

AL SIGNOR SINDACO  
DEL COMUNE DI CORSICO

Il sottoscritto Giuseppe DI GIAMPIETRO, nato a Montesilvano (PE) -----  
----- domiciliato a Corsico -----  
-----, telefono-fax 02 4474-978, e-mail [digiampietro@webstrade.it](mailto:digiampietro@webstrade.it), come progettista di urbanistica e mobilità sostenibile, docente a contratto del Politecnico di Milano, in collaborazione con l'arch. jr Mauro PALOMBARO, nato a Milano il 3/05/1980 e residente a Corsico in via G. Di Vittorio n. 4, tel 338-1562-926, e-mail: [lacasadeltempofelice@fastweb-mail.it](mailto:lacasadeltempofelice@fastweb-mail.it) autore di una tesi di laurea presso il Politecnico di Milano dal titolo "Una strategia per il Sud-Ovest Milanese", facendomi portatore di temi e proposte discusse con diverse associazioni del territorio, quali Osservatorio della ciclopedonalità Milano Sud Ovest, Circolo Legambiente il Fontanile e altre, con riferimento alla RIQUALIFICAZIONE DELL'ASSE STRADALE "NUOVA VIGEVANESE" E DELLA FASCIA URBANA AD ESSA ADIACENTE,

Premesso che:

- La SS 494 Nuova Vigevanese è una delle strade più pericolose della Lombardia per numero di morti al chilometro anche a causa delle sue caratteristiche geometriche quasi autostradali in ambiente urbano.
- Con i suoi oltre 50mila veicoli al giorno essa produce per gli abitati dei Comuni di Trezzano, Cesano Boscone e Corsico un forte effetto cesura di barriera urbanistica e di detrattore ambientale per gli abitati a causa del rumore, inquinamento dell'aria e insicurezza generata dal traffico.
- Sull'asse negli anni è cresciuta un città lineare di oltre 100mila abitanti, che si è ormai saldata all'altrettanto denso asse milanese del Lorenteggio. Ma sull'asse, oltre al traffico e ai centri commerciali e direzionali ci sono servizi e infrastrutture comunali e sovracomunali che sono tagliati fuori dall'accessibilità per i cittadini privi di automobile, quali scuole superiori, farmacie e servizi di polizia municipale, parchi e altre dotazioni urbane. Di fatto la strada crea una terza barriera longitudinale invalicabile nell'abitato oltre a quella del naviglio e della ferrovia.
- La sezione stradale attuale a 6 corsie (4 centrali + 2 controviali) di tipo autostradale, di vecchia concezione (strada extraurbana principale di tipo B a carreggiate separate con incroci distanziati e intersezioni a semioratoria per svolta indiretta), nata nel periodo del boom economico delle espansioni edilizie dei comuni sempre più esterni e della motorizzazione di massa, è ora completamente anacronistica e insostenibile perché la strada è oggi un asse urbano commerciale affiancato da un abitato denso e continuo, che si è saldato con l'asse del Lorenteggio, formando un unico sistema urbano di alcune centinaia di migliaia di abitanti che vive ed è soffocato dalla presenza dello stradone.

Considerato che:

- E' ormai disponibile l'infrastruttura ferroviaria Milano – Mortara raddoppiata e dotata di stazioni ben intervallate, da rendere ulteriormente accessibili soprattutto con collegamenti pedonali ciclabili e trasporto pubblico locale per gli abitanti dei comuni della direttrice del Sud Ovest, ma dotata di adeguata capacità per servire i presenti e futuri

movimenti pendolari sulla direttrice, quando sarà disponibile una adeguata dotazione di materiale rotabile e l'opportuna frequenza del servizio ferroviario.

- Che da diversi anni è in programma la realizzazione della futura metropolitana MM5 da Linate al viale Lorenteggio, per la quale è opportuno esercitare una forte pressione politica affinché si realizzi la linea e venga prolungata sulla sua naturale prosecuzione sull'asse Nuova Vigevanese, diventando di fatto lo strumento per il riequilibrio modale dei mezzi di trasporto, per il decollo di un asse commerciale-direzionale di importanza comprensoriale che con questa infrastruttura potrebbe completamente cambiare configurazione merceologica e connotazione urbana, e far fronte all'aumento di mobilità generata dai continui insediamenti direzionali e terziari, che sicuramente non potrà essere soddisfatta con l'aumento del numero di corsie automobilistiche su strada.
- Che occorre pensare per il futuro ad un riequilibrio modale per gli spostamenti, meno dipendenti dall'automobile e sempre più garantiti con modalità alternative sicure ed efficienti: trasporto pubblico, ciclabilità e pedonalità.
- Che da subito occorre intervenire sull'asse stradale esistente per recuperare vivibilità e sostenibilità urbana alla strada con interventi immediati di moderazione del traffico e accessibilità ciclopedonale su controviali e sistema delle intersezioni locali.

Tutto ciò premesso, propone la seguente:

#### ISTANZA

##### PER LA REDAZIONE DEL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

ai sensi degli artt. 13 e 26 della Legge Regionale 11/03/2005 n. 12.

Si valutino in sede di redazione del PGT, ai fini della messa in sicurezza e valorizzazione dell'asse stradale a ridosso della NUOVA VIGEVANESE COME BOULEVARD COMMERCIALE E ASSE URBANO, con scelte e soluzioni orientate a:

- Progettazione unitaria della fascia a ridosso della Nuova Vigevanese con piano particolareggiato esecutivo o equivalente strumento urbanistico attuativo unitario, dalla mezzzeria stradale ad una fascia di almeno 100 metri a destra e sinistra dell'asse stradale.
- Trasformare il carattere della strada da extraurbana di attraversamento veloce in boulevard urbano con una riduzione dello spazio destinato ai veicoli e aumento dello spazio destinato a pedoni, ciclisti, utenti del trasporto pubblico.
- Riduzione della distanza delle intersezioni dai circa 600-700 metri attuali a non più di 300 metri l'uno dall'altro, anche per ridurre le velocità di transito dei veicoli e contenerla sull'asse centrale nei limiti reali di 50 km/h e di 30 km/h sui controviali con adeguata possibilità di attraversamento sicuro protetto e a raso per pedoni e ciclisti.
- Adeguata riqualificazione con viali alberati, piste ciclabili, marciapiedi e arredi continui sui controviali con trasformazione in Zona 30, moderazione del traffico e trattamento delle intersezioni in modo da renderle sicure per pedoni e ciclisti.
- Creazione di una rete bidirezionale continua e sicura di itinerari pedonali e ciclabili su entrambi i lati dell'asse stradale.
- Adozione di tutte le strategie idonee per rendere effettiva la disponibilità di mobilità alternativa su trasporto pubblico per il traffico pendolare sull'asse della Vigevanese con la effettiva messa in opera di tutte le potenzialità della ferrovia Milano Mortara,

delle linee del trasporto pubblico locale e degli itinerari ciclopedonali afferenti alle stazioni ferroviarie e colleganti alla rete del trasporto pubblico milanese.

- Avvio di strategie per la riqualificazione dell'asse commerciale e direzionale Vigevanese-Lorenteggio con tipologie localizzative e infrastrutturali meno legate alla mobilità su automobile e più riferite al trasporto pubblico in sede propria.

A titolo esemplificativo, come suggestione per ripensare il ruolo dell'asse stradale Nuova Vigevanese ed una sua possibile riqualificazione a boulevard, si allegano planimetrie, indicazioni di piani della mobilità per l'asse e schemi di tipologie stradali a boulevard, dichiarandomi disponibile a collaborare con l'Amministrazione Comunale per la definizione progettuale particolareggiata di questo tema nel piano di governo del territorio.

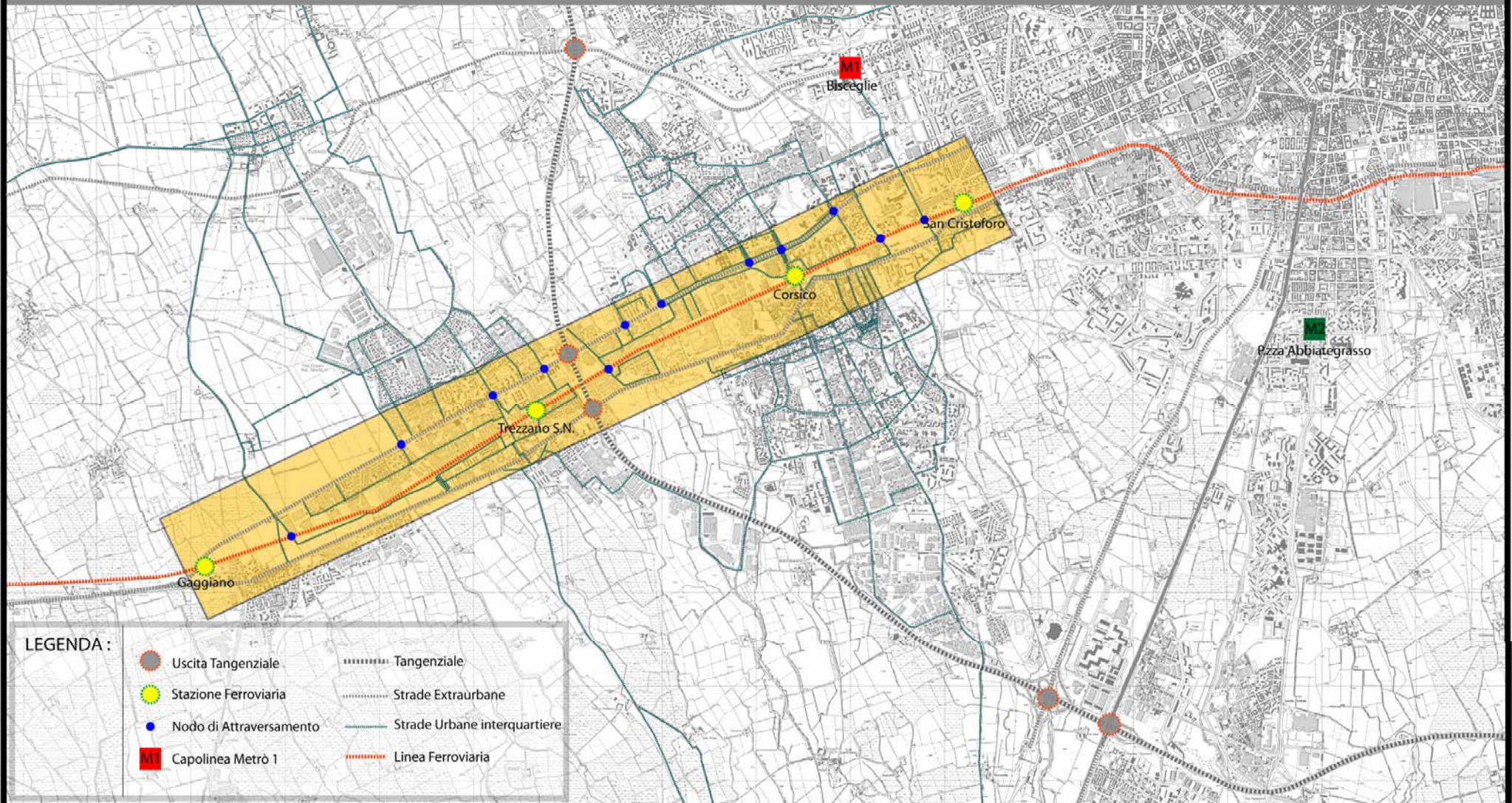
Corsico, 10 Giugno 2010

Prof. arch. G. Di Giampietro.

- Allegati :
  - schema planimetrico di inquadramento territoriale
  - stralcio del PUM Milano 2001 con indicazione della linea metropolitana MM5
  - esempio di sezioni stradali di boulevard urbani



## UNA STRATEGIA PER IL SUD - OVEST MILANESE



SCALA 1:25000

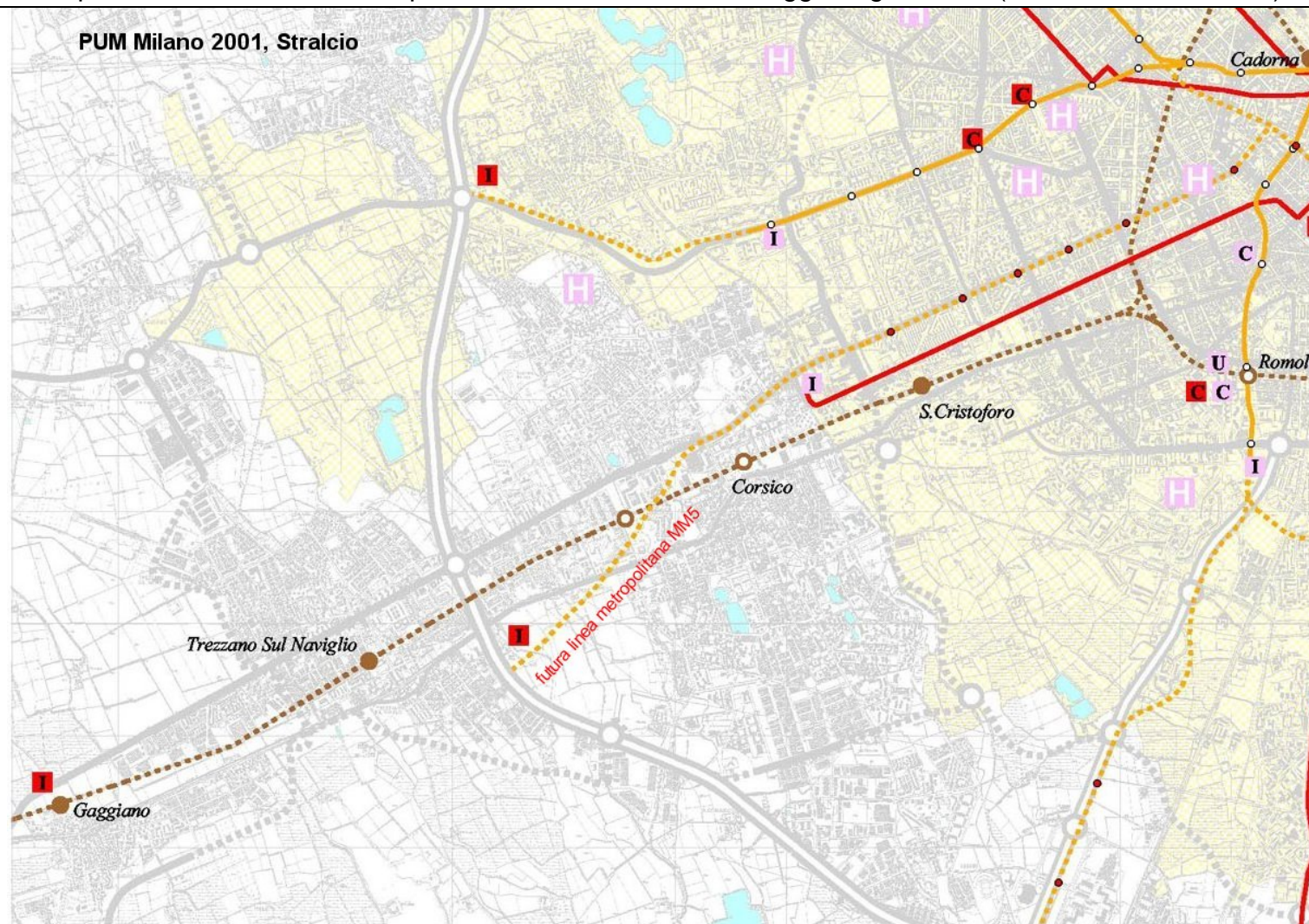
TAVOLA 1 : INQUADRAMENTO TERRITORIALE

SISTEMA DELLA MOBILITÀ

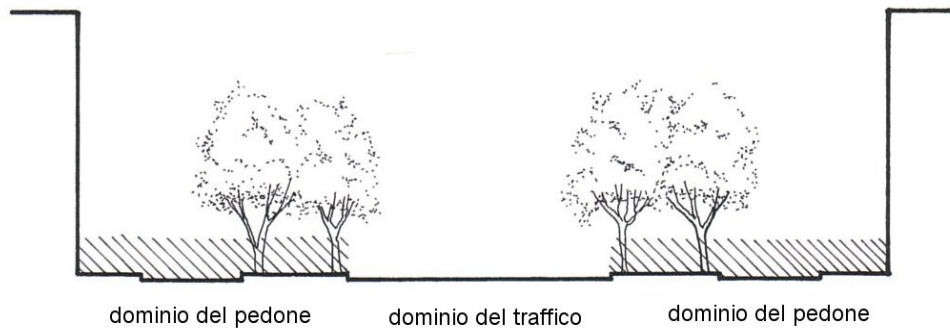




L'ipotesi di nuova linea metropolitana MM5 sull'asse Loenteggio-Vigevanese (da PUM Milano, 2001)

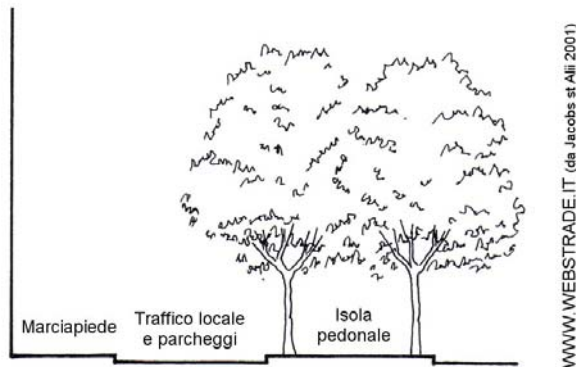


## Esempi di tipologie a boulevard come asse urbano



### Zone di pertinenza di un boulevard

WWW.WEBSTRADE.IT (da Jacobs et Alii, 2001)



WWW.WEBSTRADE.IT (da Jacobs et Alii, 2001)

### Elementi della zona di dominio pedonale

