

Comoda, veloce, sicura. “Gallarate in bici, si può fare”

Pubblicato: Venerdì 24 Febbraio 2012

Una città che sia in grado di far muovere tutti, in piena sicurezza. Compresi – questo è il punto – i



pedoni e i ciclisti, troppo spesso *maltrattati* nel mezzo del traffico: a distanza di otto mesi dalle elezioni, l'amministrazione di centrosinistra ha quasi pronto il progetto complessivo sulla ciclabilità e la mobilità dolce. «Partiamo dall'idea che in città la bicicletta è il mezzo più veloce e più comodo nell'uso quotidiano, considerando anche i tempi di parcheggio delle auto» dice **Giovanni Pignataro**, il segretario del Pd coinvolto direttamente nel progetto, visto che è un ciclista urbano. «Bisogna **prendere in considerazione la bici nell'uso quotidiano**, non solo come mezzo turistico o solo per la scampagnata della domenica: la bici può servire per andare al lavoro o al mercato, per andare in centro». Per questo si è voluto **inquadrare il progetto sulle esigenze quotidiane, per ridisegnare i percorsi ciclabili e trovare i punti critici**, dalle piste ciclabili a volte inadeguate ai tratti pericolosi sprovvisti di percorsi alternativi, alle strade che potrebbero essere per la prima volta dedicati al traffico locale e alle biciclette.



Il progetto complessivo è stato portato avanti da tutti i partiti e seguito dall'assessore all'ecologia **Cinzia Colombo**, anche se è nato "sul campo", per così dire. «Il lavoro sul progetto – spiega ancora Pignataro – è **partito da alcuni ciclisti, poi è diventato un lavoro di squadra** anche della maggioranza. Ora i tecnici stanno valutando costi e fattibilità, ma **pensiamo che una prima parte dei lavori si possano fare entro la fine dell'anno**. C'è comunque la ferma volontà politica di promuovere uso della bicicletta e migliore integrazione tra mobilità a piedi, in bici e con i mezzi pubblici: a bilancio ci sarà più di mezzo milione per interventi». L'obiezione diffusa è però che **muoversi in bici è troppo pericoloso: da dove si parte?** «Si parte dall'idea di dare una maggiore sicurezza al ciclista: sia chiaro, a volte quello della pericolosità può essere un alibi, ma è vero che in particolare per alcune persone l'idea del pericolo influisce. Per dare più sicurezza si può pensare di

moderare la velocità delle auto in tratti stradali dove la larghezza delle strade rende pericolosa la circolazione, penso ad esempio a via Cattaneo a Sciaré. Ma più in generale **servono corsie ciclabili sulla carreggiata**, per dare uno spazio riservato ai ciclisti che sia rispettato. Londra sta facendo della ciclabilità la bandiera per le Olimpiadi. Parigi si muove nella stessa direzione, anche Milano – anche prima, con una giunta di colore diverso dal nostro – ha fatto delle scelte positive. Io penso che Gallarate possa diventare una città ciclabile, che non sia impossibile».



È anche vero che c'è una rete di ciclabili esistenti: stanno dentro al progetto? **«Non ha senso la pista ciclabile isolata, che va da un punto della città... al deserto**: ogni percorso deve portare da un punto a un punto della città, altrimenti si spendono per nulla i soldi dei cittadini». C'è quindi l'idea di connettere i tratti esistenti facendone dei percorsi coerenti e utili, ad esempio che portino dalle periferie al centro. E siccome anche i soldi a disposizione sono pochi in questa fase, si vuole partire con le ciclabili tracciate sulla carreggiata: «Anche le ciclabili in carreggiata sono in parte già esistenti: l'esempio sono la via Madonna in Campagna o la via Gramsci a Moriggia, dove però ci sono anche tante auto parcheggiate. **Le ciclabili in carreggiata si adattano di più allo**



spazio delle strade (anche in vie strette) e danno comunque un minimo di sicurezza. Anche Milano si è mossa in questa direzione». Rimane la questione di alcuni **tratti principali dove – anche per la velocità elevata di auto e camion- è difficile muoversi in bici**: «Penso che bisognerebbe creare strade alternative e dedicate, alternative alle strade principali. **Un esempio è via Pacinotti (nella foto) che potrebbe essere riservata a residenti, pedoni e ciclisti**, come alternativa a viale Milano: la distanza per arrivare a Madonna in Campagna è la stessa di viale Milano. Un intervento a costo quasi zero e che **renderebbe anche più frequentata una zona periferica**».



L'idea del bike sharing, già sperimentata con poca fortuna in

passato? «Per caratteristiche di Gallarate andrebbe forse pensato per zona centrale. Ma direi che lo pensiamo come seconda tappa, non nell'immediato». **Altra questione, gli spazi per la sosta delle biciclette:** la prima zona che viene in mente è la stazione FS... «**La stazione è ben servita lato Sciarè, mentre serve un intervento urgente sul lato della piazza** Giovanni XXIII: servono illuminazione e nuovi spazi di parcheggio. E anche le rastrelliere che esistono oggi non sono più adeguate: servono soluzioni che consentano di legare anche il telaio per evitare i furti». E **l'idea di un parcheggio custodito?** «Oggi è difficile, ci sono costi eccessivi che il Comune non riesce ad affrontare. Partiamo dal miglioramento delle aree esistenti».

C'è poi il capitolo dell'educazione dei più piccoli e dei ragazzi: «Si deve coinvolgere le scuole nella



progettazione dei percorsi, ma bisogna anche lavorare per incentivare l'uso della bicicletta. Penso in particolare alle medie superiori dove rimane un'alternativa valida». Pensate alle bici, ma molte **scelte sulla viabilità sono state criticate perché agevolano il traffico degli autoveicoli:** vedi l'accesso più agevole in via Verdi e Piazza Garibaldi o la rotondina via Venegoni/via Borghi. Non è un controsenso? «**Fluidificare il traffico dei veicoli non è in contrasto con l'uso della bici,** le code delle auto infastidiscono anche il ciclista e chi la bici la usa sa cosa vuol dire. A proposito della "famosa" possibilità di **svolta a sinistra in via Verdi**, segnalo poi che una persona in bici, venendo dalla stazione, non poteva immettersi in modo corretto, era costretta a fermarsi. Ma in generale **la logica dei divieti non è il modo per aumentare la qualità della mobilità**».

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it