

Nuova Vigevanese, i Verdi e la volontà del confronto



L'Amministrazione comunale di Trezzano aveva convocato un incontro con i cittadini per illustrare lo studio preparato dal P.I.M. sulle possibili soluzioni migliorative inerenti la viabilità tra Trezzano, il Tessera e i centri commerciali, e tra nuova e vecchia Vigevanese. I Verdi hanno quindi organizzato, presso la Casa delle Associazioni di Trezzano, un incontro tra cittadini, Comitati della zona e l'ing. Digiampietro - esperto in viabilità sostenibile - per ascoltare e approfondire il suo parere su alcuni punti critici del progetto del P.I.M.

L'incontro ha avuto un grande successo di affluenza di cittadini di Trezzano e dei quartieri Tessera e Guardia di Sopra per Cesano e Corsico; erano presenti Comitati di quartiere dei tre Comuni e inoltre esponenti dei partiti all'opposizione. Lo spirito della serata è stato colto appieno dai soli cittadini e Comitati presenti e per noi Verdi è stato molto utile, in quanto ci ha permesso un approfondimento che va al di là degli schieramenti e ci ha dato ulteriori strumenti per meglio confrontarci all'interno delle Amministrazioni dove siamo presenti.

La nuova Vigevanese è la seconda strada più pericolosa di tutta la provincia di Milano, con circa 6 morti l'anno su meno di 20 km di strada. Tra le considerazioni emerse, è risultato che il problema della sicurezza stradale non si affronta con i soli cartelli del limite di velocità. Diciamo chiaramente che la strada ha già raggiunto la sua soglia di capacità veicolare e non può sopportare ulteriori incrementi di traffico. Vanno cercate alternative serie alla mobilità su veicolo privato, incentivando altri modi di trasporto (mezzi pubblici, pedonalità, ciclabilità) e ridistribuendo alle modalità di trasporto alternative all'auto lo spazio stradale disponibile.

In particolare, lo studio per la mobilità sulla Vigevanese va ricordato con i piani del traffico e il programma di uso del territorio (Piano regolatore) di tutti i Comuni interessati, studiando la relazione delle infrastrutture con i parcheggi di interscambio, la rete del trasporto pubblico locale e metropolitano, le reti di mobilità pedonale e ciclabile, i fronti commerciali e la localizzazione di servizi e attrezzature. Nello studio devono essere chiaramente indicati gli obiettivi da raggiungere, ovvero di quanti viaggiatori si vorrebbero trasferire dall'auto al treno e al trasporto pubblico locale e quale quota di spostamenti sarà servita con mezzi alternativi all'auto.

Migliorare la scorrevolezza del traffi-

co non significa promuovere la velocità: per questo la nostra proposta è quella di lasciare la strada centrale a sole due corsie per senso di marcia. I controversi, come le strade urbane che sono, dovrebbero essere protetti e dunque trattati come Zone 30, disporre di una corsia per il traffico privato e di una esclusiva per i mezzi pubblici, mentre i marciapiedi dovranno essere alberati e dotati di pista ciclabile, senza che ci siano interruzioni nell'innesto della tangenziale.

Se vogliamo ridurre l'uso della macchina, un'altra soluzione è quella di pensare a una circolare bus-navetta, che sia gratuita e con caratteristiche attraenti per comodità e frequenza, che colleghi i parcheggi dei principali centri commerciali, le stazioni ferrovie della linea Milano-Mortara, la MM1, il tram 14 e i quartieri dell'asse viario. Il percorso ad anello lungo la Vigevanese dovrebbe costituire una vera alternativa all'uso dell'automobile per il traffico locale. E in questo senso va anche affrontata una nuova viabilità che colleghi i centri commerciali anche allo svincolo tangenziale lato vecchia Vigevanese, che dovrà essere rivisto e reso sicuro, dato l'alto numero di incidenti.

Riteniamo prioritario avere proposte che migliorino non solo la viabilità, ma innanzitutto la qualità della vita di chi abita attorno alla Vigevanese.

Gruppo consiliare Verdi per la Pace

Tr. in Com. 4/4/2007