



LEGAMBIENTE
Busto Arsizio

All' attenzione del Sindaco di Busto Arsizio, signor GianLuigi Farioli
All'Assessore alla Viabilità signor Luciano Lista
All'Assessore all'Ambiente signor Alberto Armiraglio
Alla Cittadinanza Bustese

**SUGGERIMENTI E PROPOSTE ECOLOGICAMENTE CORRETTE
PER IL PROSSIMO PUT – PIANO URBANO DEL TRAFFICO – DI BUSTO ARSIZIO**

Il Circolo Busto Arsizio di Legambiente intende proporre alla Vs. spettabile attenzione le proprie considerazioni, così come anche richiesto da parte della Vs. Giunta comunale. Questo testo si articola in una serie di suggerimenti pratici da inserire nel nuovo PUT. Crediamo di fare cosa gradita all'interesse comune di tutta la città, interpretando i sentimenti popolari di miglioramento della circolazione cittadina, nella scia della cosiddetta amministrazione partecipata, anche in relazione ai progetti di sostenibilità e di Agenda21 locale.

Nel presentare le seguenti proposte ci siamo attenuti a poche scelte pratiche e razionali, nell'ottica di limitare gli investimenti e massimizzare alcuni risultati, non solo a livello materiale, bensì coinvolgendo la sfera culturale del traffico e della mobilità. Ma innanzitutto si vuole portare a conoscenza del pubblico, inteso sia come cittadinanza e sia come settore della *cosa pubblica*, i gravissimi problemi della *sicurezza stradale*.

Ecco qui sintetizzati gli obiettivi divisi in brevi paragrafi; crediamo fondamentale che ogni approfondimento debba iniziare con la lettura attenta del "PIANO DELLA SICUREZZA STRADALE URBANA", la pubblicazione dell'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale del Ministero dei Lavori Pubblici. Tale testo compendia la parte teorica e la parte pratica delle problematiche relative alla gestione del traffico urbano.

Concludiamo questa introduzione con la prima proposta; chiediamo che il PUT venga a costituire una parte abituale e periodica del lavoro del Comune, del Sindaco e della municipalità. Il grande sforzo che vogliamo vedere concretizzato è la redazione del PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO, quale strumento di valenza direttoria per la città e, pertanto, asse portante del prossimo venturo PIANO di GOVERNO del TERRITORIO, ossia il PGT.

CENTRO CITTADINO. INVERSIONE DELLA CIRCOLAZIONE DI VIA MONTEBELLO.

Come proposto anni fa suggeriamo di eliminare uno dei tre tempi del semaforo tra le vie Montebello e Zappellini. Questa trasformazione fluidifica la circolazione e la rende molto meno inquinante, eliminando metà delle code in attesa.

Per questo obiettivo si deve invertire la circolazione in via Montebello, ottenendo grandi miglioramenti nella qualità dell'aria. Si deve percorrere la via Montebello in direzione piazza Santa Maria; così si evita di lasciare l'asse Bramante-Montebello come attraversamento di valenza urbana, portandolo al corretto traffico veicolare dei centri storici.

INVERSIONE DELLA CIRCOLAZIONE IN VIA CAVALLOTTI.

Unita all'inversione della via Montebello, si deve trovare sfogo tramite l'uscita nella via Cavallotti. È semplice da ottenere; con questo schema, attraversare piazza Santa Maria sarà più



LEGAMBIENTE

Busto Arsizio

facile per i pedoni, che non devono guardarsi dalle auto di due vie, Bramante e Cavallotti, unite verso Montebello.

Inoltre queste due inversioni, Montebello e Cavallotti, sono molto utili per indirizzare le auto ai numerosi parcheggi di Corso Europa e Via Einaudi. Queste strade sono scarsamente utilizzate, addirittura per niente il lato di corso Europa verso piazza Manzoni. Queste modifiche permetteranno il migliore accesso al centro cittadino, che potrà essere dalle due zone bustesi, sia dal lato sud, Magenta-Sant'Edoardo, sia dal lato nord, Ospedale-Beata Giuliana. Quindi una struttura viaria per arrivare in Centro dai due lati della città, invece di usare piazza S.Maria e via Montebello per transitare, ammorbando l'aria e ostacolandone il godimento come luogo di commercio e passeggiata.

VARIAZIONI INDOTTE DALLE PRECEDENTI INVERSIONI.

Per completare la circolazione secondo lo schema *ad ingranaggi controrotanti* di cui sopra, saranno necessarie alcune modifiche nelle vie limitrofe piazza Santa Maria, quali via Matteotti, via Massari, e simili. Sono modifiche semplici, non incidenti su schemi di traffico di portata grande, ma solo limitata alla viabilità di quartiere.

Per corso Europa si dovrebbe pensare alla ristrutturazione dei parcheggi nel largo tra le vie delle Caserme e Massari, unitamente alla sistemazione degli spartitraffico. Riteniamo inutile e brutto avere una vegetazione stentata; preferibile aggregare inutili spartitraffico e farne aiuole alberate, piuttosto che eliminarli in quanto superflui. Nella sistemazione di quanto sopra si deve considerare la sistemazione e la razionalizzazione dei parcheggi laterali. Si deve considerare la presenza necessaria di corsie ciclabili, libere da sovrapposizioni quanto più possibile col traffico della carreggiata stradale di pertinenza delle autovetture.; la larghezza del corso Europa e dei suoi marciapiedi è tale da consentire una ripartizione equilibrata degli spazi tra traffico automobilistico, sosta e biciclette.

Tutta la precedente somma di interventi è anche finalizzata alla ristrutturazione del servizio cittadino di autobus. Il Corso Europa e gli spazi laterali potranno ospitare un nodo centrale di servizio tra le varie linee interconnesse.

Corso Europa è da sempre, cioè quasi cinquanta anni, la grande incompiuta cittadina!

VIE FRATELLI D'ITALIA E CANDIANI.

È inutilizzata, vuota e pressoché deserta la parte di via Fratelli d'Italia, tra il Comune e via Pozzi. Si propone di accedervi dalla via Candiani, eliminando così un impianto semaforico. Non si presentano difficoltà evidenti a tale modifica.

Via XX SETTEMBRE, LATO CENTRO.

Il tratto iniziale di via XX Settembre, presso il semaforo, è illogicamente diviso in tre corsie di larghezza atipica, tanto che una è a parcheggio non regolamentato. Per consentire il deflusso dal Centro tramite quest'unica uscita (vedasi sopra e le vie Galilei e Correnti, tutte afferenti) si rende necessario, comunque vada, una razionalizzazione delle sue corsie e della linea d'arresto presso il semaforo.

VIA CATTANEO A TRAFFICO LIMITATO.

Non si capisce che utilità abbia tale strada aperta al traffico, limitata dalla presenza dell'angusto parcheggio iniziale. Si auspica che venga posta in ZTL, zona a traffico limitato. Idem, come per via Candiani, si potrebbe eliminare il terzo tempo del proprio semaforo, invertendone l'accesso. Questo intervento migliorerebbe la circolazione in Viale Cadorna.



LEGAMBIENTE
Busto Arsizio

VIA CESARE CORRENTI E ALBERTO DA GIUSSANO .

A seguire le modifiche del punto precedente, s'ipotizza l'inversione della circolazione in via Correnti e Alberto da Giussano. Uscire da via Correnti è un'opportunità per il traffico proveniente da via Mazzini, senza interferire con le piazze cittadine. La contemporanea inversione di via Da Giussano ripristina il bilancio di accessibilità al Centro. Tale via è molto indicata per accogliere un traffico cospicuo, grazie alla sua larghezza, ai parcheggi presenti, alla piazza su cui si affaccia, ricca di strade e percorsi possibili. Potrebbe ospitare, come Corso Europa, corsie dedicate alle biciclette; tale ipotesi è fortemente richiesta, data la presenza di numerosi studenti, sportivi e giovani, tra Liceo Artistico e le piscine comunali.

RIIONE FRATI. CAVALCAFERROVIA in VIA CASTELLANZA.

È incredibile che questo ponte sia stato costruito con un solo marciapiede alto, ma largo ben tre metri! Con la larghezza di questo ponte, sarebbe stato possibile accogliere piste e ciclabili e ciclopedonali, magari a raso e protette da barriere, ma senza pesanti sopraelevazioni, dato che ai lati di ogni ponte non ci sono abitazioni o negozi da cui accedere. Una grande occasione persa per la ciclabilità, che induce una seria riflessione sulla progettazione di queste opere, condivise a parole ma chiuse nei fatti.

PIAZZA VOLONTARI della LIBERTÀ.

Si propone una rotonda in sostituzione del semaforo. Sarà necessario chiedere a RFI dieci metri quadrati del piazzale all'angolo di Viale Venezia, per ottenere una rotatoria di diciotto metri di diametro, sufficiente a smaltire il traffico di questo semaforo.

In alternativa si dovrebbe, con spesa ed impegno inferiori, eliminare il terzo tempo dell'impianto semaforico; questa modifica eliminerebbe il deflusso da via Tasso verso il sottopasso ferroviario. Solo il primo tratto di via Tasso adiacente al semaforo resterebbe invertito; la circolazione sarebbe moderata da uno stop sulla via Marconi.

SEMAFORO tra VIA MAMELI, VIA MARCONI E VIA FERRARIS.

La circolazione potrebbe migliorare di più se si eliminasse anche il terzo tempo del semaforo di via Mameli, impedendo alle vetture di entrare in via Marconi, provenendo dal semaforo. Per tale scopo, avrebbero a disposizione i tempi guadagnati dalla velocizzazione dei due semafori e strade più scorrevoli.

SANT'EDOARDO. VIA ALBA, SCUOLE E CONTROVIALE; INTERSEZIONE CON VIA PONZELLA.

Presso l'edificio scolastico (nido comunale, scuole elementari e centro rieducativo) vi è un controviale; si propone di invertirne il senso di marcia, per conformarlo alla guida stradale, ovvero *guida a destra*.

È illogico entrare in senso contrario, quando si può entrare ed uscirne normalmente in parallelo alla circolazione ordinaria.

Per questo, basta eliminare i due metri di marciapiede a chiusura del controviale, lato Via Varzi/Alba; si propone di unificare lo stop di quest'ultima strada con l'uscita del controviale che adesso si immette sulla Via Alba. Lo spazio della vecchia uscita verrà chiuso, prolungando il



LEGAMBIENTE

Busto Arsizio

marciapiede alberato esistente, oggi reso quasi impraticabile a causa dell'asfalto sollevato dalle radici. Questo è un grave problema per i pedoni, specialmente bambini, mamme e nonni che afferiscono verso il plesso scolastico, quotidianamente e molto numerosi.

Sull'intersezione con Via Ponzella, di fatto una strada senza soluzione di continuità con Via Alba, si propone di allargare il raggio di curva presso lo stop, affinché il marciapiede all'angolo delle due strade risulti più tondo. Allo scopo si potrà utilizzare l'ampio marciapiede disponibile di Via Alba. Lo stop potrebbe essere eliminato senza problemi, comunque, essendo la direttrice principale.

SACCONAGO. ZONA INDUSTRIALE E SUOI ACCESSI.

La mancata ideazione di una serie di accessi stradali alla moderna zona industriale sta provocando pesanti riflessi ai residenti ed ai lavoratori. Il Comune deve provvedere a progettare almeno due itinerari: uno da nord e uno da sud-est.

Da nord, il cavalcaferrovia attuale non può giungere in Z.I.; le abitazioni di Via Piombina obbligano a ripensare una strategia di medio termine. Per il lungo periodo escludiamo che il traffico del centro intermodale in costruzione possa passare nelle vicinanze delle case bustesi. Auspichiamo che la Z.I sia collegata alla statale Bustese ed alla Malpensa-Boffalora con una strada esterna all'abitato bustese, che scavalchi la ferrovia e consumi la minore quantità di suolo verde possibile.

Per l'accesso da via per Binate -via del Lavoro, è possibile ipotizzare una situazione analoga. Debbono essere eliminati alcuni colli di bottiglia nel breve periodo. Nel medio-lungo periodo va progettata una strada di calibro adeguato e realizzato un asse di viabilità alternativo per la mobilità lenta ed i residenti.

Sempre in zona, dovrebbe essere creata una serie di itinerari per giungere allo stadio di atletica, rispettando il carattere sportivo e ludico dei frequentatori. Si propone una viabilità adeguata, passante per le vie che parallele arrivano alla stadio atletico. Quindi una viabilità con piste ciclabili, autobus di servizio, parcheggi vicini a Sacconago, segnaletica dedicata.

ZONA CIMITERO. VIALE delle RIMEMBRANZE.

Il Viale delle Rimembranze, a partire dall'ultimo tratto di Via Silvio Pellico, è dotato di marciapiedi che raggiungono larghezze inusuali per la nostra città. Si chiede che tali marciapiedi siano riprogettati in un ambito atto a ricavarne corsie ciclabili, sia promiscue che comuni ai pedoni.

VIA MARCO POLO.

Di larghezza enorme ma non utile in sé, aspetta solo che si traccino le divisioni tra le corsie di marcia, le corsie ciclabili e quelle per i posti auto. Un'operazione economica e proficua per ottenere una lungo itinerario per biciclette ed il traffico sicuro. Si auspica un viale alberato a separazione del traffico veicolare da quello ciclopedonale.

VIA per SAMARATE.

Si evidenzia una doppia pericolosità elevata, costata un lutto recente. È una strada larga e diritta, chiusa in fondo da una **S**, presso l'inizio della Via dell'Usignolo. Risolvere la pericolosità della strada, larga e veloce con questa pericolosa **S** finale, e garantire la mobilità lenta nei pressi delle scuole Elementari Pascoli, sono i due punti salienti. Con una piattaforma allungata, salvagenti pedonali e corsie ciclabili si potrebbero aggiustare congiuntamente i due gravi problemi.



LEGAMBIENTE
Busto Arsizio

BEATA GIULIANA-REDENTORE. VIA DE PRETIS.

Esistono rischi evidenti di sicurezza per i residenti, in una strada dove auto e autobus tirano dritto senza badare alla mobilità lenta, passando troppo vicino al marciapiede ed alle recinzioni delle case. Attraversarla è davvero rischioso per i molti scolari che vi passano, per i frequentatori del parco di Via del Pastore. Una piattaforma rialzata, lunga alcune decine di metri obbligherebbe a rallentare e *umanizzare* la condotta degli automobilisti. Non si capisce perché a Busto Arsizio non si adotti questa tecnica, presente nella maggioranza di città, tra cui molte più piccole e quindi con minori problemi viabilistici. La via De Pretis non è più una strada periferica e necessita un cambiamento che la riqualifichi; magari con il senso unico di marcia.

VIA VARESE E PISTA CICLABILE DI VIALE TRENINO.

Lo spazio per una rotonda non manca di certo. Alcune scelte adottate sono assai discutibili dal punto di vista strutturale; pertanto si deve dare la precedenza alla circolazione urbana e quartierale, a costo di imporre senza unici e limitazioni al traffico. Su l'asse di viale Trentino la pista ciclabile, unitamente agli attraversamenti pedonali, deve costituire la priorità in termini di sicurezza. A tal scopo vanno poste in essere tutte le tecniche atte a rallentare il traffico veloce e a rendere visibili gli attraversamenti e gli incroci tra i diversi tipi di mobilità, lenta o veloce.

INCROCIO vie ROSSINI e AZZIMONTI.

È un'intersezione teatro di numerosi incidenti. Si impone una messa in sicurezza, con rallentamenti di velocità, corsie, salvagenti e attraversamenti pedonali protetti: magari una rotonda con i criteri esposti.

VIALE della REPUBBLICA e VIA QUINTINO SELLA.

La divergenza di queste due strade presso l'edicola votiva della Madonna, dove inizia il viale, è un punto critico, per la visibilità e per l'intersezione molto acuta. Altrettanto critica è la fine di via Sella, dove confluisce nel viale e presso l'intersezione con via Don Isidoro Meschi. Bisogna anche considerare la problematicità del primo tratto di viale Repubblica, quello lato città. Per queste grandi e larghe vie crediamo sia utile un **ripensamento generale**. Proponiamo la creazione di corsie ciclabili, la creazione di limitatori di velocità adeguati, la suddivisione del traffico in fasce di velocità, l'istituzione di sensi unici e l'integrazione con la viabilità del quartiere.

È possibile progettare un viale alberato nel tratto nord di via Sella.

ROTONDA di VIALE della REPUBBLICA ed altre simili.

L'eliminazione dei semafori e le trasformazioni in rotonda non hanno potere di guarire dai mali del traffico bustese. La precedente affermazione deriva da due gruppi di ragioni: le rotonde velocizzano il traffico motorizzato e ostacolano la mobilità lenta di biciclette e pedoni.

La rotonda di viale Repubblica è teatro di frequenti incidenti, quasi come il semaforo che ha sostituito. È posta in modo asimmetrico e sottodimensionata. Non svolge il ruolo di moderazione del traffico e rende lunghi e pericolosi gli attraversamenti pedonali.

Risolvere i problemi di traffico in presenza di larghi spazi non dovrebbe essere difficile purché si affrontino le soluzioni con mezzi adeguati e soluzioni lungimiranti. Ottenere buoni risultati col minimo sforzo, sia esso progettuale che finanziario, sposta solo l'apparenza del problema e sottrae risorse utili ad altri lavori, senza migliorare la qualità della circolazione e del quartiere.



LEGAMBIENTE

Busto Arsizio

Deve essere rivista la metodologia d'intervento: i dettagli non migliorano una struttura storta. Bisogna pensare globalmente, nell'ordine di grandezza più vasto e non solo alle automobili come classe da privilegiare. A tale scopo si chiede che i cordoli delle rotonde sia smussati e sormontabili. Si chiede che le rotonde siano dei diametri più ampi possibili, in relazioni agli spazi disponibili.

SANT'ANNA. VIA per CASSANO MAGNAGO.

È analoga alla Via per Samarate, in quanto a morfologia e velocità. Esistono tre nodi da sciogliere, di cui due assai rischiosi per la sicurezza stradale. Presso l'inizio della Via del Ponte manca il marciapiede, in presenza di una svolta pericolosa nella stretta stradina, con traffico molto veloce proveniente da una depressione con scarsa visibilità, sul lato abitato.

Presso l'inizio di Via Camillo Tosi esiste l'identico problema, solo con spazio più ampio. Si consiglia di intervenire con la metodica usuale: isole salvagente e spostamenti dalla direzione rettilinea di marcia delle autovetture. Sperando che vi sia la sensibilità per abbellire questi manufatti con siepi e piante, oltre che a lasciare spazio necessario alla mobilità di ciclisti e pedoni.

Avanti si incontra il semaforo con le vie Comerio e Piermarini. Vi si formano code inquinanti e lunghe. Un aspetto negativo in eccesso, oltre al traffico, è l'impossibile svolta a sinistra, verso via Piermarini. Questa manovra consentita impedisce, ai mezzi retrostanti, la circolazione verso Busto fintanto che la svolta non è compiuta; ovvero, nella maggioranza dei casi, fino al successivo *verde*. La soluzione immediata è semplice: al lato della strada, lato farmacia, prima e dopo il semaforo vi è larghezza sufficiente a disegnare una canalizzazione su due corsie, per separare l'intasamento di cui sopra.

In quanto strada di grande comunicazione, la via per Cassano Magnago, che mette in comunicazione la città con la superstrada per Malpensa e con i comuni di Cassano M., Solbiate e Fagnano Ol., oltre che con Malpensa Fiere, dovrebbe essere riprogettata da capo, per adeguarla al traffico ad all'ambiente. L'adeguamento dovrebbe prevedere la messa in sicurezza della mobilità lenta tramite l'allargamento della sezione stradale e la creazione di corsie pedonali e ciclopedonali. Altre misure necessarie sono la creazione di alberature; la precedenza alla tutela della mobilità lenta; i rallentamenti ottenibili con cambi di direzione; l'attenzione alle fermate dei bus.

PERCORSI CICLABILI e TRASPORTO PUBBLICO.

L'Amministrazione deve impegnarsi a rendere la nostra città dotata di strade e percorsi in cui le biciclette possano circolare in sicurezza.

La città di Busto Arsizio deve trasferire dalle automobili agli autobus ed alle biciclette punti percentuali di traffico, anno dopo anno. Il servizio di autobus urbani è largamente deficitario.

Biciclette numerose e autobus pieni eliminano realmente migliaia di auto dalle strade; così sarà più facile circolare anche ai mezzi a quattro ruote.

Per iniziare questo cammino virtuoso non è possibile temporeggiare e perdere tempo: gli interventi del nuovo PUT siano progettati per ospitare questo cambiamento di rotta.

In attesa di una moderna tramvia, si studino assi stradali in cui collocare i futuri binari, cominciando con linee di autobus rettilinee e rapide. A tale proposito vorremo ricordare l'inutilità di opere slegate dalla programmazione organica, come il parcheggio di Via Formazza.

In tema di traffico e mobilità cittadina, non si possono dimenticare le problematiche relative alle stazioni ferroviarie. Da un lato si chiede che le due stazioni siano collegate con una segnaletica e con itinerari piani e scorrevoli, anche da una linea di bus urbani. Dall'altro lato si chiede la destinazione



LEGAMBIENTE

Busto Arsizio

del sedime a copertura delle FNM ad uso ciclopedonale, attrezzato con verde e corsie riservate esclusivamente agli autobus, urbani e extraurbani.

CONCLUSIONE.

La logica esposta sopra, cioè ridurre i marciapiedi ridondanti e riconvertirli alla mobilità lenta ed alla sicurezza stradale, va unita alla consapevolezza ed alla responsabilità che il Comune e la sua amministrazione hanno nel mantenere la geometria del traffico e della circolazione stradale in proporzioni accettabili e coerenti all'interno della città. Altresì fondamentale è la riqualificazione dei margini stradali abbandonati, da non riempire necessariamente con pesanti marciapiedi spesso sottoutilizzati e deserti per lunghe ore.

In troppe occasioni osserviamo con rammarico e paura strade trafficatissime e strettissime; in altre strade gli spazi sono vuoti e generano indecisione ed ansia. Le strade cittadine sembrano disegnate seguendo criteri divergenti ed equivoci. Questo disegno, carente oggi ma non nel futuro, speriamo, è **urbanistica** tanto importante quanto trascurata, ma comunque ugualmente necessaria e degna quanto il disegno architettonico e civile.

Vorremo che le strade cittadine siano realizzate secondo schemi costruttivi coerenti e semplici da capire. Il Comune dovrebbe stabilire dei criteri uniformi e rispettarli al massimo livello possibile. Il rispetto della mobilità è alla base dello svolgimento della vita quotidiana. Nelle città moderne le ragioni della maggioranza dei cittadini non possono essere scambiate con esigenze ed egoismi particolari di soggetti detentori di poteri più forti. Così come i bisogni delle fasce di popolazione a velocità lenta non debbono essere calpestate dalla potenza dei cavalli e dal gigantismo di automezzi inadatti alle città italiane.

Rinnoviamo l'invito a costituire un Osservatorio prepositivo per la sicurezza del traffico; Legambiente ed i soci bustesi saranno schierati per questo fine.

Busto Arsizio, Otto Settembre 2008.

LEGAMBIENTE Circolo BUSTO ARSIZIO