

Ciclabili e zone 30 nel Piano mobilità sostenibile di Gallarate. “Pronto ma in un cassetto”

Pubblicato: Venerdì 18 Marzo 2022



Moderazione della velocità, “zone 30”, piste in sede propria e anche corsie ciclabili. Sono alcuni degli interventi che **compaiono nel documento elaborato per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (in sigla: Pums) del Comune di Gallarate. Affidato a una società esterna e consegnato già nel 2021, ma in attesa di approvazione.

Il piano non è ancora pubblico, ma **il consigliere comunale Pd Giovanni Pignataro ha già avuto modo di visionarlo** e ora **chiede che venga portato in consiglio comunale per la discussione.**

«**Avevamo notato nel 2020 uno stanziamento a bilancio per i documenti sulla mobilità e abbiamo fatto un accesso agli atti per sapere che fine avesse fatto il PUMS:** ci chiedevamo se i ritardi fossero legati a problemi sugli incarichi. **Invece abbiamo scoperto che un progetto c’è».**

Pignataro ha potuto visionare il documento e – attenendosi alle norme sugli accessi agli atti da parte dei consiglieri – non lo mostra, ma sottolinea alcuni punti del documento che fin qui è rimasto solo negli uffici di Palazzo Broletto.

«**Il PUMS redatto da Tau Engineering individua molte soluzioni che sono in linea con quelle in uso o suggerite nelle città europee e italiane di medie dimensioni**» dice il consigliere Pd, ex assessore all’urbanistica e promotore di diverse proposte sulla ciclabilità.

Si parla appunto di interventi di **moderazione della velocità veicolare** nelle strade minori, di “**isole**

ambientali” (le cosiddette “Zone 30”, strade ridisegnate per limitare la velocità massima), piste ciclopedonali «che colleghino assi che già esistono» e corsie ciclabili, vale a dire gli spazi per le bici delimitati solo da segnaletica a terra, «rese possibili dalle recenti modifiche del CdS e indicate come soluzione idonea per il Comune di Gallarate».

«In gran parte **ci sembra che le soluzioni ricalchino un po’ le proposte avanzate** negli ultimi dieci anni dal nostro gruppo consiliare, con collegamenti dal centro e dalla stazione verso i rioni e più oltre con Comuni vicini o ancora con il collegamento verso il polo scolastico dei licei».



Corsia ciclabile a Gallarate. Soluzioni di questo tipo sono stati al centro di polemica politica, ma sono anche stati confermati sulla maggior parte degli assi e rinnovati anche recentemente, come in via Padre Lega

Ciclabili e Zone 30: dove vengono proposte

Scendendo più nel dettaglio il piano prevederebbe un **ampio ricorso alle corsie ciclabili là dove non è possibile intervenire con piste ciclabili in sede propria**, «ad esempio nel centro storico di Crenna, sull’asse del Bettolino, in via Venegoni». O ancora nelle strade del quartiere di Sciarè e nella zona del “quartiere Liberty” (via Volta-Carducci-Alighieri-Cavallotti).

Mentre le Zone 30 sono previste in via Fiume a Cedrate, nel **centro storico di Arnate e in quello di Cajello**, a Crenna in **via Donatello**. Ma anche in tutte le vie dentro all’”esagono” del centro storico, «nella **zona delle scuole** Majno-Dante e nella **zona del mercato**». In parte sono zone dove già c’è il limite 30 all’ora (dai tempi dell’amministrazione Guenzani) ma dove non sono stati poi attuati interventi di effettiva moderazione della velocità.



C'è anche la **previsione di “installare una velostazione e bici park nel piazzale della Stazione Ferroviaria”**, «il che non esclude l'idea di procedere anche con quella sul retro già avviata dall'amministrazione».

In bici in stazione: al via il progetto della velostazione di Gallarate

“Le corsie ciclabili non sono vernice sprecata”

Soluzioni promosse in pieno da Pignataro. Che riserva un unico passaggio polemico: «Mi pare interessante che venga sfruttato ampiamente lo strumento delle corsie dipinte con vernice al suolo, da inserire dove non c'è spazio per le piste in sede propria. Una scelta tecnica, fatta da tecnici incaricati dall'amministrazione: questo credo indurrà l'assessore Rech e il consigliere Simeoni a farei un po' di autocritica sulla dichiarazioni con cui negli anni scorsi hanno definito le corsie come “un inutile imbrattare di vernice la sede stradale”».

Tra l'altro Pignataro sottolinea che ad esempio il documento tecnico ipotizza le corsie anche sull'asse di via Carducci, «come avevamo **proposto per creare un percorso ciclabile verso i licei**, nella nostra rete d'emergenza bocciata dall'amministrazione nel 2020».



L'ipotesi di corsia ciclabile in via Carducci fatta dal Pd nel 2020: ipotizzava paralleli marciapiedi, corsia ciclabile, parcheggi e strada

Piano Mobilità Sostenibile, uno strumento fondamentale (anche per trovare fondi)

«L'auspicio è che **questo documento venga portato quanto prima in consiglio comunale**» conclude Pignataro. **Lo studio è costato 23mila euro e individua appunto soluzioni strategiche** per la città, indirizzi di lungo periodo, da attuare man mano.

Uno strumento di programmazione fondamentale, ricorda il consigliere Pd: **«Senza questo strumento non si può vincere alcun bando per la mobilità, perché ormai i bandi sono vincolati all'approvazione di un piano generale»**. Il Pums è già stato attuato in alcuni Comuni della provincia, anche [tramite percorsi partecipativi](#).

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it