

VareseNews

Urbanistica alla bustocca, una toppa al problema e via

Pubblicato: Venerdì 1 Agosto 2008

Lunedì scorso ha riaperto dopo alcune settimane di chiusura per lavori **via Piombina**, arteria (strozzata) che collega la zona industriale di Sacconago con il cavalcavia di via Monte Grappa sulle ferrovie Nord. Percorsa la nuova rotonda all'altezza del centro intermodale ferro-gomma di Sacconago in costruzione, preso atto del **senso unico** nuovo di zecca nella strettoia finale (da via Tofane a via Monfalcone) che permette ora di utilizzare la via **solo in uscita** verso Sacconago, resta un fatto: **la zona industriale e il futuro scalo intermodale sono e restano mal collegati**. Da settembre, e più ancora da inizio 2009 con lo scalo completato, saranno problemi. I previsti collegamenti esterni (bretella da Vanzaghello, nuova SS341, Sempione bis), infatti, sono ancora largamente sulla carta: si vorrebbe qualche certezza in più, e molti camion in meno.

La questione non è secondaria. Il centro intermodale, si dice, **toglierà fino a 40.000 camion dalle strade. Quelle altrui, beninteso**. Tutti quei mezzi pesanti dovranno necessariamente arrivarci, allo scalo, o partirne, perché gli interscambi ferro-gomma sono cosa buona e giusta, come gli inceneritori, **finchè non te li trovi nelle vicinanze**. Di mezzo al momento ci sono necessariamente **Sacconago, Borsano e Magnago**. Se quest'ultima bene o male se la cava con una tangenzialina a nord dell'abitato, a Busto Arsizio il problema degli attraversamenti dei Tir comincia ad essere avvertito, specialmente dopo che recenti tragedie che hanno visti coinvolti mezzi pesanti, sia pure non diretti alla zona industriale, hanno rilanciato la questione.

Nella perdurante assenza di qualsivoglia circonvallazione esterna (che, se anche ci fosse stata, con l'espansione edilizia sarebbe a quest'ora già interna, c'è da giurarci), gli assi di attraversamento per raggiungere la zona industriale da est e da nord sono fondamentalmente **due**: dall'Autolaghi, uscita di Castellanza, per la Saronnese ancora gravata da semafori fino all'Esselunga, quindi il viale Piemonte/Gabardi, via Bernardino da Busti, via Toniolo, e oltre vie Magenta via Cherubini, via Cuoco, fino in via del Lavoro e a destinazione. Oppure dalla superstrada Malpensa SS336 giù per via Quintino Sella, viale Repubblica, viale Trentino (si veda [cosa aveva da dire un consigliere comunale al riguardo](#)), viale Sicilia, il cavalcavia di via Monte Grappa: da qui **uno stop con curva a gomito** introduce alla strettoia di via Piombina e, dopo un'altra curva senza visibilità, finalmente si allunga uno stradone fra case e campi fino alla futura sede dell'interscambio ferro-gomma.

Altolà. Il nuovo divieto d'accesso a via Piombina è di fatto una proibizione per i mezzi pesanti di usare il secondo itinerario: **l'amministrazione è insomma venuta incontro come poteva al problema**. Solo agli autobus è ora consentito passare in contromano, una sistemazione non inedita ma sempre un tantino schizofrenica. Di via Piombina si parla da anni come di un punto critico: e da due anni, ricorda più di un consigliere comunale (in testa Mario Cislagli) giace fermo un progetto di **nuovo snodo stradale** che doveva eliminare la famosa curva a gomito e facilitare l'accesso anche e soprattutto ai mezzi pesanti. Ma la relativa voce a bilancio [è stata di nuovo rinviata all'anno venturo](#).

Insomma, l'"operazione senso unico" sa tanto di "toppa" ad un problema annoso in attesa di futuri sviluppi (in buona parte fuori dalla portata del Comune di Busto Arsizio, cui converrà picchiare più forte i pugni sul tavolo nelle sedi deputate), «e toppa messa pure

maluccio per rimediare ai ritardi nell'affrontare la risistemazione dello snodo» sostiene il sinaghino **Valerio Mariani**, capogruppo del PD in consiglio comunale. «Secondo me se proprio si doveva fare un senso unico, andava fatto **in ingresso**, non in uscita. Capisco le preoccupazioni di chi si trova "a monte" sul percorso dei camion, ma adesso, quando riprenderà in pieno la stagione lavorativa nelle aziende, questi **passeranno praticamente per il centro di Sacconago**, invece di contornarla a nordovest come prima». I soliti incontentabili? Il bicchiere sempre mezzo vuoto? Guerra tra poveri, inquinati e assediati dai tir? Può essere: non si può avere tutto, e i miracoli a Palazzo Gilardoni sono ancora degli *optional*. Intanto però Mariani riferisce che «c'è già chi si serve abusivamente della corsia in discesa – ora *off limits* per tutti tranne che per i bus – in modo da sbucare tramite le vie Tofane e Monfalcone di nuovo su via Piombina al termine del senso unico...» **Fatta la legge, trovato l'inganno.** Di bustocco c'è l'urbanistica del "qui ed ora" e del "piutost che nient... l'è mej piutost", misto di pragmatismo a buon mercato e soldi contati: di italiano (molto italiano) c'è la voglia di fregarsene e aggirarla.

Il nostro lettore Fabio Broggio ci segnala opportunamente un errore. "Per chi esce dall'autostrada al casello di Castellanza e percorre il tragitto da lei esposto, quando arriva in prossimità della Via del Lavoro si imbatte in una bella segnalazione stradale che impedisce ai camion di proseguire diritti verso l'ambita meta della "zona industriale", per cui un povero autista di camion deve svoltare a sinistra in Via per Bienate (con un incrocio problematico sia per visuale ridotta che per dimensioni di svolta e già incrocio teatri di incidenti a volta mortali), proseguire su Viale Liguria, svoltare a destra in Via Novara, infine girare a destra in Viale dell'Industria oppure, altra soluzione sarebbe quella di svoltare sul Viale Boccaccio, Viale Toscana, Via Novara e finalmente Viale dell'Industria. Ringrazio comunque per la sua esposizione di un problema, che con la ripresa delle attività lavorative previste per settembre, sarà solo e ulteriormente amplificato.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it