

**Oggetto: MANIFESTAZIONE DI INTERESSE FINALIZZATE ALL'ACQUISIZIONE DI IDEE PROGETTUALI NELL'AMBITO DEL BANDO "PIAZZE APERTE"  
- Bando del 31.10.2022 (F.2022/58)**

**1. Identificazione geografica dell'area oggetto della proposta, descrizione dell'ambito urbano in cui si inserisce e delle criticità da risolvere:**

Proponiamo un percorso ciclopedonale tra viale Aguggiari e Via Crispi, comprendente via Palazzi, Via Montello, Via Guercino, Via Marzorati, Via Dossi. Mappa: *allegato 1*.

Il quartiere di Miogni-Montello è costituito da abitazioni residenziali (condomini, ville, villette), esercizi commerciali, scuole (Europea, Dalla Chiesa, Canziani) strutture sportive (Robur et Fides).

Ha solo tre accessi stradali: da zona Stadio (via Montello), da zona Viale Aguggiari (via Montello), da zona Brunella (via Marzorati), oltre a una strada privata (Via Ronchelli, divisa in due da una sbarra) che collega via Marzorati e via Crispi. Non tutte queste strade hanno marciapiedi o risultano sicure per pedoni e ciclisti.

Da qui l'utilità di collegamenti alternativi tra il quartiere e altre zone della città, in particolare per i residenti che decidono di non usare l'auto.

Proprietà ed eventuali gravami sono verificare, ma riteniamo che la normativa comunale applicabile sia: Piano delle regole del PGT (art.52 , *allegato 2*) e Regolamento sulla gestione condivisa dei beni comuni urbani (art.2 , *allegato 3*).

**2. Descrizione della proposta, degli obiettivi e del tipo di intervento:**

Si intende recuperare all'uso ciclopedonale sentieri già esistenti - ma poco usati o usati con difficoltà, a causa dello stato degradato del fondo calpestabile - e sistemare le strade carrabili per ottenere maggiore sicurezza degli utenti vulnerabili. Si potrà così ottenere una viabilità aggiuntiva e soprattutto alternativa per spostarsi in uscita ed entrata dal quartiere, e per attraversare lo stesso. Ipotizziamo un intervento minimo, sufficiente a sperimentare l'utilizzo di tale percorso, per valutare in futuro l'opportunità di interventi più costosi, con due modalità, 1. Sentiero in terra: livellamento del fondo con ghiaio e opere per il deflusso dell'acqua piovana, 2. Strada asfaltata: zona limite di velocità 30kmh (*all. 4*) con interventi pertinenti. Costi: si stima una spesa di euro 15.000 per i tratti in asfalto e 35.000 per i sentieri in terra: *si veda all. 5*.

**3. Descrizione dei soggetti interessati a collaborare alla realizzazione e alla cura dell'intervento:**

1. FIAB VARESE Ciclocittà APS, Via Rainoldi 14, Varese: promuove il cicloturismo ed il ciclismo quotidiano ([www.fiabciclocittavarese.it](http://www.fiabciclocittavarese.it) @fiabvarese)

2. ECORUN A.S.D, propone ogni anno la festa dell'ecologia e dello sport ([www.ecorunvarese.it](http://www.ecorunvarese.it), @ecorunvarese)

3. CAMMINA CHE TI PASSA ! propone passeggiate di gruppo in Varese ( @gruppodicammino\_varese )

**4. Descrizione delle modalità di collaborazione previste per ognuno dei soggetti proponenti** (tutti promotori di attività motoria (si veda all. 6);

1. proposte di escursioni e coaching per ciclisti urbani
2. organizzazione di corse ed eventi di podismo amatoriale
3. organizzazione di camminate ricreative

**5. Descrizione delle modalità di attivazione della futura Piazza Aperta**

Reso praticabile e sicuro il percorso, si apporrà segnaletica minima per l'uso libero dei cittadini, ai quali si chiederà un riscontro dopo 2/3 mesi dall'inaugurazione circa il gradimento. Si intende organizzare camminate ludiche e corse per famiglie e per gli studenti delle scuole del quartiere.

**6. Elenco degli altri soggetti del territorio che supportano il progetto**

Nicola Acconciature Maschili, Via Romans Sur Isere, 47, 21100 Varese (VA)

Foresteria Dansi Di Dansi Francesco, Via Padre Samuele Marzorati, 80, 21100 Varese VA

Contatti in corso con Robur et Fides; con Scuola Dalla Chiesa; con Sig. Gervasini (famiglia residente da oltre un secolo) per approfondimenti storici su Via Palazzi.

Allegati:

1. *mappa del percorso Via Aguggiari – Via Crispi*
2. *art.52 Piano delle Regole del PGT*
3. *art. 2 del Regolamento Beni Comuni*
4. *impatto velocità in scontro pedoni-auto (statistiche)*
5. *Piano dei costi dell'intervento*
6. *Lettera di PATH (Partnership for Active Travel for Health) per COP 27*

Varese, 30.11.2022



**Art. 52 – Sentieri, percorsi pedonali e ciclabili**

1. Nel territorio comunale è vietata la soppressione e l'interruzione dei sentieri esistenti, fatte salve le ragioni di pubblico interesse. La realizzazione di nuovi sentieri e la modificazione di quelli esistenti, è subordinata all'approvazione di idoneo progetto.
2. In tutte le zone del territorio comunale, dovranno essere conservati e mantenuti i sentieri pedonali esistenti, anche se non precisamente identificati nelle tavole di PGT.
3. Il Comune può imporre l'arretramento delle recinzioni anche per consentire il ripristino di sentieri abbandonati, il completamento di quelli esistenti e l'apertura di nuovi passaggi pedonali.
4. Per i percorsi pedonali o ciclabili:
  - a. la distanza delle costruzioni va misurata dal confine originario del mappale e rientra nelle disposizioni previste nel caso della "distanza dai confini";
  - b. l'Amministrazione Comunale promuove la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, oltre a quelli previsti dal Piano delle Regole, al fine di favorire la mobilità sostenibile."
  - c. al fine di conservare la naturalità dei luoghi e rispettarne i delicati equilibri, la progettazione di nuovi tracciati deve essere eseguita attraverso soluzioni che prevedano l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica in abbinamento a materiali tradizionali e non, che garantiscano la ricostruzione degli ecosistemi paraturali o la ricucitura del paesaggio, dovranno inoltre essere previste soluzioni botaniche mitigative, con compiti di mascheramento, di assorbimento polveri, di connessione ecologica e di rinaturalizzazione, la progettazione di nuovi itinerari deve garantire il mantenimento del tessuto territoriale agricolo, rurale e forestale, la conservazione della delimitazione degli appezzamenti, la tutela della viabilità poderale esistente, della rete di scolo delle acque e di ogni altra infrastrutturazione rurale esistente.

## REGOLAMENTO SULLA COLLABORAZIONE TRA CITTADINI E AMMINISTRAZIONE PER LA CURA, LA RIGENERAZIONE E LA GESTIONE CONDIVISA DEI BENI COMUNI URBANI

Approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 54 del 21/11/2018.  
Entrato in vigore il 16/12/2018.

**Articolo 2 - Definizioni 1.** Ai fini delle presenti disposizioni si intendono per: a) beni comuni urbani: quei beni materiali di proprietà dell'Amministrazione Comunale, individuati con le modalità previste nel presente regolamento che, in quanto funzionali al benessere della comunità e dei suoi membri, all'esercizio dei diritti fondamentali della persona e all'interesse delle generazioni future, sono gestiti in forma sussidiaria da parte della stessa amministrazione e dei cittadini con modalità atte a garantirne e migliorarne la fruizione individuale e collettiva, senza pregiudizio o limitazione per l'uso comune. Ai fini del presente regolamento, le strade vicinali di proprietà privata, ma di uso pubblico, sono suscettibili di acquisire il regime di beni comuni urbani, nei casi in cui gli interventi previsti dal presente regolamento sono realizzati o finanziati anche in parte dai rispettivi proprietari

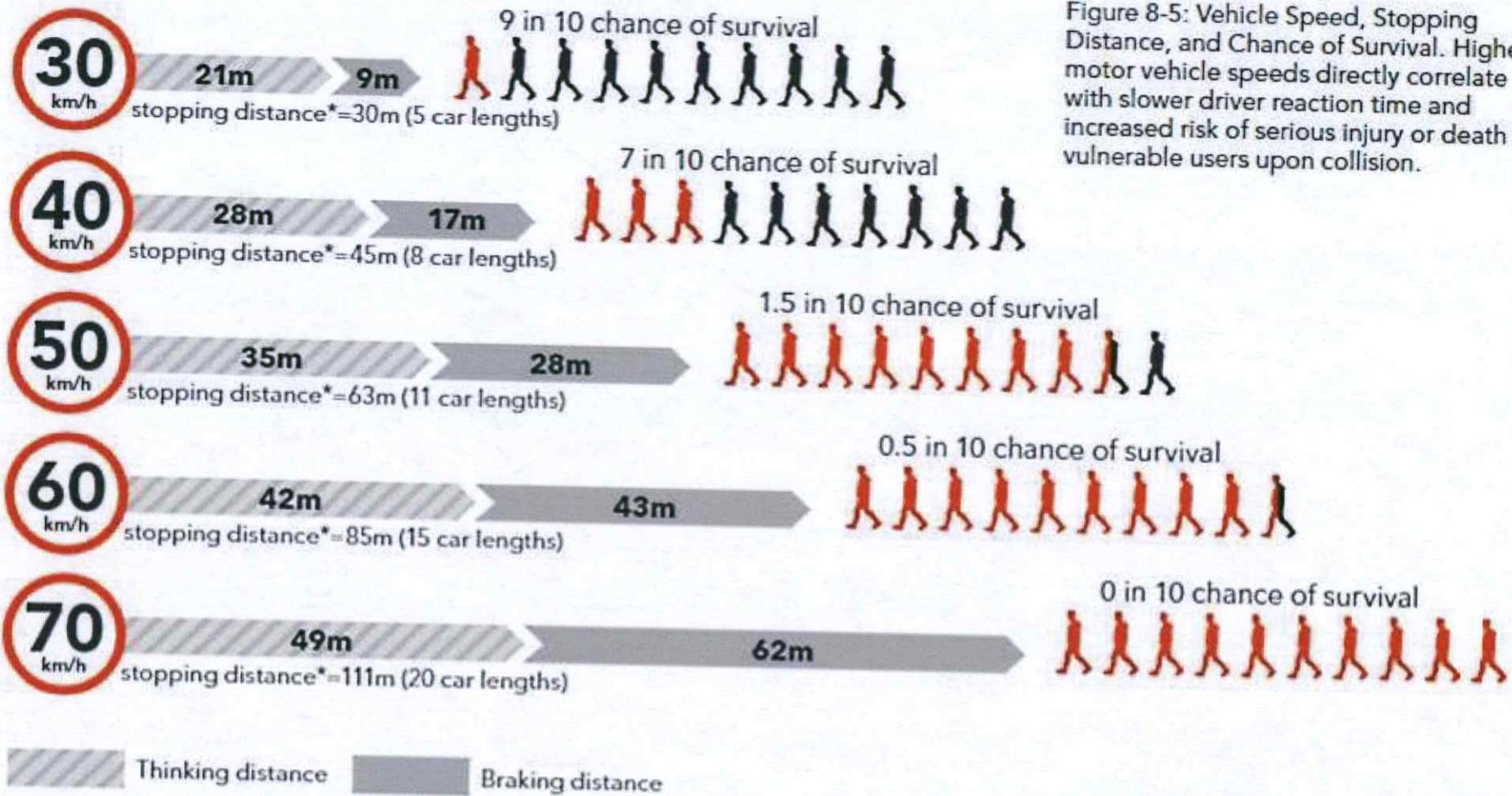


Figure 8-5: Vehicle Speed, Stopping Distance, and Chance of Survival. Higher motor vehicle speeds directly correlate with slower driver reaction time and increased risk of serious injury or death to vulnerable users upon collision.

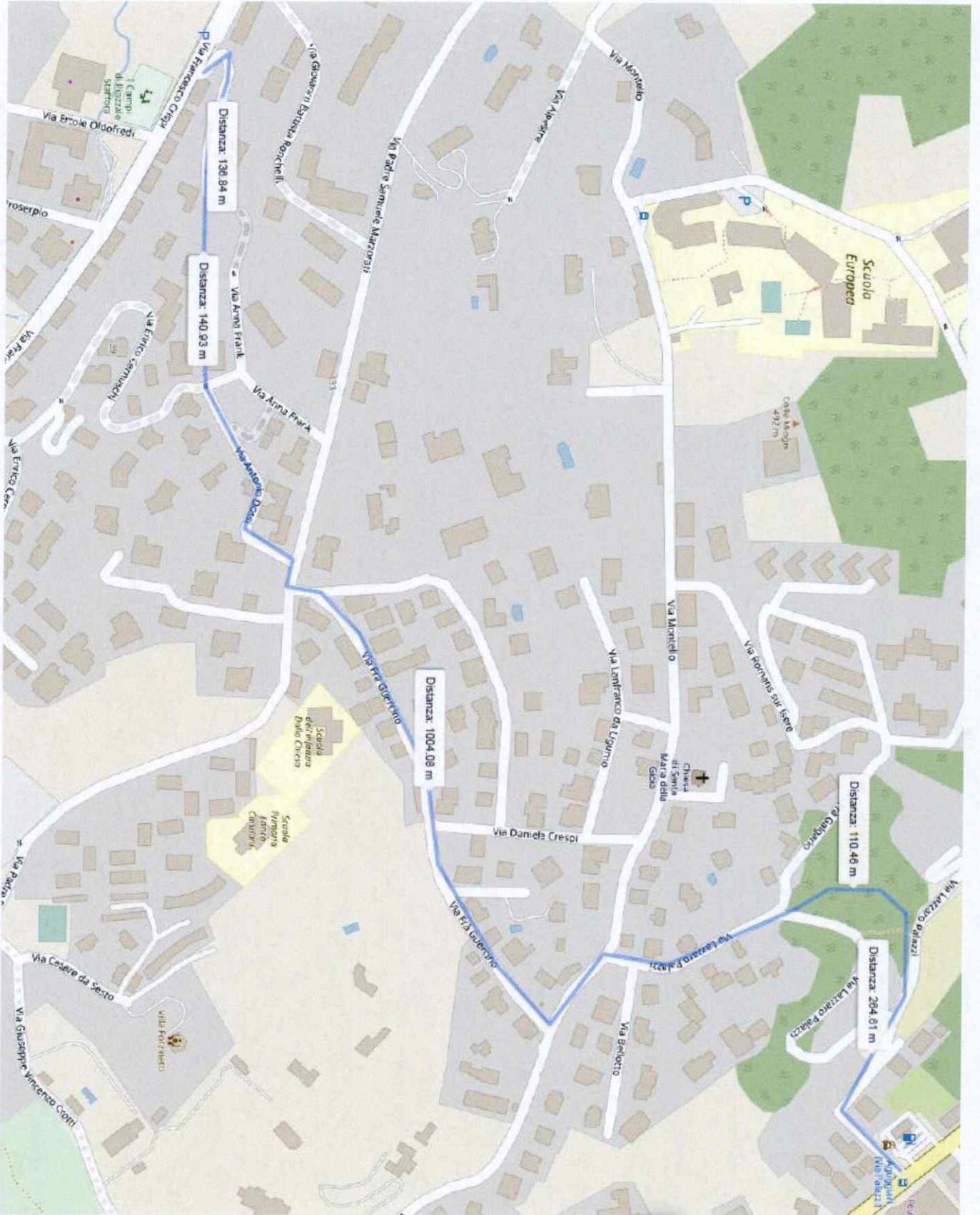
\*Stopping distances during wet conditions. Single car length=5.6m. Based on a 2.5s reaction time, representing 90th percentile of drivers.

source: Adapted from World Health Organization, 2008. Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Transportation Association of Canada, 2011. Geometric Design Guide for Canadian Roads Part 1. 1.2.5.2 - 1.2.5.4.

**MODALITÀ DI INTERVENTO E STIMA DEI COSTI.**

Possono essere individuate due tipologie di intervento:

1. SENTIERI. Tratti di percorso privi di pavimentazione di Via Palazzi e di Via Dossi per una lunghezza totale di circa 250m. Intervento volto a costituire una pavimentazione di una ampiezza di circa 2 metri. Si ipotizza la formazione di un cassonetto stradale - fondazione in misto granulare di cava o equivalente per uno spessore di circa 20cm e la formazione di una pavimentazione con strato di intasamento superiore in stabilizzato di spessore di circa 10cm. Sono considerati anche limitati scavi e riporti per la creazione delle necessarie livellette. Si prevede l'apposizione di dissuasori e segnaletica orizzontale e verticale. Per la realizzazione delle opere descritte si può considerare un costo parametrico di circa 140€/m individuato sulla scorta di valutazioni economiche eseguite per interventi analoghi e sulla base di analisi di prezzi di mercato. Costo dell'intervento stimato in circa €35.000,00 = 140€/m x 250m.
2. STRADE ASFALTATE. Tratto di Via Palazzi tra Viale Aguggiari e Via Montello. Tratto di Via Montello tra Via Palazzi e Via Guercino. Via Guercino. Tratto di Via Marzorati tra Via Guercino e Via Dossi. Via Dossi. Raccordo con Via Crispi. Si tratta di porzioni del percorso già pavimentate con asfalto su cui si prevede la istituzione di Zone con limite di velocità a 30km/h e identificazione sui bordi della carreggiata di corsie ciclabili, e pedonali nei tratti sprovvisti di marciapiede, di larghezza di circa 1 metro per ogni senso di marcia mediante verniciatura della pavimentazione stradale in asfalto con vernici antiskid colorate, per esempio rosse. Si prevede l'apposizione di dissuasori e segnaletica orizzontale e verticale anche per la connessione con le fermate delle linee C - H - P. Per la realizzazione delle opere descritte si può considerare un costo parametrico di circa 15€/m individuato sulla scorta di valutazioni economiche eseguite per interventi analoghi e sulla base di analisi di prezzi di mercato. Si ipotizza di concentrare gli interventi solo sulle porzioni più significative del percorso con maggiore transito di veicoli e alle estremità delle singole parti dei tragitti meno trafficati. Si valuta necessario realizzare gli interventi su circa 1000m dei circa 1400m totali asfaltati. Costo dell'intervento stimato in circa €15.000,00 = 15€/m x 1000m.



**On the occasion of the COP27 climate conference, the Partnership for Active Travel and Health, alongside supporters of more walking and cycling, issue this letter to governments and cities:**

**We call on governments and cities to invest more in walking and cycling to achieve climate goals and improve people's lives**

Enabling more people to **walk and cycle safely** is essential to achieving the Paris Agreement on Climate Change, yet walking and cycling lack priority in the transport and mobility mix and the wider climate agenda.

A truly sustainable mobility paradigm must include a much larger share of investment in walking and cycling. **Enabling a bigger share of urban trips to be walked and cycled is a quick, affordable and reliable way to significantly reduce transport emissions, traffic congestion and road casualties, and will also deliver improved public health, stronger economies and fairer societies.**

Transport is responsible for 27% of global carbon emissions and is the sector with the strongest growth in emissions. Road vehicles account for nearly three quarters of transport CO2 emissions and these numbers are not decreasing. However, the potential for replacing motorised vehicle trips with walking and cycling is huge and within our grasp.

60% of urban trips across the globe are shorter than 5 kilometres, with more than half of them currently travelled by motorised vehicles. Walking and cycling could replace a significant proportion of these short trips. Electric bicycles expand this potential further still, and walking or cycling 30 minutes a day is enough to meet WHO minimum health requirements and reduce the risk of premature death by 20 to 30%.

With COP27 being hosted in Africa, it is worth noting that across the continent walking is already the primary mode of transport for the majority of people. Up to 78% walk every day – often because they have no other choice. And they put their lives at risk the moment they step out of their homes due to roads dominated by speeding cars, missing sidewalks, makeshift crossings and high-polluting vehicles. By 2050, low and middle income countries will own over two-thirds of the world's cars. With that comes an increasing urgency for even greater investment in safe walking and cycling infrastructure.

For all of these reasons, the Partnership for Active Travel and Health, together with the undersigned organisations, strongly appeal to national and city governments to commit to prioritising and investing in walking and cycling, through Nationally Determined Contributions and integrated and coherent strategies, including plans, funding and concrete actions for:

- **Infrastructure** – to make walking and cycling safe, accessible and easy to do.
- **Campaigns** – to support a shift in people’s mobility habits.
- **Land use planning** – to ensure proximity and quality of access to everyday services on foot and by bike.
- **Integration with public transport** – to underpin sustainable mobility for longer trips.
- **Capacity building** – to enable the successful delivery of effective walking and cycling strategies that have measurable impact.

We are convinced that placing walking and cycling at the very heart of global, national and local strategies to address climate change will not only contribute to meeting urgent climate goals, but will also improve the lives of people all over the world.

For more information, facts and figures, read our report: [Make way for walking and cycling](#)

### Signed by PATH partners:

