

# VareseNews

## Rotatorie, masterplan e pavesini

**Pubblicato:** Sabato 14 Agosto 2021



Egregio direttore,

**Settimana frenetica come il traffico natalizio questa**, sia per l'Amministrazione Comunale che giunge a dare il via libera a nuovi interventi viabilistici, sia per le altre forze in campo per l'imminente campagna elettorale – in particolare Varese 2.0, la Civica e i civici di Cambiamo Varese – che ne critica i contenuti.

Dopo l'ingresso alla città in Largo Flaiano (rif. Link <https://www.varesenews.it/2020/06/largo-flaiano-all-a-porta-della-citta-si-addice-rotonda/940814/>) e il prosieguo dei lavori nel sistema di rotonde dell'Esselunga di Viale Europa/Via Gasparotto vengono messe sul piatto la rotatoria di Via Piana di Luco e il “biscotto” di Largo Comolli e si scatenano frizzi e lazzi (rif. VareseMemes

<https://www.facebook.com/varesememes/photos/a.105472731305704/338324951353813>) e nostalgie del

tempo che fu (rif. Post di Cambiamo Varese <https://www.facebook.com/giuseppe.terzioli/posts/3212743778955437>).

**Trentadue anni fa** veniva attuata l'istituzione di un sistema di sensi unici intorno al centro città che, come richiamava lo slogan coniato **“SE IL TRAFFICO GIRA, VARESE RESPIRA”**, fu pensato con lo scopo di rendere più scorrevole il traffico veicolare riducendo i tempi semaforici e rendendo la fermata dei veicoli meno nociva in termini di inquinamento dell'aria; la doppia carreggiata in senso unico e la minor turnazione del semaforo con tempi più lunghi ha sicuramente abituato gli automobilisti varesini a una sostenuta velocità media in città, che usualmente viene mantenuta anche dove ci sono strade a doppio senso rettilinee di calibro generoso (Viale dei Mille, viale Valganna e Via Crispi).

Oggi le innovazioni viabilistiche contemporanee mi sembrano frutto di diverse considerazioni: fluidificare ulteriormente il traffico non significa agevolare la velocità nei tratti rettilinei tra semaforo e semaforo, l'inserimento di rotonde e “biscotti” in molti casi consente di ottenere benefici effetti di rallentamento della velocità senza penalizzare il tempo di percorrenza, il calibro più contenuto di strade urbane riduce di fatto la velocità degli autoveicoli senza stabilire limiti predefiniti.

**Queste innovazioni consentono in molti casi di garantire maggiore sicurezza per i pedoni**, anche inserendo attraversamenti pedonali protetti e “spezzati” e quindi consentendo ricuciture di quartieri che sono oggi, di fatto, tagliati in due dalle arterie di scorrimento (Biumo Inferiore, Masnago, Bobbiate, ...). Si consideri che l'inserimento in Masterplan e in Piani specifici (PUMS) degli interventi menzionati non significa che vengano prima pensati dal privato e dal suo progettista e poi acquisiti dagli Uffici tecnici preposti ma semmai il contrario: l'inserimento delle aree che accolgono questi interventi in Masterplan e Piani specifici determinano l'obbligo per gli operatori a studiare soluzioni viabilistiche che si inquadrino in un quadro più ampio: nel caso di Largo Comolli il quadro di inserimento è il Progetto Stazioni in fase di attuazione.

Anche il fatto che spesso, come per la ex-Malerba e ex-Fidanza, il Comune approfitti dello scomputo oneri dovuti dal privato per l'edificazione di supermercati e centri commerciali per realizzare opere pubbliche senza tirar fuori un quattrino dalle casse comunali mi sembra debba essere obiettivo minimo per chi ci amministra e la sapida battuta “... dove il collegamento tra un supermercato ed un altro sarà

sempre più facile e rapido” (rif. ancora VareseMemes su Facebook) non rende giustizia dell’impegno dell’Amministrazione Galimberti in questo senso ed è in contraddizione con quanto spiegato sopra. E’ evidente che chi costruisce supermercati (o costruisce per locare a supermercati) cerchi di agevolare l’accesso verso il suo esercizio commerciale, ma è altrettanto evidente che l’Amministrazione possa ottenere benefici da questo in termini di viabilità adeguata per non aggravare la condizione di traffico esistente e maggiore sicurezza pedonale (e nel caso ciclabile). Mi sembra che il sistema di rotatorie dell’Esselunga di viale Europa / via Gasparotto (ex-Malerba) ne sia un buon esempio.

**Stucchevoli appaiono le critiche** che ho letto sui canali social per largo Comolli: da tre corsie in prossimità di semaforo quale è allo stato delle cose Via Carcano nella tratta Cairoli/Ledro provenendo da Via dei Mille si avranno due corsie, ampiamente sufficienti per innesto traffico nel “biscotto”, e una corsia in senso contrario verso via Cairoli per arrivare all’area oggetto di intervento e da qui ri-circolare per Via Merini in Via Ledro, tornando al “biscotto”.

Tutto va visto nel quadro più ampio della rivoluzione in atto per il Comparto **Progetto Stazioni** ! L’effetto, definito come “favore” all’operatore (!), sarà quello di rallentare i veicoli che da Viale Belforte si inseriscono in via Carcano e consentire una maggiore percorribilità pedonale tra i due tratti di Via Cairoli, quello verso via Garibaldi e quello verso via Merini, cioè verso le scuole e verso una buona parte del quartiere oggi “tagliato fuori”.

Perché uno dei tanti problemi di vivibilità dei quartieri di Varese (pardòn … Castellanzе) degli ultimi trent’anni è che il sistema del “RING” intorno al centro città ha fatto sì che il traffico di Varese girasse – con gioia dell’automobilista e soddisfazione del supermercataro – ma **che il pedone rischiasse la vita, e non per asfissia** …

**Fabio Pevarello**

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it