

VARESE, ITINERARIO CICLABILE STAZIONI-CAPOLAGO

Osservazioni di FIAB Varese CICLOCITTA' - aprile 2019

Avvertenza: alla data di redazione della presente l'opera non è ancora ultimata, alcune osservazioni potrebbero quindi risultare superate all'ultimazione dei lavori.

A) **TRATTA URBANA:** dalle stazioni Trenord -Trenitalia a Casbeno (via Mirasole)

○ **Aspetti positivi:**

- In via generale è apprezzabile lo sforzo di trovare soluzioni per tutelare e favorire il traffico ciclistico nella difficile struttura viabilistica esistente, anche sperimentando soluzioni tecniche inconsuete, come
- Il corridoio ciclabile e la linea di arresto avanzata agli incroci.
- Eliminazione di parcheggi in carreggiata e realizzazione pista ciclabile protetta in via XXV aprile,
- Estensione della zona 30 lungo tutto il tracciato.
- Apposizione del pittogramma della bicicletta sulle corsie riservate dei bus (da estendere a tutte le corsie bus urbane aperte alle biciclette!)

○ **Aspetti critici/negativi:**

- Il corridoio ciclabile risulta poco evidente e la sua funzione/significato va illustrata con appositi pannelli informativi su strada.
- Il corridoio in corrispondenza delle rotatorie disegna un tracciato pericoloso per il ciclista, in particolare all'incrocio tra via XXV Aprile e via Sanvito, deve essere cancellato e sostituito eventualmente con soluzioni più appropriate.
- In p. Monte Grappa e in particolare in p. della Libertà il rallentamento del traffico e la tutela della bicicletta deve essere assicurata da una rivisitazione dell'allestimento complessivo della superficie stradale.
- La linea di arresto avanzata risulta appropriata solo in corrispondenza di incroci semaforizzati; l'utilità è discutibile negli degli incroci con semplice preferenza come nelle rotatorie.
- Nelle more del riassetto complessivo del comparto stazioni va facilitato il percorso ciclistico dalle e verso le stazioni anche utilizzando qualche tratto di marciapiede opportunamente risagomato e liberato da ingombri (*tratto da stazione nord a edicola sul cavalcaferrovia*) soprattutto per evitare il sottopasso all'incrocio con via Milano, di utilizzo assolutamente improbabile (*dalla stazione FS all'imbocco di via Morosini perchè non seguire il percorso del Bus, con il suo semaforo dedicato e linea di arresto avanzata?*).
- A Casbeno, tra p.zza Libertà e via Mirasole. il percorso va meglio segnalato e messi in sicurezza gli attraversamenti.



Rotatoria all'incrocio via Sanvito-XXV Aprile:

la linea di arresto avanzata con il pittogramma della bicicletta posta solo sulla corsia dei veicoli che proseguono dritti in via Sanvito e il tracciato del corridoio ciclabile potrebbero indurre il ciclista a seguire una traiettoria più pericolosa di quella che in effetti viene seguita da un ciclista esperto.



Via XXV Aprile:

valide le soluzioni (corridoio e pista ciclabile) e la segnaletica (zona 30, pericolo bici in carreggiata e scuole, tratteggio linea di corsia tratteggiata all'inizio del corridoio ciclabile)



Pannello informativo
bozza esemplificativa di pannello informativo da installare temporaneamente lungo il percorso per gli utenti della strada in presenza di innovazioni sulla circolazione.

B) **TRATTA EXTRAURBANA:** da via Mirasole a Capolago (ciclovìa⁽¹⁾ circumlacuale)

1. Scelta del tracciato

○ **Aspetti positivi:**

- prevalente riutilizzo e riqualificazione di strade/carrarecce preesistenti,
- traffico molto basso,
- **buone qualità paesaggistiche ambientali;**

○ **Aspetti critici/negativi:**

- tratto in forte pendenza all'inizio di via Mirasole e in fortissima pendenza (quasi impraticabile) alla fine di via del Maneggio,
- tortuosità del percorso nell'abitato di Capolago.

2. Soluzioni tecniche e segnaletica

○ **Aspetti positivi:**

- installazione di segnaletica di direzione secondo indirizzi regionali, su tutto il tracciato.

○ **Aspetti critici/negativi:**

- manca segnale di direzione allo sbocco su via del Porticciolo,
- proseguire corsia ciclabile in via per Bodio fino all'attraversamento sp1, mettere in sicurezza il transito bici sulla via per Bodio e via del Porticciolo anche in direzione Varese,
- discutibile l'installazione dei cancelletti rallentatori nel tratto di maggior pendenza di via del Maneggio,
- opportuno un pannello informativo e/o segnaletica che preavvisi delle forti pendenze presenti sul tracciato; il bollino rosso conforme alle indicazioni del piano regionale non è facilmente interpretabile.

3. Suggerimenti/raccomandazioni

Il collegamento tra la ciclovìa del lago la città capoluogo deve essere ulteriormente facilitato, tenendo conto delle diverse tipologie di cicloturista (preparazione atletica, tipo di bici muscolare o assistita, con appendice, ecc.), implementando e valorizzando possibili alternative:

- l'utilizzo del treno da Gvirate a Varese,
- itinerario alternativo su viabilità ordinaria (per lo più secondaria), Schiranna-Bobbiate-Casbeno, messa in sicurezza con opportuna segnaletica⁽²⁾,
- sperimentazione del trasporto bus+bici⁽³⁾.

NOTE

⁽¹⁾ Il termine Ciclovìa è utilizzato secondo la definizione della L.n. 2/2018.

⁽²⁾ Percorso in salita da Schiranna, proposta:

via dei Prati - via Macchi - attraversamento rotonda SP1 (sistemare per attraversamento in sicurezza) - via Macchi (da sistemare con corsia ciclabile protetta e/o percorso ciclopedonale in salita e dall'innesto con via Dezza istituire zona 30 fino a p.zza Bossi) - Via Daverio (istituire zona 30 fronte scuole fino a via Zonda e su tutta l'area residenziale tra via Daverio e via Corridoni) - via Perla - via Colle Verde - via Verga, via Castellini (istituire doppio senso ciclabile sul tratto tra via Angeloni e via Corridoni) - attraversamento via Corridoni (da regolamentare e mettere in sicurezza o individuare alternativa in via P. Micca) - via Castellini - sottopasso v.le P. Chiara - via Micca - via Anfossi (ricongiungimento con la tratta urbana della ciclovìa stazioni-lago) [v.mappa](#)

⁽³⁾ Il trasporto bici sui bus di linea urbani presenta delle difficoltà tecniche che hanno trovato una soluzione parziale solo in casi limitati. Vale comunque la pena di approfondire le sperimentazioni condotte anche in Italia (vedi [Trieste](#), [Brescia](#), [ReggioEmilia](#)) e verificare soluzioni più ampie pubblico-privato con carrello portabici attivo nei fine settimana tra Schiranna -Bobbiate-stazioni (v. [Trento-Bassano](#)).