

Con riferimento a quanto in oggetto, riportiamo di seguito 4 osservazioni tematiche emerse nel dialogo tra i nostri soci.

In allegato, invece, ci sono alcune considerazioni più estese su due aree specifiche della provincia, per le potenzialità che attribuiamo ad esse, e che sono:

A. Zona pertinente ad Aeroporto di Malpensa, densamente abitata e con alto traffico

(evidenziazione delle maggiori opportunità).

B. Tratto ferroviario dismesso "Valmorea " tra Molino del Trotto e confine con la Svizzera, strategico come collegamento di grandi ciclovie *(estratto dell'interlocuzione tra Fiab e Legambiente Varese con la regione Lombardia nel periodo ottobre 2024 - maggio 2026)*

1. SEGNALETICA DI DIREZIONE

Riteniamo strategico il miglioramento e il rafforzamento dei segnali fisici di direzione per un facile utilizzo della viabilità ciclabile della Provincia di Varese.

La segnaletica, che indica **toponimi** e **distanze** (al pari di quanto avviene per la viabilità automobilistica) e anche **dislivelli**, è un supporto di grande importanza soprattutto per i ciclisti alla prime esperienze di itinerari turistici e di spostamenti quotidiani, pur presente l'importanza degli strumenti

digitali (tracce GPS). In particolare, nel centro delle città più importanti della provincia (Busto Arsizio, Varese, Gallarate, Saronno) dovrebbero essere presenti pannelli informativi di facile lettura, per l'orientamento.

2. SICUREZZA

Meritano una cura particolare:

1. Gli **attraversamenti** di strade carrabili (es.: Valle Olona) con apposizione sistematica del limite di 30 km orari per i mezzi motorizzati e con, in casi specifici, semafori ad attivazione manuale da parte degli utenti deboli.
2. La **visibilità dei pyloncini in legno o metallo** (es. Lago di Varese) in mezzo alla pista ciclabile da aumentare con segnaletica orizzontale, ovvero rombi/triangoli isosceli disegnati

sul fondo intorno ad essi; e la distanza degli archi metallici di rallentamento in alcune piste.

3. Il **fondo dei ponticelli**, con aggiunta di materiale antiscivolo, ad integrazione o in alternativa ai cartelli di obbligo di "bici condotta a mano"

3. PARTECIPAZIONE DEI PORTATORI DI INTERESSI DIFFUSI (Associazioni)

Riteniamo importante il Documento D4, Piano di Monitoraggio, per il potenziale coinvolgimento di singoli utilizzatori e soprattutto delle **associazioni** che hanno tra i propri scopi la mobilità attiva e la mobilità ciclistica.

Un elenco (o Albo) delle associazioni del territorio presso la provincia faciliterebbe il loro **coinvolgimento** nelle attività periodiche di rilevazione e di indagini campionarie (pag.12).

L'atteggiamento di chi percorre abitualmente le vie ciclabili sarebbe sempre più educato ad uno sguardo critico e consapevole, in presenza di un dialogo fruttuoso con le istituzioni locali.

4. PISTE CICLABILI: IL CASO ASFALTO

Si suggerisce, quando il percorso è contemporaneamente una Dorsale e anche un percorso di svago in un territorio densamente costruito, l'affiancamento al percorso ciclistico veloce e asfaltato di un percorso in terra naturale o calcestre, dedicato alla percorrenza pedonale ricreativa, così da offrire, con una spesa contenuta e un impatto ambientale trascurabile, utilizzando magari anche percorsi già parzialmente esistenti, una **duplice possibilità di utilizzo**, migliorando al contempo la specializzazione dei percorsi e riducendo la sovrapposizione di utenze.

Siamo convinti che per le ciclabili di maggiore importanza il fondo in asfalto (o cemento o simile) sia la scelta con i maggiori vantaggi comparati, soprattutto in termini di economicità della manutenzione e di universalità dell'utilizzo.

Tuttavia, riteniamo rilevanti le buone ragioni di chi predilige la scelta del fondo naturale per la mobilità non motorizzata. In casi specifici tale fondo naturale dovrebbe essere la prima scelta dei progettisti.

Grazie per l'attenzione e distinti saluti.

il presidente

(Leonardo Savelli m.3473301198)