

## LA PREALPINA 02.11.21 - Prima pagina:

### Soffocati dalle auto varesi Sono 646 ogni 1.000 abitanti. Fiab: «Bici da incentivare»



Il piano urbano della mobilità approvato durante il primo mandato del sindaco Davide Galimberti punta sulle biciclette ponendosi, nell'arco di qualche anno, obiettivi ambiziosi pari al 24.9% (rispetto all'attuale 9.8%) per ciclisti e pedoni sulla cifra globale degli spostamenti e al 50% per gli automobilisti (ora sono al 67.8%). Traguardi possibili? Il presidente della Fiab, Beppe Ferrari, auspica un cambio di mentalità per rendere davvero Varese a misura di ciclisti e di pedoni. L'appello è rivolta all'amministrazione di Galimberti (bis) che si è appena insediata, così che metta in atto un programma concreto per facilitare la mobilità dolce, incentivando l'uso delle biciclette e facilitando chi si sposta a piedi. Ma i dati forniti dall'Acì non lasciano ben sperare perché la provincia di Varese ha una media di 649 auto ogni mille abitanti, superiore al dato regionale di 599. In città la cifra è in linea con quella provinciale: 646.

Prando a pagina 15

\*\*\*\*\*

## Una città per le biciclette

Appello del presidente di Fiab: servono strategie per incentivare l'uso



«Sembra che a Varese, quando la bicicletta cerca di prendere visibilità e spazio, si mobiliti subito l'opposizione o il sarcasmo di chi non riesce a immaginare che si possa vivere e anche crescere con una riduzione importante delle automobili in circolazione». Beppe Ferrari (nella foto), storico esponente di Fiab-Ciclocittà, ha lasciato scorrere le elezioni a Palazzo Estense prima di togliersi qualche sassolino dalla scarpa.

### Modifica dei comportamenti stradali

Per esempio: «Significativi i commenti ironici sulla pista ciclabile di via XXV Aprile, ma anche sulla innocua, recente linea blu che accompagna il ciclista dalla città al Campo dei Fiori. Su entrambi vale il rimbrotto dell'Automobile Club per l'insufficiente comunicazione ai cittadini in modo da renderli informati e partecipi di una progressiva modifica del comportamento su strada». Siamo alle solite: in una provincia che conta 649 automobili per 1.000 abitanti contro le 599 della media lombarda (dati ACI 2016), permane difficile trovare un'intesa fra il rumoroso popolo degli automobilisti-tout court (ai quali si aggiungono i conducenti degli altri mezzi a motore) e quello silente dei ciclisti.

### Riconoscimento ai Comuni ciclabili

«Il Piano urbano della mobilità sostenibile approvato dalla passata coalizione - prosegue Ferrari ragionando in termini di incentivo verso la nuova giunta Galimberti - si prefigge di rendere bicicletta e piedi le mobilità privilegiate di spostamento, con ciclisti e pedoni che nell'arco di qualche anno passerebbero dal 9,8 al 24,9 per cento, mentre gli automobilisti calerebbero dal 67,8 al 50. Si tratta di un buon obiettivo, che però richiede un programma coerente di attività e interventi da attuare nel tempo su infrastrutture, regolazione del traffico, governance della mobilità e sua comunicazione. Fiab ha lanciato l'iniziativa "Comuni Ciclabili", ma in provincia di Varese uno solo ha ottenuto il riconoscimento, Saronno, pochi giorni fa. Il capoluogo non c'è».

### Strutture di parcheggio e custodia

Negli ultimi anni Palazzo Estense non è rimasto immobile, è il caso di dire, sul tema di una maggiore facilitazione alla mobilità dolce, ma secondo Ferrari è ancora troppo poco: «Tra i servizi alla mobilità ciclistica, di poco impegno se non in termini di attenzione e convinzione, c'è quello delle strutture di parcheggio e di custodia delle due ruote. Qualche passo avanti è stato fatto, pensiamo alle rastrelliere alla Stazione Nord, ma occorre che il Comune chiami a far la loro parte altri enti, pubblici e privati, come scuole, strutture sportive e sanitarie, centri commerciali. Perché, ci chiediamo, i nuovi insediamenti urbani sono obbligati per legge a prevedere parcheggi per sole auto e non anche per biciclette, che dobbiamo arrangiarci a legare in modo improvvisato a qualche palo nelle vicinanze?».

#### Mutamento culturale

Ma per cambiare drasticamente strada occorre puntare su un mutamento culturale e a proposito di cultura, Ciclocittà ha qualcosa da suggerire anche all'Università dell'Insubria: «Il nostro ateneo va stimolato ad affrontare con maggiore determinazione il problema del “suo” traffico, quello cioè che esso stesso genera, attraverso l'adozione di un piano specifico che funga da modello e da stimolo all'intera mobilità urbana. Per ora, invece, anche lì dominano le quattroruote a giudicare dagli spazi destinati ai parcheggi auto e dai programmi di sviluppo del campus di Bizzozero».