

VareseNews

Ciclocittà: “Sul progetto Aermacchi pensiamo anche alla mobilità”

Pubblicato: Mercoledì 23 Dicembre 2020



In merito al progetto di riqualificazione del complesso industriale “Aermacchi” di Varese Fiab Ciclocittà appunta alcune osservazioni legate al luogo e alla mobilità complessiva del capoluogo che proponiamo per intero di seguito.

Un intervento di **riqualificazione dell’area Ex Aermacchi sarebbe di evidente importanza strategica per la città di Varese** e concordiamo con chi sostiene che ogni accettabile progetto di recupero è preferibile allo stato di abbandono.

Però in questo caso, più ancora che in altri, si dovrebbe manifestare una forte ambizione civica per dare priorità alle idee e alle soluzioni più moderne a disposizione: secondo noi quelle dell’ecologia e della qualità del vivere urbano, che contraddistinguono la storia delle città europee.

Tra Piazza Monte Grappa e la rotonda dello Stadio di Masnago ci sono 3 km percorribili in 10 minuti in bici, e 30 minuti a piedi. Il sito da recuperare si trova esattamente a metà e per la natura delle nuove attività previste costituirà un rilevante generatore di traffico, ben oltre il rione direttamente interessato.

Considerata la centralità e la densità abitativa della zona in questione pensiamo che il tipo di mobilità che dovrebbe diventare “normale” è quella alternativa all’auto privata: TPL, pedonale, ciclistica.

In questa prospettiva valutiamo lo schema di Piano Attuativo sottoposto all’A.C. e presentato alla commissione consiliare a fine novembre scorso.

Della proposta è sicuramente apprezzabile l'offerta di nuove strutture sportive, convenzionate anche per l'interesse pubblico e l'allestimento di uno spazio verde in fregio a via Crispi accompagnato da una rivisitazione idraulica ed ambientale della tombinatura del torrente Vellone.

E' auspicabile, poi, che dalle fasi successive di progettazione scaturisca una qualità architettonica che arricchisca e rinnovi il panorama edilizio varesino.

Alcune verifiche preliminari

Per quanto riguarda l'impatto dell'intervento sulla viabilità circostante alcune verifiche sono importanti: quanto movimento è previsto e di che tipo? Come viene quantificato il fabbisogno di parcheggi anche tenendo conto di parcheggi già presenti nelle vicinanze? Tali verifiche in generale, a nostro avviso, dovrebbero avere gli obiettivi:

- di evitare l'aggravamento di traffico automobilistico in misura superiore al carico veicolare che la rete stradale può sopportare, anche contenendo l'offerta di parcheggio,
- di ridurre i parcheggi in carreggiata, spostandoli in aree/strutture dedicate, per liberare sulla strada spazi a beneficio di pedoni, mobilità dolce e arredo urbano,
- di spingere gli operatori (supermercato, ente sportivo) all'attivazione di iniziative che indirizzino la propria utenza verso la mobilità sostenibile.

E' certamente degno di nota che nella proposta in discussione, forse per la prima volta, si abbia avuto riguardo al trasporto pubblico, con l'allestimento di due nuove fermate.

Condivisibile, quasi di rito ormai, l'attenzione alle auto elettriche (colonnine di ricarica), tenendo presente tuttavia che il passaggio dal motore termico a quello elettrico è ben lungi dal risolvere la maggior parte dei problemi del traffico urbano.

L'accessibilità ciclistica

La previsione dell'installazione di una nuova stazione di Bike Sharing si colloca coerentemente nel programma che l'A.C. sta coltivando di rilancio di un servizio che, finora, ha faticato ad affermarsi e il cui ruolo nella promozione di una mobilità varesina sostenibile costituisce tutt'ora una scommessa.

Fondamentale, invece, approcciare il tema dell'accessibilità ciclistica a partire dalla viabilità trattando la quale va innanzitutto sgomberato un possibile equivoco. Una pista o corsia ciclabile non può essere confusa, sostituita o equiparata ai percorsi ciclo-pedonali, dove i pedoni devono avere priorità e le biciclette sono ammesse solo in misura e velocità moderata; tali percorsi sono proponibili solo per ricucire la rete ciclabile strutturata su corsie o piste dedicate o strade a traffico fortemente moderato.

Non può quindi assegnarsi ad un eventuale percorso di passeggio nella nuova area verde il compito di sostenere lo sviluppo del traffico ciclistico. Chi si sposta in bici tra Masnago e Varese, con destinazione o meno nel nuovo centro sportivo o al supermercato deve avere un suo spazio sicuro quando possibile dedicato, lungo l'asse rispettivamente di via Crispi e di via Sanvito, possibilmente senza interruzioni o eccessive tortuosità in corrispondenza degli accessi automobilistici ai nuovi insediamenti.

La viabilità di contesto

La necessità di promuovere la mobilità ciclistica di accesso al nuovo insediamento implica quindi lavorare contestualmente sugli assetti viabilistici di via Crispi e via Sanvito.

Se via Crispi presenta sicuramente maggiori complessità, a cominciare dalla revisione dei parcheggi in carreggiata, è sicuramente agevole su via Sanvito inserire una pista o corsia ciclabile monodirezionale su entrambi i lati.

Le recenti modifiche al Codice della Strada offrono nuove soluzioni tecniche che l'Amministrazione Comunale dovrebbe e potrebbe subito implementare (anche perché di costi contenuti) affinché indirizzino e vincolino il disegno degli accessi al nuovo insediamento e non viceversa. Allargando poi lo sguardo a tutto il comparto interessato bisognerebbe prendere in considerazione anche le strade trasversali che congiungono Via Sanvito e via Crispi, in particolare quelle più prossime alla

ristrutturazione urbanistica in esame. Ben venga un ulteriore collegamento di carattere prevalentemente pedonale attraverso il nuovo insediamento, ma contemporaneamente attrezziamo le trasversali vicine per il transito prioritariamente pedonale e ciclistico, nei due sensi, anche mantenendo la presenza di parcheggi ove necessario e nella misura compatibile.

L'offerta di parcheggi

Con la proposta urbanistica si conferma la tendenza alla localizzazione di centri commerciali e supermercati in centro città o nelle immediate adiacenze, per i quali il criterio di accessibilità va sicuramente aggiornato.

A differenza di quelli posti in periferia, dove il parcheggio auto è oggettivamente un asset strategico, qui l'offerta di parcheggio automobilistico andrebbe contenuta o addirittura disincentivata, per favorire o sollecitare invece quella più sostenibile.

Invece basta fare una ricognizione di quali servizi, vengano offerti alle biciclette dai supermercati (ma non solo da questi) diffusi in città per avere una lampante dimostrazione di quanto sia negletto il trasporto ciclistico.

A chi si muove in bicicletta per le quotidiane esigenze di spostamento servono strutture di parcheggio di biciclette sicure contro il furto, comode, coperte, in prossimità degli ingressi, adatte a biciclette attrezzate con portapacchi, borse voluminose o anche rimorchietti, magari con possibilità di ricarica per quelle elettriche. Un esperto di mobilità ciclistica sarà certamente in grado di indicare le soluzioni tecniche più adatte. Intanto l'A. C. potrebbe aggiornare la sua disciplina urbanistica rendendo obbligatorio, non solo per strutture e servizi privati (nel caso in questione anche per il centro sportivo) l'allestimento di tali impianti in misura adeguata, computandoli magari in sostituzione dei parcheggi automobilistici.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it