D) La cancellazione di quella promessa scritta e inserita nel piano d'attuazione approvato dalla Giunta Butturini negli anni novanta, con la quale fu assicurato ai cittadini di Trezzano che la realizzazione del Tr4 non avrebbe compromesso il trasferimento del traffico alla periferia del comune e che, il percorso occupato con la lottizzazione, non sarebbe stato abolito ma solo spostato di un centinaio di metri.

-E) La mancanza di atti concreti sia da parte delle giunte di centro destra, sia di quelle di centro sinistra, che, nel corso degli anni, non hanno voluto affrontare seriamente il problema con i referenti più importanti e cioè: Regione, Ministero delle Infrastrutture e Comunità Europea.

-F) Il Progetto di Desemaforizzazione dell'incrocio di Via Goldoni con la Vigevanese che, forse, faciliterà il deflusso del traffico dalla tangenziale nella SS494 in direzione sud ma, con certezza:

- trasferirà come candidamente affermato dallo stesso progettista, un traffico stimabile in 1.000 automezzi l'ora dalla Nuova Vigevanese alla zona abitata (rumore, inquinamento, traffico locale impazzito!)
- raddoppierà la lunghezza della coda degli automezzi che oggi da Via Goldoni si immettono nella Nuova Vigevanese
- trasformerà la Nuova Vigevanese in un'autostrada a dieci corsie
- contribuirà ad un ulteriore isolamento tra i quartieri a nord ed a sud della Nuova Vigevanese.

Fatti che, oltre a dimostrare l'assoluta mancanza di volontà per risolvere l'annoso e preoccupante problema, evidenziano sia un grosso impegno di spesa per interventi che hanno il solo scopo di velocizzare e quindi aumentare il traffico di transito su quell'arteria cittadina che già dal 1973 sarebbe dovuta essere eliminata, sia il pericolo di un definitivo affossamento del vitale progetto poiché, dopo il primo contraccolpo con la concessione delle licenze per la realizzazione del Tr4, le spese e gli interventi che stanno per essere messi in atto in questi mesi nel Centro Storico, sulla Vecchia Vigevanese e su altre aree che interessano il percorso della tangenziale esterna, possono anche precludere definitivamente ogni futuro e possibile intervento di spostamento del traffico dal centro cittadino alla periferia del comune.