

“Quello di Crenna è il quinto ribaltamento in sei mesi, servono risposte”

Pubblicato: Giovedì 22 Ottobre 2020



Più controlli, in attesa di interventi per rendere **reali** quelle **“zone 30”** che a Gallarate sono più sulla carta, che nella realtà.

È la **richiesta che arriva da Fiab Gallarate Pedala**, per bocca di **Antonio Dimiccoli**, subito dopo un altro **incidente con auto ribaltata, avvenuto questa volta in una strada di quartiere, la via Donatello a Crenna**. **«Da giugno quello di oggi è il quinto ribaltamento in città»**, fa notare il ciclo-attivista.

Ogni ribaltamento ha una origine diversa: si sono visti urti violenti tra veicoli (come nel caso dell'incidente all'incrocio Sempione-Roma-Marsala-Cavallotti), auto sottosopra su strade principali e altri conducenti che hanno fatto tutto da soli in una strada secondaria e stretta, come avvenuto appunto a Crenna.

«In una Gallarate che, analogamente a tutto il resto d'Italia si sta rimettendo in moto, salvo le incognite dovute a forza maggiore, che sulle strade mostra segnali vivi di interesse per una mobilità più sostenibile anche grazie agli ultimi incentivi statali, abbiamo notato dopo i mesi di chiusura che ci sta voglia di rivivere e muoversi per meglio godere gli spazi urbani» ragiona Dimiccoli. «Cosa si aspetta a rendere più attraente, facile e sicuro lo spostarsi con mezzi alternativi, senza una passiva rassegnazione a prendere in ogni caso la propria auto?»

Come fare? Il rappresentante di Fiab Gallarate Pedala **chiede innanzitutto «Zone 30 realmente funzionanti**, in attesa degli interventi stradali atti a ridurre l'incidentalità per i quali si è ottenuto un cofinanziamento regionale di 200mila euro». Le Zone 30 – specifiche vie locali con limite massimo di 30 km/h – erano state **introdotte cinque anni fa** (assessore il *dem* Pignataro), identificate come tali con i cartelli che imponevano il limite: tra le vie interessate c'era proprio via Donatello, asse centrale del quartiere collinare Crenna. Peccato che **nel tempo non si è concretizzato alcun intervento “fisico”, sulla strada**, per favorire il rallentamento: per rendere effettive le Zone 30 si usano normalmente dossi, ma anche spartitraffico a *chicane* che evitano lunghi rettilinei (**solo in via Matteotti** si è vista, dal 2018, una “piattaforma rialzata” come garanzia di rallentamento).



Una delle “Zone 30” istituite nel 2013 riguarda via Fiume, asse centrale del piccolo centro storico del quartiere Cedrate

In ogni caso, in attesa di concretizzare, per Gallarate Pedala **«è indispensabile attuare un ulteriore sforzo sui controlli stradali**, in ottica deterrente, magari attuando una convincente campagna informativa ai cittadini».

Gallarate Pedala **chiede poi ancora una volta di valutare «il nuovo strumento normativo delle Corsie Ciclabili**...molte strade urbane potrebbero essere rese operative per chi utilizza bici e mezzi di micromobilità elettrica, all'interno dei quartieri e tra quartieri gli attrattori

cittadini». Infrastrutture “leggere” per cui sono disponibili anche finanziamenti dal Ministero delle Infrastrutture (scadenza per presentare progetti: 25 ottobre).

«Gli ultimi eventi in relativi agli incidenti segnalati in zone centrali della città, pongono al centro della discussione, **una priorità di interventi sulla viabilità non più procrastinabile**. Appare evidente che non basta affidarsi al buon senso, ma **occorre rendere effettiva la tutela di sicurezza delle persone nella circolazione stradale**, come sancito dall’articolo 1 del CDS. È indispensabile – continua Dimiccoli – prima ancora di implementare infrastrutture ciclabili, **rivedere la questione Mobilità Urbana da una diversa prospettiva, considerando tutti gli attori coinvolti** su un piano paritario in termine di diritti e doveri. Chiedere più sicurezza e maggiore condivisione delle strade è possibile e molte città lo stanno dimostrando».

di [r.m.](#)