Riceviamo e pubblichiamo

Mancano mille giorni alla fine
del cantiere del tunnel
di viale Lombardia
(scavi veri e propri dal giugno 2009)

Dov'è il piano generale
per la viabilità?
Dov'è il rafforzamento
di treni e autobus?
A che punto sono
le strade alternative?
Come sarà il "sopra"?
Vogliamo parlare
anche di metrotranvia?

1. E' urgente il piano di viabilità A ormai pochi mesi dall'avvio del cantiere principale del tunnel, previsto nel giugno 2009, non è ancora stato messo a punto un piano di viabilità. Com'è noto, durante i lavori resteranno in funzione sul viale Lombardia due corsie per senso di marcia, salvo alcuni periodi brevi di ulteriore riduzione. Chi transita sul viale ha bisogno di sapere per tempo quando vi saranno restrizioni. Al tempo stesso, chi abita a San Fruttuoso ha la necessità di conoscere per tempo quando e come vi saranno difficoltà nell'attraversamento. Inoltre, lungo le direttrici Milano-Lecco e Lecco- Milano, i quartieri Triante e San Fruttuoso rischiano di essere invasi dal traffico. Le prime avvisaglie si sono già avute con l'eliminazione delle svolte a sinistra. In particolare, a Triante si è già incrementato il carico di auto sulle vie Vittor Pisani, Carlo Emanuele e Vittorio Veneto. A San Fruttuoso, l'asse di attraversamento lungo le vie Martiri di Belfiore, Tazzoli e Sorteni è già sovraccarico nelle ore di punta. Questo asse, poi, rischia la saturazione perchè potrebbe essere usato come alternativa al viale non appena

Phoca PDF

saranno pronti i nuovi collegamenti tra la via Baradello e la Monza-Saronno a Nord (si tratta di una parte della tangenzialina di Muggiò in costruzione) e tra il nuovo svincolo di Cinisello (anch'esso in costruzione) e via Mornerina. Triante e San Fruttuoso sono disponibili a sacrifici, in vista dell'obiettivo finale dei lavori, ma chiedono certezze da parte degli Enti pubblici preposti, in particolare Anas e Provincia, e chiedono una tutela da parte del Comune di Monza.

2. Strade alternative, treni e autobus Nel periodo del cantiere principale del tunnel saranno fondamentali la viabilità interurbana alternativa e l'efficienza del trasporto pubblico. Una strada importante, in questo quadro, è la nuova provinciale Desio-Nova-Cinisello. E' in costruzione da oltre dieci anni, il suo completamento è stato annunciato più volte, ma inutilmente. Rispondendo ad una nostra lettera, l'assessore alla mobilità della Provincia di Milano Matteucci, qualche mese fa, aveva assicurato che questa strada provinciale sarebbe stata finita entro Natale. Purtroppo, abbiamo saputo che anche questa scadenza non sarà rispettata. Chiediamo alla Provincia ogni sforzo per completare questa strada con urgenza, ma anche un rafforzamento dei bus interurbani nel periodo del cantiere della galleria. Altro punto dolente è il trasporto ferroviario. A seguito di una nostra richiesta, l'assessore regionale alla mobilità Cattaneo aveva fatto sapere prima dell'estate che, dall'inizio del 2009, i treni pendolari in Brianza sarebbero stati aumentati del 20 percento. Questo risponderebbe con precisione alle necessità evidenziate da uno studio regionale sul cantiere per il tunnel. Ma il recente braccio di ferro tra Regione Lombardia e Trenitalia ha alla fine portato a casa piccoli risultati, con una razionalizzazione dei collegamenti tra Monza e Milano. E' positivo, ma – come spiegano i comitati dei pendolari – il problema viene da più lontano, da Como e Lecco. Chiediamo alla Regione di rafforzare i treni tra Como e Lecco e il capoluogo Milano nelle ore di punta nel periodo del cantiere del tunnel sulla Statale 36.

3. Traffico più fluido e più sicurezza Abbiamo inviato ad Anas due proposte precise. A) Sulla Statale 36 in direzione Lecco-Milano, nella zona di Briosco ed in quella rettilinea di Seregno, fissare il limite di velocità a 75 km/h e installare due sistemi Tutor (o almeno rilevatori di velocità tipo Autovelox) per: I. In generale, moderare la velocità e contribuire quindi a ridurre il numero dei sinistri su questa Statale che, proprio in questi tratti, è ad alto tasso di incidenti (dati dell'Aci). II. Moderando la velocità a nord del cantiere per la galleria, ridurre la densità dei veicoli nella unità di tempo, per evitare l'accatastamento ai restringimenti di Monza, favorire lo smaltimento e aumentare la fluidità complessiva del traffico. L'indicazione dei 75 km/orari è specifica, ed è il risultato di un calcolo matematico complesso che tiene conto della portata massima del viale, delle distanze medie tra i veicoli alle diverse velocità, di altri fattori standardizzati. B) Sempre ad Anas, in quanto titolare della concessione alla Serravalle Spa per la A52 Tangenziale Nord, abbiamo avanzato la seguente proposta. Nel periodo del cantiere per il tunnel di Monza sulla S.S.36, o quantomeno nei periodi più delicati (ad esempio in coincidenza con l'abbattimento del cavalcavia di San Fruttuoso), sospendere l'esazione del pedaggio al casello di Monza San Rocco della A52 nella direzione Monza-Milano, tra le ore 06.00 e le 08.00 del mattino. La misura tende a favorire un utilizzo di questa strada in un orario anticipato rispetto a quello abitualmente di punta, e quindi a favorire la fludificazione.

4. Sistemazione finale del "sopra" Resta da definire la sistemazione finale sopra la galleria. Cosa ci sarà – una volta realizzato il tunnel – al posto dell'attuale viale Lombardia? Anas vorrebbe un viale rettilineo a due corsie per senso di marcia, praticamente uguale a quello di oggi. Una ipotesi improponibile, che – è chiaro a chiunque – rischia di vanificare la funzione

Phoca PDF

urbanistica dello stesso tunnel. In questo modo, non si verrebbe a sanare la ferita che taglia i quartieri di San Fruttuoso e Triante, ed è come se il chirurgo volesse lasciare una cicatrice, invece di procedere – come la situazione consente – ad una operazione plastica, secondo criteri moderni e di qualità. Per fortuna, il Comune di Monza non ha ancora accettato la soluzione di Anas. E il Comune ha nei suoi archivi un progetto che prevede una strada urbana piccola, a due corsie soltanto, integrata da pista ciclabile, rotonde e molto verde mosso da variazioni altimetriche del terreno. Il Comune ha anche nei suoi archivi uno studio del Politecnico di Milano che propone – al limite - un viale urbano non rettilineo, integrato da ciclabili e verde pubblico. Sappiamo che Anas sta esercitando proprio in questi giorni pressioni sul Comune per chiudere la partita. Chiediamo al Comune di rilanciare una proposta sensata, valutando anche con molta attenzione le previsioni di traffico e le modalità dei flussi conseguenti alla presenza (tra le vie Taccona e Tirassegno) di una rampa di discesa nella galleria in direzione Milano. Sono tutti aspetti molto delicati per la vivibilità nei quartieri.

5. La nostra proposta di metrotranvia C'è un'altro aspetto che noi colleghiamo alla sistemazione del "sopra". Domenica scorsa è stata inaugurata la nuova metrotranvia Milano-Cinisello, costata 120 milioni di euro per 8 chilometri. Rilanciamo a Regione, Provincia e Comune la proposta – avanzata nel maggio scorso – di prolungarla da Cinisello a Monza, passando per San Fruttuoso e attestando il capolinea alla sede della nuova Provincia di Monza e Brianza, all'ex caserma IV Novembre. Sono quattro chilometri in più, che costerebbero all'incirca 60 milioni di euro (40 per la tranvia e il resto per la riqualificazione urbanistica lungo il percorso, come a Cinisello). Va ricordato che il sindaco di Monza Mariani ha portato questa nostra richiesta al tavolo di discussione aperto in Regione sul tema del potenziamento del trasporto pubblico. Ma anche nell'ultima riunione, dieci giorni fa, non se n'è parlato. Eppure, il tram è un mezzo ideale per servire zone densamente abitate, ma lontane dal centro, che difficilmente giustificherebbero gli investimenti necessari per un metrò sotterraneo. E' il caso di San Fruttuoso, dove sarebbero del tutto improponibili altre soluzioni, come una ferrovia o il metrò che passa in superficie. Chiediamo alla Regione, alla Provincia e al Comune di impegnarsi su questo progetto, domandando di inserirlo tra quelli finanziati dai fondi per Expo 2015. Rispetto agli stanziamenti dei quali sentiamo parlare per Milano, e rispetto ai costi medi del trasporto su ferro, 60 milioni di euro sono poca cosa per un ottimo investimento.

13 dicembre 2008
Comitati per la Galleria - Monza
Comitato San Fruttuoso 2000, Comitato Triante,
Comitato viale Lombardia, Comitato Romagna, Comitato Monviso

Phoca PDF