

OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI VARESE

Premessa

Il piano adottato dalla Giunta Comunale conferma sostanzialmente la proposta di piano sottoposta a VAS sulla quale la scrivente aveva già presentato alcune osservazioni.

Mentre condividiamo gli obiettivi generali del Piano di perseguire un riequilibrio modale del traffico urbano - incremento del TPL dal 22,4 al 25,1% e di biciclette e pedoni dal 9,8 al 24,9%, riduzione degli autoveicoli dal 67,8 al 50,0% - riteniamo, come già illustrato, non siano sempre coerenti con tale obiettivo gli interventi e gli assetti viabilistici ipotizzati dal piano stesso. Confermiamo pertanto le valutazioni già espresse sull'impostazione del piano che a ns. avviso avrebbe dovuto entrare nel merito più specifico e dare maggior rilievo operativo agli interventi e provvedimenti da adottare per la facilitazione della mobilità pedonale e ciclabile.

Al contempo restiamo in attesa di verificare nei documenti definitivi del Pums gli adeguamenti al piano adottato preannunciati nelle controdeduzioni illustrate nella "Tabella Sintesi Osservazioni e modalità di recepimento" che di seguito riepiloghiamo con alcune note.

A) In ordine al recepimento delle nuove disposizioni di C.d.S., con il rinvio alla fase esecutiva la valutazione/indicazione della loro applicabilità, anche solo in via esemplificativa per casi emblematici o tipologia di situazioni, da un lato si elude la necessità di illustrare le modifiche che lo spazio stradale e l'organizzazione della circolazione dovrebbe subire per sostenere lo sviluppo della pedonalità e ciclabilità, dall'altro riduce a puro esercizio nominale i concetti di "via sostenibile", zone 30, ecc.

Confidiamo di trovare nei documenti definitivi del PUMS le preannunciate integrazioni con i necessari esempi di applicazione di nuove e meno nuove disposizioni di Codice che agevolano la ciclabilità, tuttora misconosciute a Varese. (osservazione parzialmente accolta).

B) In ordine alle Zone 30, come per il precedente punto si confida di trovare nel documento definitivo di piano le necessarie indicazioni operative per l'implementazione del provvedimento nelle concrete situazioni della città. (osservazione accolta).

A parere della scrivente in tali ambiti dovrebbe trovare estesa applicazione il doppio senso ciclistico come ampiamente sperimentato anche in Italia utilizzando tutta la gamma delle disposizioni normative consentite dal CdS.

In proposito riteniamo utile suggerire la sperimentazione di azioni di "urbanismo tattico" con il coinvolgimento della cittadinanza quale azione di verifica e di comunicazione-informazione-formazione.

C) Viali sostenibili: confidiamo di nell'integrazione di maggiori approfondimenti sull'implementazione dei viali sostenibili. (osservazione accolta) Tra gli assi di maggiore importanza e

utilità solo per via Sanvito-Caracciolo si prospettano due piste ciclopedonali (!?) monodirezionali.

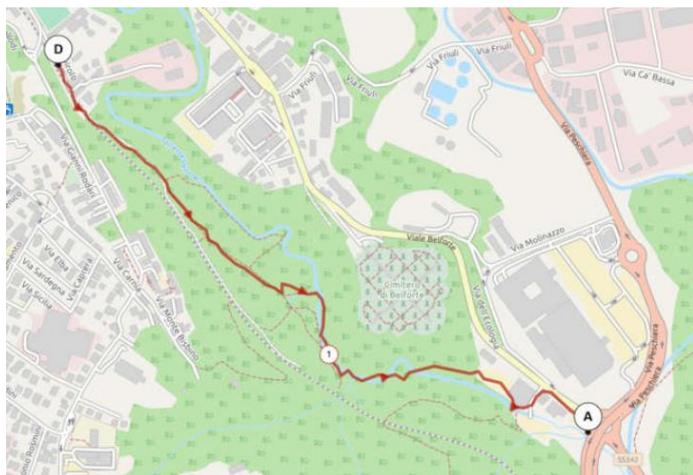
Qui è il caso di ricordare che la bicicletta nella mobilità urbana deve essere considerata come il mezzo di trasporto urbano individuale più funzionale e quindi devono essere consentite rapidità di spostamento incompatibili generalmente con i flussi pedonali. Pensare di promuovere la bicicletta e la camminabilità mettendo insieme pedoni e bici vuole dire penalizzare entrambi. Il marciapiede in assenza di larghezze adeguate a separare i flussi può essere disponibile solo per ciclisti lenti o meno esperti, il ciclista abituale starà in carreggiata e quindi anche a questo bisogna garantire condizioni di sicurezza adeguata.

Ribadiamo che la situazione della fruizione ciclistica e pedonale di v.le Belforte necessita di essere affrontata con determinazione.

- D) La rappresentazione del collegamento degli itinerari ciclabili varesini con le ciclovie sovra-comunali offrirà anche l'opportunità al comune di Varese di assumere un ruolo di stimolo e coordinamento con i comuni contermini su una tematica finora trascurata.

Attendiamo riscontro nei documenti definitivi (osservazione parzialmente accolta).

In proposito proponiamo anche di individuare per il medio/lungo periodo la realizzazione di nuova infrastruttura ciclabile, in parte su tracciati preesistenti nella valletta Vellone/Belforte, di collegamento ex-Macello – zona IPER come alternativa sicura al v.le Belforte per collegare la città con Valle Olona, Folla di Malnate e percorso regionale cicloturistico Ti Ciclo Via.



- E) Bizzozero Zona 30 e praticabilità ciclistica: confidiamo di trovare nei documenti definitivi del PUMS le preannunciate integrazioni (osservazione accolta)
- F) Collegamento ciclistico e pedonale Gasparotto (nuova Esselunga)- Borri. (osservazione accolta). Raccomandabile valutare quanto prima l'attrattività del percorso e le modalità di collegamento con il centro commerciale e con v.le Europa assegnando una congrua priorità all'intervento.
- G) Collegamento Borri-Dunant-Monte Generoso (osservazione non accolta); la classificazione del prolungamento di via Dunant come strada urbana ciclabile (Ebis) in zona 30 con precedenza ciclistica è senz'altro opportuna e dovrebbe essere estesa anche via O, Rossi nel tratto tra via M. Generoso e p.le Bulferetti, tuttavia l'effettiva priorità ciclistica dovrebbe accompagnarsi ad una penalizzazione del traffico automobilistico, diversamente il volume di traffico prevalente determinerà le regole effettive d'uso della strada. Riteniamo

quindi che si debba escludere comunque la formazione di un anello circolatorio automobilistico nei due sensi perimetrale al Campus Uninsubria.

- H) Comparto Via Brunico-V.le Belforte zona 30 (osservazione accolta). Richiamiamo il punto C sulla necessità di adeguamento ciclistico e pedonale di v.le Belforte. Inoltre segnaliamo che la nostra medesima osservazione potrebbe essere replicata anche per altri ambiti edificati della città. Riteniamo quindi che l'individuazione delle zone 30 debba essere attentamente rivisitata anche alla luce delle caratterizzazioni che saranno indicate per tali zone (v. punto B)
- I) Via Sanvito - via Bolchini - via Manin (osservazione parzialmente accolta): riteniamo debba essere previsto il collegamento ciclabile Via Sanvito-Bolchini-Manin nei due sensi mediante l'eliminazione o una significativa riduzione di traffico in p. Ferrucci ("piazza traversante" ?) e l'istituzione del doppio senso ciclabile,
- J) V.le Aguggiari (osservazione parzialmente accolta); consideriamo questo itinerario tra quelli prioritari da completare con il raccordo a via Manin per il quale il biciplan individua due possibilità:
1 pista ex novo in testa al poligono di tiro da via Vannucci a via Al Colle,
2 percorso in sede promiscua su viale Aguggiari con attraversamento all'innesto di via Poligono.
L'opzione 1 già contemplata da oltre un decennio da PRG e PUM non è mai stata sviluppata forse per difficoltà di concertazione col Ministero proprietario/competente su area asservita al poligono stesso.
L'opzione 2 costituisce un'opzione di ripiego, meno sicura ed efficace, ma di rapida attuazione e quindi ipotizzata anche da questa associazione.
Si propone di contemplare nel Pums anche un'opzione 3, già avanzata da FIAB Varese (2019), che prevede la realizzazione di una pista ciclabile e pedonale dall'area pubblica di via Vannucci a via Campestre attraverso un brevissimo tratto in margine ad area privata attualmente in apparente disuso. Ipotesi, quest'ultima, di competenza procedurale solo comunale, di contenuto impegno economico e di agevole fruibilità per il quartiere interessato.



- K) L.go Flaiano (osservazione non accolta); richiamiamo l'osservazione del punto C sulla promiscuità di bici e pedoni. Riteniamo pertanto che l'arco occidentale della rotatoria (direzione autostrada) debba prevedere comunque il transito delle biciclette moderando fortemente le velocità degli autoveicoli.
- L) Parcheggio biciclette (osservazione accolta) si confida negli indirizzi che saranno esplicitati nei documenti di piano
- M) Bike Sharing (osservazione accolta): si evidenzia l'opportunità di monitorare con attenzione l'utilizzo e il gradimento del BS, per valutarne l'efficacia nel miglioramento della mobilità urbana, tenendo anche conto dell'evoluzione tecnologica della micromobilità.
- N) Azioni di promozione della bicicletta (osservazione accolta). Richiamiamo l'attenzione alle molte esperienze che si stanno sviluppando e l'opportunità che il Comune di Varese si confronti con le amministrazioni più attive nella promozione della ciclabilità e camminabilità urbana.

Varese 30.06.2021

Enrico Bronzi (Presidente)
Beppe Ferrari