

Ciclabile Stazioni-lago: dove passerà e come

Pubblicato: Domenica 19 Agosto 2018



Il progetto della ciclabile dalle Stazioni al Lago ha fatto parlare di sé quando sono cominciati i lavori su via XXV Aprile. Il cantiere aperto rende chiari i cambiamenti in favore dei bus e delle bici.

Al di là delle polemiche dei giorni scorsi, abbiamo cercato di capire quale sarà il tracciato della ciclabile, com'è finanziata e quale è la logica che ci sta dietro. Per farlo, abbiamo interpellato **Andrea Civati, l'assessore ai Lavori pubblici.**

CHI FINANZIA LA CICLABILE? SONO CERTI I CONTRIBUTI?

Visto il [terremoto causato dal blocco al Senato del bando Periferie](#), che mette a rischio il Progetto Stazioni varesino, la prima domanda non può che essere questa: da dove arrivano i soldi per la ciclabile, e quanto sono certi?

«La ciclabile che collega le stazioni al lago è **finanziata con un bando regionale, che distribuisce fondi europei** – Spiega Civati – Il percorso per ottenere l'approvazione del progetto è stato lungo e puntiglioso, ma ora è **totalmente concreto**: per questo abbiamo iniziato i lavori. In totale si tratterà di **un milione e duecento mila euro di spesa, 850mila dei quali finanziati dalla Regione**».

Solo una piccola – anche se importante – parte, è coinvolta nel progetto stazioni: il percorso prioritario per bici e pedoni previsto sia a partire dalla stazione Nord sia a partire dalla stazione FS verso via Morosini.

Anche sulla realizzazione dei lavori di questa parte, però, l'assessore non nutre dubbi: «La questione sarà risolta – commenta – perchè confido nel fatto che la Camera, cui spetta il secondo voto agli emendamenti, sciogla il problema creato al Senato, liberando le risorse che sono già state impegnate con la firma delle Convenzioni, che non sono una mera promessa ma un impegno». Civati liquida così la questione del blocco dei finanziamenti per il Bando Periferie, a cui il progetto Stazioni appartiene, e che è fonte in questi giorni di grandi polemiche in tutta Italia.

Per quanto riguarda il complesso dei lavori, il termine per la loro completa realizzazione è stato fissato in circa 9 mesi: **«Tutta la ciclabile sarà pronta per l'estate 2019»** assicura l'assessore ai Lavori Pubblici.

Per quanto riguarda il tratto di via XXV Aprile, quello più “invasivo” per i varesini prima della partenza (auspicata) dei lavori del progetto stazioni, **«Sarà finito entro l'apertura delle scuole»** cioè entro la prima metà di settembre.



Andrea Civati

IL PERCORSO URBANO: DALLE STAZIONI A PIAZZA LIBERTA'

Il punto di partenza a Varese della ciclopeditonale stazioni – lago , come anticipato, è doppio: partirà cioè

dalle due stazioni centrali di Varese, le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Nord. **Secondo il progetto stazioni, semplicemente, le strade in uscita dai binari saranno realizzate come prioritarie per bici e per pedoni** e tutto il percorso è previsto tutto su strada, sia a partire dalla stazione Nord sia a partire dalla stazione FS verso via Morosini, a regime.



qui il rendering davanti alla stazione FS, tratta dal progetto stazioni

Alle due stazioni sono previste **due velostazioni**, cioè parcheggi per le biciclette: una delle quali, quella alla stazione FS, finanziata con il bando periferie in questo momento “sospeso”, ma l’altra, quella alla stazione Nord, finanziata con il bando regionale che finanzia tutta l’opera e quindi pronta per essere realizzata.

A regime non ci sarà più nessun sottopasso, proprio per rendere prioritari non solo i pedoni ma anche le biciclette: «Prevedere solo attraversamenti a raso, come avviene nel Progetto Stazioni, è fatto per favorire la ciclabilità – spiega Civati – I sottopassi sono destinati solo ai pedoni, mentre i grandi spazi previsti nel progetto permetteranno a tutti, sia pedoni che ciclisti, di attraversare viale Milano e raggiungere via Morosini».

In **via Morosini**, poi, è prevista, fino in piazza XX Settembre, anche la **delimitazione della parte ciclabile con il cordolo**: in che modo? «Via Morosini diventerà a senso unico in entrata per gli autobus, mentre ora è a doppio senso: metterla a senso unico permette di liberare una parte della carreggiata, che sarà specificatamente delimitata per le bici».



via Morosini come è ora

Da piazza XX Settembre a via Sacco, più precisamente all’**incrocio con via Verdi**, le bici **seguiranno il percorso preferenziale dei bus**.



la situazione in via Sacco

Il percorso, che dall’incrocio con via Verdi a via XXV aprile, proseguirà in **via Sanvito** (per qualche metro, di fatto) con una delimitazione della sede ciclabile con la “strada rossa” che verrà realizzata anche in via XXV aprile da una parte e il proseguimento della corsia preferenziale dei bus dall’altra.



la situazione attuale in via Sanvito

Il cordolo arriverà dopo la rotonda, ed è quello che si sta realizzando in via XXV Aprile, la quale diventerà una via “amica delle biciclette”: da una parte (*quella a sinistra venendo dal centro di Varese, ndr*) con una ciclabile delimitata con il cordolo, appunto, e dall’altra con un percorso delimitato da un diverso colore di sede stradale, ma senza cordolo.



via XXV Aprile, nella parte in cui il cordolo è già realizzato

DAL PERCORSO URBANO A QUELLO CICLOTURISTICO: DA PIAZZA

LIBERTA' A CAPOLAGO

Da piazza della Libertà il percorso ciclabile abbandona le vie centrali e principali, per immergersi in un percorso per lungo tratto già esistente – si tratta appunto di vie secondarie – e per l'ultimo tratto, quello più “campagnolo”, di un insieme di tratturi e sentieri nei campi che verranno resi pubblici e ciclabili.

A Casbeno la parte principale sarà la **terza ciclostazione in progetto**, pensata alla Stazione di Casbeno e finanziata nel bando regionale.

Il percorso da piazza Libertà si inoltra semplicemente in vie meno trafficate di Casbeno: qui la ciclabile non avrà percorsi protetti ma segnalazioni con cartelli. Le vie che saranno coinvolte sono **via Montebello, via Sant'Antonio, via Maroni**.



Il percorso descritto è quello in giallo

Da via Maroni le strade si fanno sempre più piccole, attraversando prima la ferrovia (e qui il ciclista dovrà attendere l'apertura del piccolo passaggio a livello esistente, nel caso sia chiuso) e poi viale Piero Chiara, cioè la continuazione di viale Europa, che viene **attraversato con il sottopasso già esistente**.



Il passaggio a livello in via Maroni

Via Mirasole è una via che diventa sempre più “campagnola” e a un certo punto incrocia **via Maneggio**, una via così secondaria da essere ignorata anche da Google street view, ma ancora segnata sulle carte.



via Mirasole, per Google Street view, si ferma qui...

Via Mirasole diventa poi **via Gualtino**, diventando sempre più verde e finendo nelle campagne. Ed è qui che torna a farsi sentire la mano del comune sulla ciclabile: qui dovranno essere realizzate delle stradine percorribili e ciclabili dove ora ci sono sterrati e sentieri appena segnati. **Il punto di congiunzione con una nuova via segnata dalle cartine è a Capolago**, più precisamente in **via Porticciolo**, che i più conoscono per essere la via che dal paese porta alla festa degli Alpini.

Una volta raggiunta via Porticciolo, nelle intenzioni del comune la pista devia verso il centro della frazione per ricongiungersi in **via Per Bodio**, la via che dal paese di Capolago spunta poi alla cosiddetta **“rotonda dell'aereo”**, dove gli appositi attraversamenti già realizzati permettono infine di raggiungere la **ciclabile del lago**.



L'ultimo tratto del percorso: in giallo il percorso, in rosso la casetta del ciclista

Considerato che qui ci sarà l'ultima “grande opera” della ciclabile, la realizzazione di una **“casetta del ciclista”** dove fermarsi, riparare la bici, noleggiarla o ristorarsi che sarà realizzata in un piccolo stabile di fianco all'hotel Capolago, auspichiamo anche la realizzazione di un sentiero che “tagli” lo spazio tra via Porticciolo e via per Bodio, per non correre il rischio che le persone ne creino uno “alternativo” nel tentativo di evitare un allungamento del percorso, rischio concreto specie tra coloro che si muovono a

piedi.

Arrivati alla rotonda, infine, si apre tutta la ciclabile del lago che copre i 28 chilometri del lago di Varese, più quelli del lago di Comabbio.

«Il tratto da Casbeno a Capolago è quello pensato più per il cicloturismo che per la mobilità urbana – spiega Civati – anche perchè quella è una **parte di percorso della via Francisca**, con tutta la potenzialità che un lungo cammino di pellegrinaggio può avere. Fermo restando che al momento si tratta di un turismo di nicchia che su quella tratta, non è ancora sviluppato e quindi non è quantificabile, il fatto di passare per Casbeno potrebbe dare delle inaspettate opportunità, sia di ristorazione che ricettive»

Stefania Radman

stefania.radman@varesenews.it