

MalpensaNews

Nuove ciclabili a Gallarate? “Proviamo a discuterne”

Roberto Morandi · Monday, June 1st, 2020

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato del Pd di Gallarate sulla ciclabilità e l'idea di reti ciclabili d'emergenza, da attivare per assicurare la mobilità anche alla luce delle limitazioni al trasporto pubblico in periodo pandemico

Rete ciclabile: non perdiamo questa opportunità

Nel corso dell'ultimo consiglio comunale le minoranze hanno presentato una richiesta per la creazione di una rete ciclabile di emergenza per sopperire alla ridotta capacità del trasporto pubblico nel periodo post-covid; una rete che avrebbe poi costituito l'armatura di un sistema connettivo più ampio, allacciato senza soluzione di continuità a quello dei comuni circostanti.

Numerose città, grandi e piccole, stanno cogliendo l'opportunità offerta dalle modifiche al Codice della strada recentemente introdotte dal Governo e che rendono più semplice creare reti ciclabili. Non è una questione partitica: ci sono amministrazioni di tutti i versanti politici che si stanno impegnando in questo senso (pensiamo a quanto sta avvenendo a Busto Arsizio).

A Gallarate, però, assistiamo ad [una chiusura totale della maggioranza](#): nonostante questo non vogliamo demordere perché crediamo davvero di avere l'occasione di cambiare in meglio il volto della nostra città.

Vediamo le giustificazioni portate dalla maggioranza.

Il sindaco afferma che l'andare in bici è un qualcosa che ‘non appartiene’ alla gente, e che non crede che, una volta realizzate, le piste ciclabili portino più persone ad andare in bicicletta. Si tratta di opinioni personali, certamente rispettabili, ma pur sempre opinioni.

Non solo la cultura delle sue ruote è profondamente radicata nel territorio varesino (e Gallarate non fa eccezione), ma la maggiore consapevolezza della crisi ambientale e un diffuso ripensamento dei propri rapporti con l’ambiente maturato durante la crisi COVID sta spingendo moltissime persone verso la bicicletta: ce lo dicono molteplici impressioni ma soprattutto l’impennarsi di vendite e riparazioni che si stanno registrando in questi giorni. Il che è anche una buona notizia per l’economia, visto che molte delle aziende del settore operano ancora sul territorio nazionale.

La verità è che la domanda di mobilità dolce non va creata: esiste, e va liberata. [L’esperienza](#)

internazionale dice che se si costruiscono infrastrutture adeguate, i ciclisti arriveranno: le persone sanno che per spostamenti brevi (inferiori ai 5 km) la bici è il mezzo più veloce e comodo. Basta che si sentano sicure di poterlo usare.

Una **ricerca inglese**, identificando le ragioni che trattengono le persone dal muoversi in bici, mette ai primi tre posti: la guida pericolosa degli automobilisti; le strade pensate esclusivamente per le auto; la scarsa qualità delle piste ciclabili.

Da qui l'importanza di costruire una rete ciclabile che permetta a tutti di sentirsi sicuri sulle strade. Una rete che deve essere continua, semplice, intuitiva: il contrario di quello che siamo abituati a vedere, ma che finalmente è realizzabile grazie alle nuove norme sulle corsie ciclabili e sulla ‘casa avanzata’. In questo senso sono difficili da recepire le perplessità del consigliere Canziani: la nostra proposta si basa appunto sulla continuità e sulla riconoscibilità dei percorsi, e guarda oltre il confine comunale per integrarsi al territorio.

Il fatto che la soluzione tecnica che consente di realizzare la continuità di una rete di mobilità dolce sia la corsia ciclabile probabilmente non piace ai consiglieri di maggioranza (in particolare al consigliere De Bernardi Martignoni). Ma anche qui si tratta di opinioni non supportate dal riscontro con la realtà.

Le corsie ciclabili risultano essere sicure (perché attraverso di esse , «il ciclista viene posto all’attenzione dell’automobilista» spiega Luca Studer, che insegna Circolazione e sicurezza stradale al Politecnico di Milano) ed economiche (**Matteo Dondé, architetto ed urbanistica, quantifica il costo in 8000 Euro/km**), tanto che molte città d’Europa le utilizzano per organizzare la maggior parte dei propri percorsi ciclabili (a Berlino, per esempio, dove la maggior parte della rete è costituita da bike lane, nel 2019 i ciclisti morti negli incidenti stradali sono stati 6; a Milano, dove la rete è discontinua e costituita per lo più da piste ciclabili, 51).

Sarebbe bello se in consiglio comunale ci si potesse confrontare su posizioni argomentate e non doversi scontrare sempre contro il muro della preclusione ideologica. Un livello del dibattito più elevato è quantomai necessario ad affrontare gli argomenti sempre più complessi che investiranno i nostri territori. Oggi è il COVID, domani saranno la crisi economica e la crisi ambientale e climatica.

Oggi è il tempo opportuno per agire, per iniziare a costruire una città a misura d'uomo, una città con meno traffico (e quindi più vivibile anche per chi non può abbandonare l'auto), più sicura, in cui il commercio locale diviene favorito rispetto alla grande distribuzione. Una città più bella.

Oggi la politica che tentenna, che non si basa sulla realtà ma su opinioni non sostenute da fatti concreti, che si chiude alle cose buone solo perché la sorgente della proposta non piace non fa un buon servizio alla città. Riusciremo a migliorare?

This entry was posted on Monday, June 1st, 2020 at 6:05 pm and is filed under [News](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.

