

VareseNews

Percorsi ciclabili a Saronno, lettera aperta di FIAB alla prossima amministrazione comunale

Pubblicato: Mercoledì 15 Luglio 2020



Lettera aperta di FIAB alla prossima amministrazione comunale

Percorsi ciclabili di Saronno e del saronnese: criticità e opportunità in periodo post-Covid.

Occorre partire innanzitutto dalla constatazione che Saronno non è purtroppo dotata di una vera rete ciclabile. Le piste sono poche, non sono interconnesse tra loro e sono prive di indicazioni direzionali. Si tratta prevalentemente di percorsi ciclopedonali, in cui “spicca” la pista ciclabile di via Roma, la più frequentata dai ciclisti in quanto connette da anni i quartieri Regina Pacis (Campo sportivo, Piscina, ex Bocciodromo) e Aquilone (nonché chi proviene da Solaro e da Ceriano Laghetto) con il centro della città e viceversa, essendo aperta al traffico ciclistico nelle due direzioni, se pur con una dimensione inferiore a quella minima prevista dal Codice della Strada.

È situata sul lato sinistro della carreggiata di chi pedala dal centro verso il Quartiere Regina Pacis. In questo modo essendo intersecata dalle vie Visconti, Guaragna e Carugati, ogni auto che svolta verso queste vie crea un rischio di incidenti per i ciclisti che vi transitano, come è purtroppo successo spesso in questi anni. Pensiamo sia pertanto opportuno spostarla dalla parte opposta della carreggiata e prevedere una sola corsia di almeno mt.1,50 per le biciclette che transitano dal centro verso la periferia (c.d. senso unico eccetto bici), introducendo contemporaneamente per motivi di sicurezza il limite di 30 Km/h per tutta la via.

Il “senso unico eccetto” bici é diffuso da molti anni in tutta Europa, dove é utilizzato con successo facendo calare la velocità e gli incidenti. Esiste anche in molte città e paesi italiani tra cui, ad esempio, le vicinissime Turate e Cogliate.

Le biciclette che transitano dalla periferia verso il centro dovrebbero invece procedere sul lato dx di via Roma a fianco delle auto. Con queste modalità di intervento, le dimensioni della carreggiata e corsia ciclabile sarebbero finalmente a norma e il percorso diventerebbe più sicuro con la drastica riduzione del rischio di incidenti per ciclisti e auto.

Finita via Roma, attraverso Piazza Libertà e Corso Italia, si può raggiungere la stazione FNM dotata di parcheggi predisposti dal Comune nella zona di piazza Cadorna e, dalla parte opposta, nei pressi della ex scuola Bernardino Luini, di un deposito biciclette gestito da FNM. L'accesso alla velo-stazione é consentito però solo agli abbonati, mentre sarebbe opportuno estenderlo anche a chi ha un biglietto giornaliero.

Il percorso da Piazza Libertà alla stazione FNM si svolge prevalentemente in area ZTL ma é privo di una sede propria e di segnaletica orizzontale. Manca infatti una segnaletica orizzontale che individui un percorso “dedicato” ai ciclisti che devono ora pedalare tra i pedoni che sostano a gruppi o si spostano improvvisamente, e le auto che hanno il pass o chi accede alla ZTL (sic!) per poter parcheggiare negli orari previsti. Il transito in piazza Libertà e Corso Italia dovrebbe anche prevedere un limite di velocità di 20 km/h per auto e biciclette, per aumentare la sicurezza a salvaguardia dell'incolumità dei pedoni.

Non esiste un raccordo ciclopedonale per continuare verso piazza San Francesco e la Stazione FNM, raccordo che si potrebbe realizzare con facilità e pochissima spesa. Occorre anche realizzare una passerella ciclabile nel sottopasso di via 1° Maggio, analogamente a quanto fatto con i sottopassi delle vicine Rovello e Turate, perché questo é un passaggio cruciale per la città e molto pericoloso. Inoltre, la salita verso il centro va raccordata con Piazza San Francesco e la Stazione FNM, mentre quella verso il Teatro G.Pasta va raccordata con il viale del Santuario. Risolvere queste criticità significa agevolare il percorso dalla stazione verso le scuole e la biblioteca comunale e incentivare pertanto gli studenti ad andarvi in bicicletta o a piedi, anziché in auto o motorino. Significa anche incentivare l'uso sicuro della bicicletta per collegare i quartieri Santuario e Matteotti con il centro e viceversa.

Per gli stessi motivi, occorre realizzare una passerella ciclabile nel sottopassaggio che porta dal centro in viale Milano. Serve poi continuità tra la ciclopedonale di viale Milano e la via Varesina in direzione della rotonda con Caronno Pertusella e dopo con la ciclopedonale del Parco del Lura di Caronno che porta, attraverso le piste ciclabili delle vie d'acqua, verso Garbagnate, Rho Fiera e infine Milano.

C'è la necessità di realizzare in via Varesina, in direzione Santuario e Gerenzano, una ciclopedonale in sede propria tra il muro di cinta delle aree dismesse (Bertani, Isotta, Cemsà) e i platani che fiancheggiano questa strada a scorrimento veloce. Lo spazio disponibile va da circa 2,8 mt di larghezza nel punto più stretto nei pressi dell'Hotel Grand Milan a 4/5 mt, pur se in maniera irregolare. Questa ciclopedonale connetterebbe Saronno con Caronno, da una parte, e Saronno con Gerenzano, dall'altra, facilitando quindi i percorsi casa-scuola e casa-lavoro dei saronnesi e dei cittadini delle città vicine. Diventerebbe anche una parte importante di una Varesina ciclabile per collegare Milano con Varese e la vicina Svizzera, una volta che ogni comune posto sul percorso provvedesse a realizzare il proprio tratto, come in parte ha già fatto Gerenzano in direzione Cislago. Va considerato anche che presente che collegherebbe il quartiere Matteotti con il centro della città in modalità ciclopedonale sicura, migliorando pertanto la mobilità generale della zona e svolgendo un'importante funzione di tipo sociale per tutte le persone prive di auto.

Anche via Volonterio, col suo trafficatissimo sovrappasso ferroviario, rappresenta una notevole criticità da risolvere realizzando una pista ciclopedonale protetta a servizio della città e dei collegamenti con le vicine Gerenzano e Turate.

Sono possibili anche altri interventi che non riportiamo per brevità. Però quello forse più importante per

il territorio del saronnese grazie alla sua lunghezza, al collegamento che creerebbe sull'asse Est-Ovest verso la stazione FNM e il centro città, la continuità, l'originalità e unicità del suo percorso, é quello relativo al collegamento intercomunale con Solaro e Ceriano (e i parchi delle Groane e del Lura) consentito dal riuso sostenibile della ex ferrovia Saronno-Seregno. Una pista ciclopedonale sviluppata in un parco lineare urbano, da realizzare sullo storico rilevato ferroviario nel rispetto del vincolo posto dalla Soprintendenza della provincia di Varese. Una nuova opportunità di completamento di questo percorso si é poi creata con gli sviluppi previsti per l'area ex Isotta Fraschini e il suo ventilato Campus Universitario: dal ponte in ferro posto a scavalco della linea Saronno-Milano si potrebbe infatti realizzare un passaggio sotto la nuova linea Saronno-Seregno per collegarsi con l'area Isotta, il centro città e viale Milano.

Un riuso sostenibile di una ferrovia dismessa unico nel panorama urbano lombardo.

FIAB (Federazione Italiana Ambiente Bicicletta) Saronno Ciclocittà

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it