

#viviAMO la Città

Nuovi stili di vita avanzano

OSSERVAZIONI AL PIANO GENERALE TRAFFICO URBANO PGTU di Melegnano

Le associazioni **L'ABICI-FIAB**, il **Circolo Legambiente Arcobaleno**, il **Comitato "Vivere Meglio la Città"** e il **CGD – Coordinamento Genitori Democratici**, lavorano insieme da diverso tempo per proporre alla città di Melegnano uno stile di vita più sostenibile.

Dal 2013 hanno dato vita ad un progetto di rete di iniziative, saperi e competenze che va sotto il nome di **"viviAMO la città"**.

Insieme le Associazioni hanno esaminato il Piano Generale del Traffico Urbano – PGTU - redatto all'Amministrazione Comunale di Melegnano.

Sotto le valutazioni e proposte rispetto al Piano.

Non sono state prese in considerazione tutte le vie della città perché per ognuna potrebbero esserci soluzioni diverse da valutare in dettaglio.

Quelle sotto indicate sono, a nostro avviso, soltanto alcune delle situazioni più urgenti da affrontare. Tuttavia, c'è una visione che sta alla base delle nostre proposte e si fonda su concetti come vivibilità, sicurezza, accessibilità a tutti i cittadini a prescindere dall'età, dalla loro condizione fisica e dal modo in cui si muovono, salute e benessere, recupero dello spazio cittadino ad uso delle persone: questa è la visione che dovrebbe sottendere a tutto il Piano del Governo del Traffico, se realmente si desidera una città più vivibile.

A. ANALISI DEL PGTU PROPOSTO

Il Piano è molto denso per quanto riguarda **Descrizioni e Fase analitica**, poche sono le proposte per lo scenario a breve termine e il tema centrale è sostanzialmente il senso unico della Via Conciliazione. Molto è legato a scenari a medio e lungo periodo dove gran parte della soluzione dei problemi viene demandata ad altri interventi legati alla TEEM.

La parte di raccolta e di analisi dei dati, base fondante del PUT, è particolarmente debole.

Si dichiara, a pag. 4 *"...molte sono le variabili sulle quali si costruisce e si è costruito il PUT: i comportamenti degli utenti, siano essi deboli o forti, permettono di controllare le gerarchie delle strade e la loro importanza; la qualità degli spostamenti permette di pensare ai tragitti da favorire e quelli da disincentivare; le modalità e i mezzi degli spostamenti permettono al PUT di pensare quali e quante siano le alternative all'utilizzo comunque dell'automobile; la geometria delle strade, la forma delle stesse e l'attrezzatura delle strade permettono al PUT di combinare vari elementi per decidere il peso, il ruolo e l'utilizzo di una strada, sempre ferma restante la normativa vigente, anche nel caso di proposte di deroga..."*.

Tuttavia, non sono stati monitorati gli spostamenti della cosiddetta utenza debole. I dati raccolti sono riferiti solo agli spostamenti degli utenti motorizzati, senza tener conto della stagionalità, senza ripetere la raccolta dati in maniera da renderla significativa, senza distinzione tra traffico parassitario e di spostamento dei residenti all'interno della città (dato fondamentale poter ipotizzare politiche di disincentivo dell'uso della macchina privata per piccoli spostamenti all'interno della città).

Il Piano fa dichiarazioni che poi si contraddicono nelle proposte espresse e manca di fatto l'obiettivo di governare in termini di sostenibilità il tema della mobilità.

Gli obiettivi veri sottesi al Piano sono quelli **"...di gestire i flussi esistenti, con la rete esistente, e l'aumento di traffico e di nuove operazioni urbanistiche..."** (pag. 4).

Non c'è cenno a politiche e interventi che mirino a diminuire gli spostamenti modali con auto privata.

Il nuovo Piano della Sosta ne è un esempio: mira a dare la possibilità ai residenti di poter utilizzare l'auto in tutta la città, senza più il problema del parcheggio in zone diverse dalla propria.

Non esiste alcuna visione né proposta che miri a disincentivare l'uso dell'auto privata, che è l'unico modo di togliere traffico dalle strade.

#ViviAMO la Città

Nuovi stili di vita avanzano

Malgrado si legga nell'introduzione che: *“..è criterio importante del PUT considerare che il traffico di attraversamento debba essere allontanato dalle zone di maggior sensibilità (quelle centrali, quelle residenziali, quelle prossime ai servizi), per definire un modello di maggior capacità e maggior utilizzo all'esterno delle aree più dense e di minor capacità e minor utilizzo nelle aree più dense..”* non viene valutata la possibilità di pianificare e strutturare un intervento mirato al miglioramento, potenziamento e collegamento con il centro dei parcheggi già esistenti esterni alla città, che potrebbero fungere da punto di raccolta delle auto per evitarne l'accesso in città.

Lo stesso tema del **senso unico di via Conciliazione**, posto come soluzione per il traffico di attraversamento, di fatto **non incide** sul problema: il documento non riporta i dati esplicativi proiettati in Sala Consiliare durante la presentazione del Piano il giorno 5 dicembre 2013, ma che il senso unico non rappresenti una soluzione è **chiaramente dichiarato a pag. 60 dove si legge che le due soluzioni (A e B) non modificano di fatto la situazione ma modificano solo le percorrenze.**

Inoltre, si parla in generale di interventi progettuali attuati per lotti funzionali che però non devono dare peggioramenti nelle aree circostanti e questo proprio non risulta coerente con il senso unico di via Conciliazione che, invece, carica pesantemente altre zone.

Sulla base dei dati degli incidenti presentati non emerge una specifica criticità sul tema della sicurezza in via Conciliazione. Infatti, in centro il numero di incidenti rilevati è molto più basso che negli altri siti di rilevazione.

Manca completamente il tema del **governo del traffico in ore serali**, si parla genericamente di nuove strade per la gestione del traffico in zona industriale, non si parla del tema della **gestione delle merci**, si cita la **manca di TPL che connetta le zone di Melegnano** (ma è stato tolto l'unico TPL che faceva questo servizio), si parla dell'ambito stazione come punto nodale, ma non sono presentati elementi utili a capire se il piano parcheggi è adeguato alle necessità dell'area sovracomunale.

Da ultimo, dobbiamo rilevare che il PGTU proposto **non tiene conto delle disposizioni della L.R. 10 agosto 2001 n.13 “Norme in materia di inquinamento acustico”** che al titolo II individua nelle Amministrazioni Comunali la competenza per il risanamento del rumore dovuto al traffico locale e nel Piano del Traffico lo strumento per attuare i provvedimenti.

Nel merito, è noto che il Piano di classificazione acustica del Comune di Melegnano è ormai datato e dovrebbe essere aggiornato a partire dall'analisi della caratterizzazione del clima acustico attuale. Tuttavia, tenendo conto delle valutazioni di clima acustico agli atti in quanto allegati a numerose istanze (Piani Attuativi e Permessi di costruire), risulterebbe possibile, almeno per alcune significative aree della città, ricavare dati attendibili per un'analisi iniziale.

Le proposte che seguono tengono conto anche del fatto che **la diminuzione dei flussi e della velocità sono elementi determinanti per la riduzione del rumore generato dal traffico.**

B. PROPOSTE

Fatta questa premessa, le nostre proposte, di seguito illustrate, mirano a dare risposte **immediatamente realizzabili** per cercare di **disincentivare il passaggio in auto** a Melegnano e **mettere in sicurezza una serie di percorsi.**

La cosiddetta “fluidificazione del traffico” è un modo per aumentare la velocità generale delle auto e quindi entra in contraddizione con la necessità di rallentare la velocità, primo elemento di sicurezza. Inoltre, bassa velocità significa minore rumore e inquinamento dell'aria.

I temi chiave della nostra proposta quindi sono:

- **rallentare la velocità in città**, creare una vasta area ZONA 30 (da estendere almeno alla parte di città compresa tra la via Emilia e viale Repubblica oltre ad aree residenziali delle zone Montorfano e quartiere ovest) e rendere più complicato l'attraversamento della città porta l'automobilista a scegliere percorsi diversi: in questo modo la strada può essere condivisa in sicurezza da utenti diversi, come i ciclisti, e non si rendono necessari costosi interventi per realizzare percorsi dedicati;

#ViviAMO la Città

Nuovi stili di vita avanzano

- **valorizzare alcuni percorsi:** analizzando puntualmente gli spazi stradali e riqualificandoli con accorgimenti semplici e poco onerosi, si possono valorizzare alcuni percorsi che conducono alle zone nevralgiche della città, come le scuole, per agevolare gli spostamenti degli utenti vulnerabili, con l'obiettivo di diminuire nel breve-medio periodo il numero di veicoli circolanti;
- **mettere in sicurezza le aree intorno agli edifici scolastici:** da realizzarsi attraverso interventi specifici (moderazione della velocità – zona 30 -, attuazione di limitazione del traffico, segnaletica chiara, attraversamenti ciclopedonali...).
- **permettere il doppio senso di ciclabile su strade a senso unico** per le macchine (es. via Castellini, via Monte Grappa, via 8 giugno ...): è un intervento che può contribuire all'aumento della mobilità ciclistica a costi molto contenuti.

1. NO AL SENSO UNICO VIA CONCILIAZIONE

È inefficace per l'obiettivo dichiarato di voler allontanare il traffico "parassitario". Sono i numeri stessi dei tecnici che lo dichiarano senza alcuna ombra di dubbio. Per **allontanare il traffico bisogna disincentivare il passaggio**, come è stato dichiarato durante l'assemblea in modo molto sommesso anche dal tecnico presente.

Partendo da questa affermazione che condividiamo proponiamo come disincentivo al passaggio **l'attuazione della ZTL della via Conciliazione, via Zuavi e l'ultimo tratto della via Castellini, tutto il giorno o in parte della giornata** (dalle 15 alle 19 ad esempio). La ZTL potrebbe includere tra i permessi di attraversamento in deroga, anche il *car pooling*, consentendo il transito alle auto con almeno tre persone a bordo.

Si tratta di un'opzione possibile, senza alcuno sconvolgimento dei sensi unici; è un'opzione già prevista nel Piano per altre zone come via Togliatti (si parla di ZTL a ore); è una soluzione già attuata in altre cittadine contermini per impedire l'attraversamento in orari di punta.

Con un'opportuna sistemazione della strada, questa zona diventerebbe il **vero centro storico cittadino** e non sarebbero necessarie separazioni da dedicare all'utenza vulnerabile.

2. NO ALL'IPOTESI DI SPOSTARE IL VARCO DELLA ZTL di VIA DEZZA NEI GIORNI DI MERCATO

Non esiste alcun dato che analizzi seriamente gli effetti di questa proposta, ad esempio sul numero di stalli di sosta potenzialmente disponibili.

Certamente si creerebbe una situazione caotica con le auto che invertono il senso di marcia e i pedoni che cercano di raggiungere in sicurezza il mercato.

3. RIQUALIFICAZIONE VIA DEZZA PER UNA MAGGIORE FRUIZIONE COME VIA DELLO SHOPPING

Proponiamo un'adeguata **sistemazione del parcheggio del cimitero** e messa in sicurezza dell'attraversamento su via Emilia per un facile accesso tra parcheggio e via Battisti.

Sistemazione adeguata di un varco Zona 30 all'inizio della via Dezza (confluenza via S. Martino), sistemazione con restringimento della carreggiata di via Dezza, attraverso una diversa disposizione degli stalli della sosta e allargamento dei marciapiedi, per rallentare la velocità.

Parte dei marciapiedi di via Dezza sono abbastanza larghi da permettere un utilizzo promiscuo da parte dei pedoni e delle biciclette, previa regolamentazione con una striscia segnaletica sul terreno.

4. VIA MARCONI

Nei pressi dell'edificio scolastico intervento di sistemazione varco Zona 30.

Proseguimento sistemazione della carreggiata anche in via Roma con sistemazione differente degli stalli della sosta in modo da creare chicane e rallentare la velocità.

5. VIA VENETO

Sistemazione dei marciapiedi che in gran parte hanno una larghezza tale da permettere l'inserimento di un percorso ciclabile.

#ViviAMO la Città

Nuovi stili di vita avanzano

6. VIA GIARDINO

Creazione di chicane per moderare la velocità.

Sistemazione incrocio via Morvillo e relativi parcheggi, con sistemazione marciapiedi e percorso ciclabile per ricongiungere il percorso al tratto già esistente.

Valutare la possibilità di realizzare un nuovo parcheggio in zona depuratore.

7. VIA CASTELLINI: CHIUSURA ULTIMO TRATTO.

Con doppio senso per uscita residenti e attività commerciali sulla via Biggoggero e rendendo

pedonale l'attuale tratto di senso unico di accesso da via Castellini a piazza Matteotti (si veda bozza allegata).

8. VIA MONTEGRAPPA

Sistemazione dei parcheggi per creare chicane come rallentatori di velocità. Realizzazione rotonda in uscita via Pertini.

9. STAZIONE FS

Sistemazione parcheggio lato ovest con passaggio ciclo pedonale su via Monsignor Bianchi per accesso più veloce alla stazione.

Sistemazione interscambio modale con pullman di linea.

Sistemazione piste ciclopedonali su V.le Repubblica.

10. NUOVO PARCHEGGIO AREA SCALO STAZIONE FS

Sistemazione strada entrata/uscita su via Pertini.

Realizzazione parcheggi protetti per biciclette.

11. VIA DIAZ

Eliminazione stalli sosta su contro viale che diventa solo ciclopedonale. Sistemazione incrocio via Zuavi/via Cadorna e stalli sosta sulla via Diaz con adeguata illuminazione.

12. AREA LIDL

Sistemazione più razionale dell'area parcheggio esistente. Sistemazione in sicurezza attraversamento pedonale su via Emilia.

13. ROTONDA VIA EMILIA NORD

Sistemazione attraversamento ciclo pedonale.

Infine si propone:

- la **regolamentazione delle attività di carico scarico** in orari non di punta di fruizione della città;
- la **gestione del traffico in ore serale**, nei giorni della movida (riteniamo che l'attuazione di aree ZTL nel centro cittadino darebbe una risposta anche a questo tema);
- la **riattivazione di un servizio di trasporto collettivo innovativo** che potrebbe venir incontro alle esigenze di chi deve raggiungere la stazione FS da lontano (es Montorfano) o l'ospedale.

Questi interventi andrebbero accompagnati da **campagne dedicate alla salute, al bike-to-school, al bike-to-work e alla promozione della mobilità sostenibile**, per tutte le fasce di età dei cittadini, oltre ad indagini dedicate alla misurazione dell'efficacia degli interventi (es: raccolta dati sulla ripartizione modale degli spostamenti).

Giulietta Pagliaccio – L'ABICI-FIAB

Giuliana Piccolo – Circolo Legambiente Arcobaleno

Angela Bedoni – Comitato "Vivere meglio la città"

Paolo Pozzi - Comitato "Vivere meglio la città"

Cristina Cescon – CGD

Melegnano, 21 gennaio 2014