

OSSERVAZIONI

AL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI VARESE - VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

CONSIDERAZIONI GENERALI

Nella relazione generale del Pums (pag 28) richiamando la L. n. 2/2018 si enuncia:

“Il Biciplan ...è il principale strumento a disposizione dell'Amministrazione Comunale per la pianificazione dei trasporti e della mobilità. ... si propone un insieme organico di progetti e azioni utile a rendere più facile e sicuro l'uso della bicicletta in città, ...”

Per tale ragione, quindi, oltre che per la mission specifica della scrivente associazione, le osservazioni che seguono si concentrano specificamente sulla mobilità ciclistica, senza disconoscere la rilevanza della mobilità pedonale e del trasporto pubblico per spostare dall'automobile a modalità di trasporto più sostenibile una quota significativa del traffico varesino.

A fronte della centralità che viene attribuita al Biciplan, infatti, riteniamo che le indicazioni del PUMS per la mobilità ciclistica siano piuttosto lacunose, spesso generiche o rinviate a successivi piani/progetti/ provvedimenti di dettaglio. Per contro risultano assai più dettagliate – in qualche caso contraddittorie- le proposte volte alla “fluidificazione del traffico”, per lo più attraverso rotatorie che spesso mal si conciliano con la sicurezza di ciclisti e pedoni, come abbiamo avuto modo di evidenziare in altre occasioni (da ultimo v. L.go Flaiano).

Non sottovalutiamo l'effetto benefico che possono avere alcune proposte/previsioni sull'obiettivo fondamentale di ridurre la quantità di automobili sulle strade (siano esse in sosta o in movimento) e la velocità del traffico a tutela dell'utenza più vulnerabile, ma riteniamo che si debba affrontare la questione della mobilità ciclistica in modo più preciso, articolato e operativo.

Ci saremmo aspettati, in altri termini, che tutta l'impostazione del Piano fosse partita dall'analisi delle condizioni di agibilità di biciclette e pedoni per individuare quali interventi sulla rete stradale, sull'organizzazione viabilistica e sulla dotazione di servizi alla mobilità si rendessero necessari e fattibili per tutelare e favorire biciclette e pedoni, pur tenendo conto l'incomprimibile - entro quali limiti? - presenza del traffico automobilistico.

I seguenti aspetti ci sembrano rilevanti:

- Cogliere la specificità della mobilità ciclistica che a seconda dei contesti delle esigenze e delle abilità individuali necessita di infrastrutture e soluzioni viabilistiche articolate, in cui anche il

dettaglio puntuale può influire significativamente sull'agibilità di un percorso. Può risultare quindi fuorviante evocare il tema sempre e in modo indifferenziato col termine "ciclo-pedonale", quando si devono invece distinguere flussi di traffico distinti, non sempre sovrapponibili.

- Le nuove disposizioni del CdS introdotte con il "Decreto Rilancio" offrono soluzioni, innovative per il nostro Paese, ma ampiamente sperimentate in molti altri e che diverse amministrazioni locali hanno già adottato o stanno implementando, per agevolare gli spostamenti urbani per biciclette e "micro-mobilità" (corsie ciclabili, doppio senso ciclabile, linea di arresto avanzata, ecc.). Riteniamo ingiustificatamente lacunosa la proposta di PUMS che rinuncia a rilevarne l'importanza e a proporre ed esemplificare l'applicazione diffusa di tali provvedimenti, da tempo invocati dagli utenti della bicicletta. (v. pag. 165)
- Per quanto riguarda l'individuazione delle zone 30 come formulata dal Pums ci sembra al contempo apparentemente ambiziosa, per estensione dei comparti indicati in tav. P0190, ma generica, per indeterminatezza e modalità di implementazione, e lacunosa per l'esclusione di comparti e strade vocate a questa classificazione.
- Anche la proposta di "viale sostenibile" applicata a tutti gli assi principali, dove viene confermato il limite di velocità di 50 Km/h, resta una suggestione priva di ogni concretezza. Quali interventi: di riduzione del carico veicolare? Di redistribuzione degli spazi? di arredo urbano? A titolo di esempio nulla si propone per il "percorso ciclopedonale" di v.le Belforte, massacrato su un lato dalla sosta abusiva e dall'altro dalla precaria condivisione del marciapiede con i pedoni, oltre che dall'interruzione ad ogni immissione di strade laterali.
- Anche il tema del collegamento con le ciclovie di scala sovracomunale ci sembra tratta superficialmente. Siamo fermi al Piano della Mobilità Ciclistica del 2013 senza ulteriori approfondimenti e prospettive di concreta attuazione che probabilmente richiederebbero qualche tratto di nuova specifica infrastruttura (v. collegamento con Ciclovie della Valle Olona e della Valganna).

APPROFONDIMENTI

Mettiamo in evidenza alcuni punti che ci sembrano più rilevanti o esemplificativi, riservandoci di trasmettere ulteriori considerazioni puntuali nel prosieguo della procedura di approvazione del Pums e comunque del rapporto di partecipazione con l'A.C.

- **Bizzozero**

Il nucleo storico di Bizzozero non risulta ricompreso nelle future zone 30, mentre richiederebbe sicuramente una protezione ambientale e l'orientamento alla residenzialità e la pedonalizzazione di alcuni spazi.

Inoltre sarebbe strategico consentire il doppio senso ciclistico di via Passo Buole per:

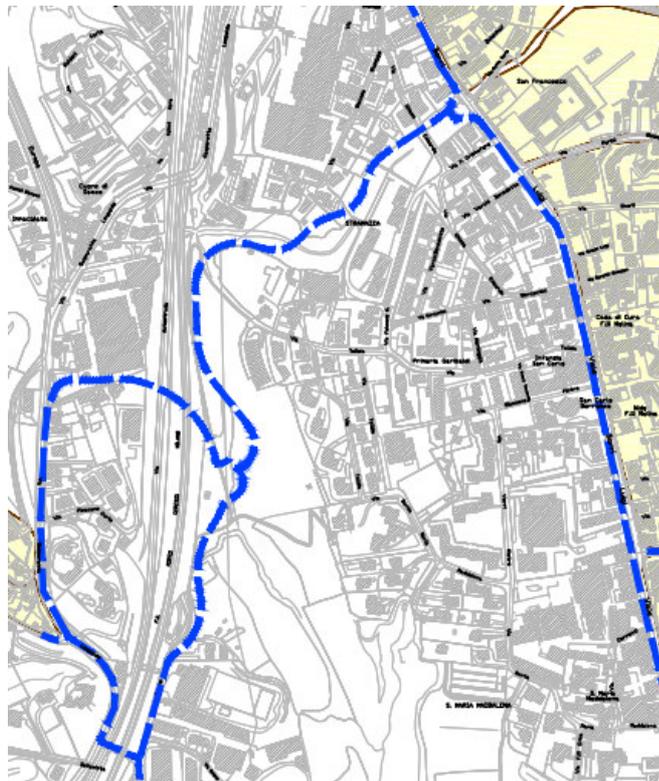
- consentire il collegamento diretto tra il nucleo storico e la "cerniera di mobilità" di I.go Gaiard,
- offrire un'alternativa ciclabile più attraente e sicura al v.le Borri tra I.go Gaiard e via Adriatico per i flussi ciclistici in direzione città.

- **Via Gasparotto - v.le Borri**

Si evidenzia positivamente che con l'abbandono del previsto collegamento stradale rimane disponibile lo spazio (con vincolo urbanistico) per il collegamento ciclistico e pedonale tra v.le Borri e il nuovo sistema di rotatorie di via Selene – Gasparotto.

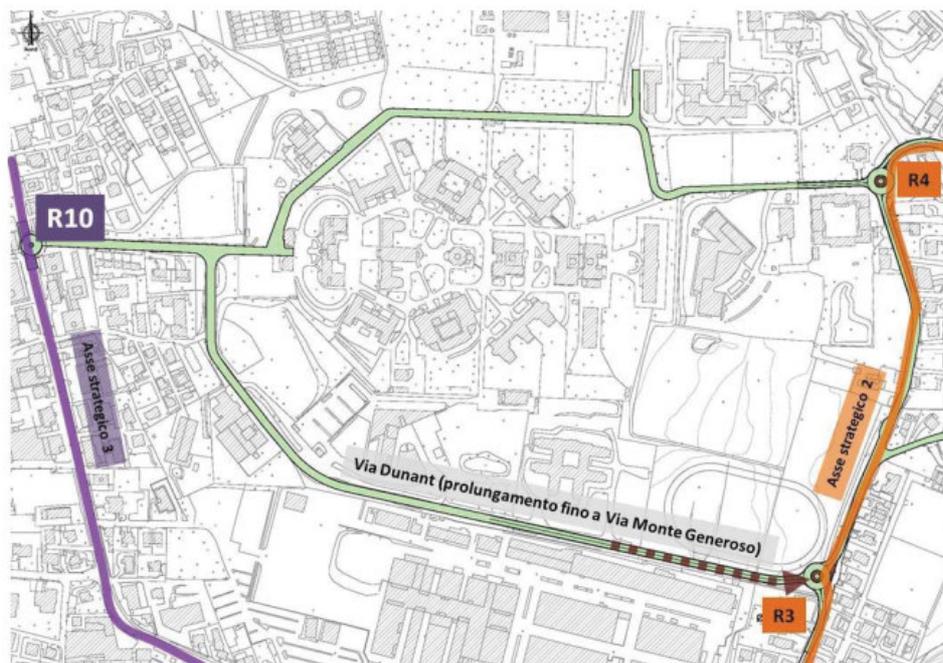
Si prefigura la possibilità di un breve viale pedonale e ciclabile, con sedi distinte e apprezzabili caratteristiche ambientali/paesaggistiche.

Necessario individuare, segnalare, incentivare l'accesso pedonale e in bici al nuovo supermercato.



- **Campus Universitario**

(v. Pag 2012 – Rel. Generale- “Lo scopo del PUMS è quello di rendere via Monte Generoso un asse alternativo per i flussi di traffico in direzione Università in modo da alleggerire l’asse Viale Luigi Borri”).



Le prospettive di ampliamento del polo universitario non possono indurre aggravamento per le biciclette della già precaria situazione viabilistica di accesso al campus e collegamento con il centro cittadino.

La condizione di sostenibilità deve comportare che ogni sviluppo, auspicabile, dell'ateneo Varesino si realizzi senza incremento del volume di traffico automobilistico, ma che, in concorso con il sapere scientifico e culturale dell'ateneo stesso, il Comune implementi un sistema di accessibilità sempre più incentrato su TPL e ciclabilità.

Da scongiurare un trasferimento di traffico dall'asse v.le Borri all'asse via Monte Generoso e la facilitazione della mobilità automobilistica intorno al campus con le due trasversali ipotizzate che dovrebbero invece essere concepite a fruizione esclusiva o prevalente ciclistica-pedonale-tpl.

Lo schema progettuale delle tre rotonde progettate (*pag. 213 e segg.*) non prende in considerazione le biciclette, ma unicamente la fluidificazione (rectius "facilitazione e pervasività") del traffico automobilistico in contraddizione con gli assunti generali del PUMS.

Il collegamento ciclistico Uninsubria-Stazioni riteniamo sia strategico, insieme a quello del potenziamento del TPL, per assicurare la sostenibilità dell'ateneo nel territorio urbano di riferimento. Abbiamo avanzato un'ipotesi di massima che deve necessariamente essere verificata e sviluppata. Il PUMS da un lato non fornisce a nostro parere alcun contributo, indicando genericamente sia l'asse di v.le Borri che quello di via Monte Generoso-Giubiano come suscettibili di diventare itinerari ciclabili del Biciplan, dall'altro non pesa l'impatto sulla ciclabilità delle operazioni di fluidificazione sopra commentate.

- **v.le Belforte-via Brunico**

Quasi tutto il tessuto edilizio compreso tra v.le Belforte e via Brunico viene previsto come zona 30. Alla luce della Relazione Generale e della tavola P0190 non ci sembra chiaro e giustificato (osservazione estensibile anche a molte altre parti del territorio):

- quale sia la logica della numerazione e suddivisione in "blocchi";
- perché alcune strade siano escluse dalla zonizzazione 30: via Podgora, via Laurana e la stessa via Brunico;
- come si pensi di regolare il traffico e/o organizzare gli spazi nelle strade interessate.

A nostro avviso, per la verità, le caratteristiche geometriche, viabilistiche e urbanistiche dell'intero v.le Belforte, da Biumo fino al semaforo di via Lazzaretto, esigerebbe il limite di velocità a 30km/h (rammentiamo che nel 2016 Varese aderì al "Club delle Città 30 e lode").

- **Via Sanvito Silvestro**

Richiamiamo le osservazioni già fatte in relazione alla proposta di Piano Attuativo ex-Aermacchi, rimarcando che il PUMS dovrebbe fornire qualche indicazione progettuale/viabilistica per trasformare >Via Sanvito in "via sostenibile" e porre eventuali condizioni/vincoli all'accessibilità del nuovo insediamento. Riteniamo, per altro, che fin d'ora, con semplice segnaletica, si possano istituire corsie e piste ciclabili in carreggiata in via Caracciolo e via Sanvito dall'incrocio di p. Ferrucci a quello di via XXV Aprile.

Senza dubbio, poi, bisogna prevedere il collegamento nei due sensi - per le biciclette - tra via Caracciolo e via Bolchini, ponendo quest'ultima - in parte - e p. Ferrucci in zona 30.

- **V.le Aguggiari**

Varese ha partecipato al bando "PRIMUS" per acquisire risorse finalizzate a migliorare la ciclabilità di v.le Aguggiari. Purtroppo il Ministero non ha ritenuto il progetto meritevole di finanziamento. La delusione dovrebbe stimolare un ulteriore sviluppo progettuale dei percorsi

ciclabili esistenti al fine di trovarsi pronti e più convincenti alla prossima occasione, impegnandosi a:

- risolvere alcuni incroci critici, in particolare quelli con via Montello e v.le Ippodromo,
- prolungare il percorso lungo via Vannucci e poi fino a via Sorrisole e via Manin,
- mettere in sicurezza il transito delle biciclette da via Marcobi all'inizio di v.le Aguggiari.

Il completamento della ciclabile di v.le Aguggiari trova ulteriore ragione con la previsione della nuova

“cerniera di mobilità” nell’area ex-Enel al “ferro di cavallo”.

Nel frattempo dovrebbero essere adottate soluzioni viabilistiche provvisorie/di emergenza che facilitino/incentivino da subito il collegamento ciclistico città - polo scolastico di via Manin, anche con ricorso alle nuove disposizioni di c.d.s. (linee di arresto avanzate, corsie ciclabili, ecc.)

• **L.go Flaiano**

Sulla questione ci siamo già espressi in altra sede e apprezziamo l’attenzione dell’A.C. a al ns. punto di vista accogliendo qualche ns. suggerimento, ma riteniamo che la soluzione continui a privilegiare il traffico motorizzato a scapito di quello ciclistico e pedonale.

PARCHEGGI PER BICICLETTE

Anche a fronte della diffusione di biciclette a pedalata assistita, più costose, bisogna aumentare progressivamente la diffusione e aggiustare le localizzazioni di rastrelliere sicure e funzionali, come quelle recentemente installate (modello “Verona”) attraverso:

- condizioni premianti per operatori commerciali e di terziario che si facciano carico dell’installazione di rastrelliere di qualità; ad esempio con concessione gratuita del plateatico, esenzione dagli oneri di affissione per inserti pubblicitari nelle medesime rastrelliere,
- disposizioni regolamentari che obblighino alla dotazione di spazi e attrezzature idonee per il parcheggio delle biciclette i supermercati e centri commerciali, le attività commerciali e di servizio pubblici e privati, le attività produttive di maggiore rilevanza, i condomini, ...
- la dotazione di rastrelliere adeguate (per funzionalità, quantità, accessibilità) degli istituti scolastici ad uso di studenti e personale di ogni ordine e grado, da affiancare a iniziative di promozione della mobilità sostenibile e attiva nell’ambito dei programmi di educazione ambientale e salutistica.

BIKE SHARING

Il comune di Varese sta sviluppando il rilancio del servizio di Bike Sharing con 10 nuove postazioni prevalentemente con pedalata assistita e un nuovo appalto di gestione del servizio.

Il PUMS propone l’installazione di postazioni di BS integrate nelle 6 “cerniere di mobilità”.

Riteniamo che ulteriori impegni finanziari nello sviluppo del servizio non possa prescindere da:

- un’analisi realistica dell’apporto effettivo di tale servizio alla mobilità sostenibile nell’esperienza varesina,
- una valutazione conseguente sulla priorità e modalità di sviluppo del servizio,
- l’individuazione del target di utenza cui destinare in via prioritaria il servizio,
- la programmazione di azioni di informazione e promozione del servizio.

- l'esame contestuale di iniziative alternative o complementari di promozione della mobilità ciclistica anche sull'esempio di azioni già sperimentate altrove (es. affidamento in comodato gratuito a studenti universitari e altre categorie di city users).

ALTRE AZIONI PER PROMUOVERE LA BICICLETTA

Lo spostamento di mobilità dall'automobile alla bicicletta necessita di azioni coordinate che coinvolgano la cittadinanza, individualmente e nelle sue articolazioni sociali, in un percorso di diffusione di comportamenti più virtuosi.

Potrebbe essere utili a tal fine:

- iniziative premianti per scuole, aziende, cittadini che adottino la bicicletta come mezzo di trasporto urbano prevalente,
- attivazione di servizi contro il furto (ad es. punzonatura delle biciclette);
- installazione di attrezzature per auto-riparazione e piccola manutenzione;
- campagne pubblicitarie mirate a target specifici di informazione ed educazione alla mobilità attiva e sostenibile.

CONTROLLO E SANZIONI

Non contiamo sulle coercizioni per migliorare il civismo e la qualità di vita nella nostra città, ma quando il comportamento di singoli pregiudica i diritti ed ancor più la sicurezza degli altri utenti della strada (compresi bambini, anziani, disabili) è necessario ricorrere all'azione "persuasiva" delle sanzioni.

Anche per questo aspetto le recenti innovazioni del C.d.S. offrono nuove opportunità all'Amministrazione locale che non dovrebbero essere trascurate in particolare in merito ai limiti di velocità su alcune strade e alla sosta abusiva.

Varese 6 febbraio 2021