

VareseNews

«Tangenzialina: fatela a due corsie»

Pubblicato: Giovedì 23 Ottobre 2003

Riceviamo e pubblichiamo

Legambiente è già intervenuta, ad esprimere il proprio parere (pacatamente e senza preconcetti) nell'assemblea di Circoscrizione di Madonna in Campagna del 6 ottobre. Abbiamo cercato di fare una analisi razionale e una passionale della situazione. L'unica "deformazione" (concedetecela) è quella ambientale: ma è pur vero che il problema principale da risolvere è proprio quello ambientale. Paradossalmente quello tecnico è di più facile risoluzione. Vorremmo riproporre (questa volta per iscritto) le nostre tesi, invitando tutti ad accantonare pregiudizi e scelte pregresse "conditio sine qua non" per trovare una soluzione, che non solo accenti tutti (o la maggior parte), ma che soprattutto sia nell'interesse della città. Almeno questo è il nostro intento. Partiamo dall'affermazione dell'Assessore Simeoni, cui preme (è il suo mestiere, e nel suo carattere) "fare". Secondo l'Assessore non ha senso ridurre la strada da quattro a due corsie perchè ciò stravolgerebbe il progetto. E' proprio così? noi diciamo di no e riproponiamo l'idea di destinare al massimo due corsie per senso di marcia. Sarà in ogni caso opportuno tener presente, che questa strada comunque la si rigiri, o la si voglia denominare (di interquartiere, di quartiere, di attraversamento ...) interesserà una zona del territorio comunale, altamente popolata, non distante e collegata con il centro, bisognosa, tanto quanto il centro, di parcheggi, di servizi. L'attraversamento automobilistico di Gallarate, che sembra invece lo scopo principale dell'intervento, va considerato un problema secondario rispetto alla qualità della vita, di tutta Gallarate ribadiamo, e non solo del quartiere sud. Quello della qualità della vita deve essere infatti il problema primario. E' vero o no che l'inquinamento da traffico è la maggior componente della qualità dell'aria e che l'inquinamento atmosferico uccide? Temiamo quindi il traffico lontano dalle abitazioni. Ma torniamo alla proposta: perchè quattro corsie di marcia possono diventare due? Quattro corsie servono se si vuole favorire l'attraversamento di Gallarate con scorrimento veloce (70 km/h. – poi, di fatto, quasi sempre superati). Esempio pratico è la Via Carlo Noè (a quattro corsie) laddove tuttora, fatti 100÷200 metri a velocità elevata nei tratti rettilinei, ci si dovrà fermare alle rotonde. Conclusione: la velocità media è di 30÷40 km/h. escluse le ore notturne. Quindi che senso ha correre prima, per incolonnarsi poi? Anche la nuova strada prevista presenta le stesse caratteristiche della via C.Noè: si corre per poi fermarsi. Addirittura ci sono due strozzature (in Via Mastalli e in Via Pietro da Gallarate). Altra considerazione. L'idea della strada a quattro corsie nasce dalle previsioni del P.R.G. di 30 anni fa (quando non c'era la SS 336 a quattro corsie). Questa è ora l'effettiva tangenziale sud di Gallarate (per non parlare della nuova superstrada 341, che da Samarate raggiungerà Cassano). Il traffico per (non) attraversare Gallarate va fatto scorrere su quelle arterie. L'attraversamento della città va invece sconsigliato, dissuasivo, anzi impedito. I parcheggi: anche in questo caso Via Noè docet. I tentativi di salire sull'aiuola alberata ed occupare lo spazio destinato alla ciclabile (?) sono sotto gli occhi (già sono stati fatti sparire qua e là gli alberi del viale che invece dovrebbe essere un filare continuo). Sia in via C. Noè sia nella nuova tangenziale in costruzione, lo spazio destinato alle due corsie di destra (ciascuna per senso di marcia) dovrebbe (con gli opportuni accorgimenti) essere destinato a parcheggi (auto, autobus, altri aiuole verdi per interrompere effettivamente il transito veicolare). Se l'indicazione politica è questa, il progettista sarà certo in grado di trovare le soluzioni tecniche adeguate. Fortunatamente lo spazio non manca. Certo è assurdo destinare la maggior parte allo scorrimento "veloce". E infine veniamo alle ciclabili: diamo atto che nel progetto sono previste. Ma anche qui vale il discorso di Via C. Noè: le ciclabili, per essere usate, devono essere continue, mantenendo raccordi e tracciati protetti negli incroci principali. Viceversa sono pericolose ed è per questo che nessuno poi le usa. E infine veniamo al verde. Il progetto prevede viale alberati ma anche di ricavare parcheggi eliminando una grossa fetta (circa il 25%) del parco appena realizzato di fianco al supermercato MALPENSA UNO in Via Pietro da Gallarate. Soluzione inaccettabile. Ci preoccupa a questo punto il fatto che l'Assessore indichi ancora la via Pietro da Gallarate come zona indicata a reperire altri parcheggi. Non è che vuole eliminare anche tutto il resto del parco? Resta l'obiezione: il progetto è approvato e i lavori iniziati. Bè! Esistono le varianti preventive e le varianti in corso d'opera. Lo spazio da occupare, sia come previsto dal progetto, sia quello occupato con le varianti prima suggerite è lo stesso. Si può quindi procedere nel picchettamento. Poi però occorre una pausa di riflessione ed un confronto serio ed approfondito per tenere in considerazione le esigenze e le opinioni di tutti. A partire da quelle degli abitanti del quartiere. E' il minimo che si possa fare. Quest'opera è troppo importante perchè (non) se ne parli e se ne discuta approfonditamente. Solo i morti non cambiano opinione...

Legambiente Gallarate

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it