

1.6. Limbiate, muoversi nel futuro

Muoversi a Limbiate

È evidente che nessun tipo di riassetto urbanistico può svincolarsi dalle questioni sulla mobilità. Dal punto di vista generale, Limbiate deve pensarsi come importante nodo di collegamento tra Saronno, Milano e Monza. Dal punto di vista viabilistico, ma anche del trasporto pubblico, diventa quindi fondamentale pensare a queste tre direttrici (est, sud, ovest) senza peraltro dimenticare la direttrice nord che ha come obiettivo la città di Como.

L'organizzazione viabilistica

Non è solo e tanto una problema di "tracciatura" di nuove strade o d'inversione dei sensi di marcia. L'assetto delle vie di circolazione è solo una delle questioni; altre sono invece collegate allo sviluppo della mobilità alternativa all'auto, al trasporto collettivo, ma molto è legato anche ad aspetti di ordine organizzativo e culturale. Partendo da questi ultimi elementi, è saggio pensare alla zonizzazione del sistema stradale, attraverso una classificazione in tre livelli, su ognuno dei quali esercitare differenti politiche sui limiti di accesso, sui gradi di velocità, sui livelli di manutenzione e sui sistemi di pulizia, vale a dire: *strade di attraversamento, strade di collegamento, strade di prossimità*.

Il traffico di attraversamento penalizza in modo considerevole la congestione, in particolar modo sul Centro storico di via Trento/via Mazzini/via Dante. La tracciatura di alcune strade previste nel Piano regolatore potrebbe alleviare il problema, sebbene vi siano interventi di carattere organizzativo altrettanto efficaci e sicuramente meno costosi.

Interventi sulla viabilità

Dal punto di vista strutturale, la città si trova sostanzialmente circondata su due lati da importanti vie di circolazione: a est la S.S. Comasina e a nord la S.P. Monza Saronno. Nella parte sud è presente la via Guglielmo Marconi che, longitudinale al canale Villoresi, offre importanti possibilità di ampliamento e interessanti opportunità di prolungamento a est (collegamento con la S.S. Milano Meda nell'ambito della trasformazione urbanistica dell'ex Snia di Varedo) e a ovest (con l'ammodernamento della strada agricola di collegamento tra via Giotto e via Lombra).

Il parcheggio di piazza Tobagi

Dal punto di vista viabilistico ricopre una enorme importanza la progettazione del parcheggio a servizio dell'area mercato di Piazza Tobagi, soprattutto in un'ottica di rilancio commerciale, ma non solo; l'attuale disposizione del parcheggio a servizio di piazza Tobagi penalizza duramente la congestione di auto nella zona di via F.lli Casati e, di conseguenza, quindi anche quella dell'intero centro città. I parcheggi a servizio della piazza potrebbero essere realizzati sia nello spiazzo agricolo delimitato a nord dalla recinzione del Corberi, a est dalla via Montegrappa e a ovest da via Montebianco, sia nella zona dove sussiste attualmente l'impianto di distribuzione Gpl e lavaggio auto.

Queste due aree potrebbero essere poste in collegamento, tra loro e con la piazza Tobagi, da un tunnel pedonale interrato, oppure da un ponte pedonale cerniera d'attraversamento della S.P.

Il trasporto pubblico. La linea tranviaria Milano – Limbiate

È una delle più antiche della rete interurbana di Milano. Insieme a quello che collega Milano con Desio, il "trenino" di Limbiate costituisce un importante patrimonio per la storia dello sviluppo dei trasporti della Provincia di Milano e del comune di Limbiate. A Limbiate il tram effettua 5 fermate: Limbiate Ospedale, Limbiate centro, S. Francesco, Deposito Limbiate/Varedo, Villaggio dei Giovi.

Dal punto di vista del trasporto collettivo, una delle occasioni più importanti in tema di trasporto pubblico, riguarda la realizzazione della Metrotranvia, al posto dell'ormai vetusta linea tranviaria. Si ritiene indispensabile apportare delle modifiche al progetto originario, promuovendo la realizzazione del prolungamento della linea verso nord, per giungere a collegarla alla linea ferroviaria Saronno- Seregno, così da rendere possibile l'integrazione con la rete regionale e mettere in collegamento la nostra città con Malpensa, Saronno, la Brianza nord e Monza; è un progetto fondamentale per l'economia futura della nostra città, visto che aree come l'Antonini e Greenland sono decisamente legate alle infrastrutture, soprattutto del trasporto pubblico.

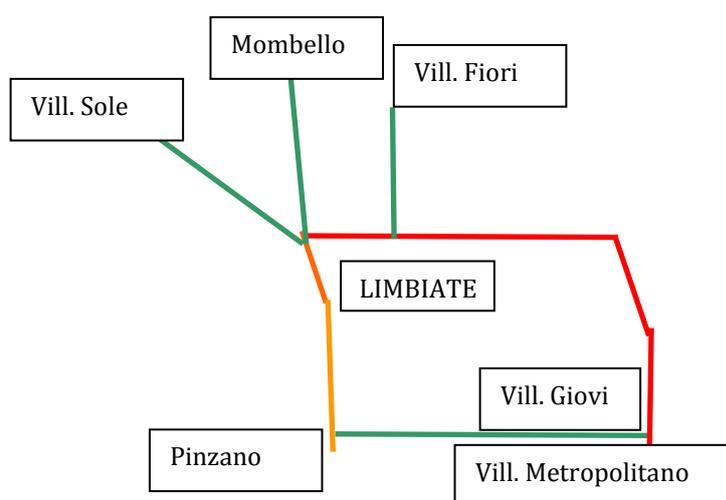
Sempre per quanto riguarda il trasporto pubblico ancora debole è il collegamento con le stazioni delle Fnm tanto sulla linea per Como come su quella per Erba; una soluzione al problema potrebbe essere trovata nel trasporto pubblico su gomma lungo la direttrice est - ovest, intendendo per questo il collegamento Bollate Nord Fnm - Bovisio Masciago Fnm.

La mobilità ciclabile

Il completamento e il rafforzamento della mobilità ciclopedonale è l'altra grande occasione per la città. La strada è quella di operare progressivamente per creare una vera e propria rete, partendo dal completamento dell'attuale patrimonio ciclabile (che in diversi punti è in discontinuità) per passare a un ammodernamento di parte di quello esistente, fino a giungere al suo ampliamento soprattutto lungo alcune direttrici.

La rete ciclabile primaria

La rete deve necessariamente avvalersi di un sistema a tangenziali ciclabili, da realizzare lungo il profilo esterno della nostra città. La zona sud e quella ovest ne sono già provviste, trattandosi della ciclabile lungo il canale Villoresi e di quella che si dipana lungo e sopra il torrente Garbogera. Esistono inoltre sul territorio comunale alcuni interessanti tratti ciclabili che collegano il centro della città con le frazioni di Mombello e del Villaggio del Sole, e un tratto che collega invece il quartiere Villaggio dei Fiori con la S.P. Monza Saronno. Attualmente quindi, almeno la rete ciclabile primaria è a buon punto, almeno, lo è in termini di opportunità:



La rete principale manca quindi ancora della realizzazione di due direttrici, quella nord (lungo S.P. Monza Saronno) e quella ovest (lungo corso Milano/S.S. Comasina); tale rete presenta peraltro ancora delle criticità: i due attraversamenti della ciclabile lungo il Villoresi, su via XX settembre, appena dopo il canale Villoresi, e sulla S.S. dei Giovi.

La rete ciclabile secondaria

La rete ciclabile secondaria consta di tutti quegli apprestamenti che concorrono a rendere possibile una ciclabilità interna alla città. Si tratta di percorsi ciclabili, di servizi per i ciclisti (parcheggi, indicazioni stradali,

ecc.) ma anche e soprattutto della definizione di precise regole civili e conseguentemente di interventi mirati, per rendere sicura sulle strade interne alla città, la circolazione promiscua di autoveicoli e delle biciclette, compreso l'applicazione del limite di velocità di 30 km/h. Non va comunque dimenticato, anzi deve concorrere alla promozione di questa azione, che operare nella direzione della ciclabilità, significa anche percorrere la strada dell'abbattimento delle barriere architettoniche, per rendere la città davvero a misura di tutti.

Riassumendo, gli investimenti da realizzare sono:

ciclabili di nuova realizzazione:

- a) lungo corso Milano (S.S. Comasina);
- b) lungo viale Lombardia;
- c) lungo via Monte Grappa;

tratti ciclabili di completamento:

- a) tra piazza Tobagi e via Montebianco;
- b) lungo via Montebianco da via Montegeneroso fino al Municipio;
- c) lungo via Cairoli;
- d) lungo via F.lli Bandiera, fino all'innesto con la ciclabile per Solaro;

tratti ciclabili da ammodernare:

- a) "dorsale ciclabile nord-sud" da Pinzano a Mombello;
- b) lungo viale dei Mille;
- c) lungo via Trieste;

ciclabili di nuova realizzazione:

- a) lungo corso Milano (S.S. Comasina);
- b) lungo viale Lombardia;
- c) lungo via Monte Grappa;
- d) lungo S.P. Monza Saronno;

