REPORT DI MONITORAGGIO CIVICO

TI-CICLO-VIA: PROMOZIONE DI UNA MOBILITA’ SOSTENIBILE ATTRAVERSO LO SVILUPPO DI UNA CICLOVIA NEI TERRITORI DELLE VALLI DELL’OLONA, DEL LANZA E DEL MENDRISIOTTO

*DESCRIZIONE DEL PROGETTO*

 “TI-CICLO-VIA” è un progetto Interreg Italia-Svizzera che consiste nell’unione di più piste ciclo-pedonali al fine di collegare la provincia di Varese e di Como con il Canton Ticino. Il progetto ha come capofila la “Provincia di Varese” per la parte italiana e per la parte svizzera la “Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio”, all’interno di questo tratto sono compresi i comuni di Castiglione Olona (VA), Vedano Olona (VA), Lozza (VA), Malnate (VA), Cagno (CO), Cantello (VA), Rodero (CO), Bizzarone (CO) e Valmorea (CO) e arriva in Svizzera a Stabio.

Il tratto italiano è il completamento di un’altra ciclovia, quella dell’Olona, che collega Legnano con Milano, mentre il tratto svizzero risulta collegabile con la pista cantonale "Stabio-Mendrisio-Chiasso".

Questo progetto ha due obiettivi principali:

- La predisposizione di una strategia condivisa tra stakeholder e istituzioni al fine di ottenere spostamenti sostenibili a livello transfrontaliero.

- La realizzazione di una pista transfrontaliera che possa essere usufruita come un modo alternativo per recarsi al lavoro (*bike to work),* un vantaggio per la propria salute fisica e per aiutare l’ambiente nel proprio piccolo; utilizzabile per sport, durante il tempo libero oppure cicloturismo (*bike to fun*); un percorso nuovo che permetta agli studenti di recarsi a scuola in bicicletta (*bike to school*).

Questi due obiettivi si possono ottenere a patto che vi siano le condizioni per una percorribilità sicura lungo tutta la ciclovia.

*INCONTRO CON LE ASSOCIAZIONI E QUESTIONARI AI CITTADINI*

Durante l’esperienza di monitoraggio della pista ciclabile “TI-CICLO-VIA” di Malnate, ci siamo posti le seguenti domande: Esiste un modo sostenibile e salutare per potersi recare a lavoro? Esiste un modo per spostarsi verso la propria sede lavorativa conforme a gran parte delle norme riguardanti l’eco sostenibilità? Per rispondere a queste domande abbiamo tenuto un incontro presso una sede di “Legambiente Varese” e dalle testimonianze degli intervistati abbiamo scoperto che durante la costruzione della pista ciclabile sono sorte varie problematiche. Una di esse è stato l’impatto non favorevole sull’ambiente, fattore di noto rilievo, che è stato causato dal cambiamento del tracciato in corso d’opera a causa delle diverse idee degli stakeholders, tra cui alcuni si sono opposti al tracciato originario che doveva essere previsto lungo la ferrovia della Valmorea. Questa ferrovia collega Bizzarone a Castellanza passando per Malnate ed era fondamentale per tutte le fabbriche lungo il fiume Olona, tuttavia ad oggi è inutilizzata. Il percorso della pista ciclabile è stato deviato a causa della presenza dei binari e dalla non volontà di chi al momento ne detiene la proprietà di cederne anche solo un pezzo. Questa variazione del tracciato ha comportato la presenza di salite, le quali in alcuni punti presentano una pendenza del 18% e questo è proibito, come denunciato dall’associazione FIAB che cita un passo del “DECRETO MINISTERIALE, 30 novembre 1999, n. 557: “Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al 10%.”

Purtroppo, anche a causa di queste problematiche non si è potuto apportare rinnovo e servizi come tappe e ciclofficine alla pista costruita. Dai rappresentanti delle associazioni viene denunciato il fatto che non vi è stato necessario interesse per la sicurezza della pista ciclabile, sebbene il suo impatto sia molto utile, a causa di tale mancanza perderebbe un po’ lo scopo per la quale si era deciso di costruirla.

Nel corso della medesima giornata sono stati intervistati numerosi cittadini, attraverso dei brevi questionari, per conoscere le loro opinioni riguardo la ciclovia. Dalle risposte è emerso che il progetto è stato poco pubblicizzato dato che molte persone non erano a conoscenza della presenza della nuova pista. Inoltre alcuni ciclisti che ne hanno fatto uso hanno evidenziato una scarsa illuminazione in alcuni punti del tragitto e difficoltà nel percorrere alcuni tratti poiché non ancora asfaltati. Infine un’ultima problematica emersa è stata la grande quantità di rumore che ha infastidito alcuni cittadini durante la costruzione della pista. Le domande fatte ai cittadini di Malnate hanno mostrato un grande problema legato alla percezione di sicurezza nell’uso della pista poiché molti hanno dichiarato che non si sentono sicuri ad utilizzare la bicicletta, ma preferiscono andare a piedi. Però questo non è lo scopo di una pista ciclabile!

*INCONTRO CON LE ISTITUZIONI*

Nella discussione avvenuta durante l’incontro in comune con le principali istituzioni coinvolte nel progetto, tra le quali il vicesindaco della città Jacopo Bernard, l'istruttore direttivo dell'ufficio sostenibilità ambientale Paolo Landini, l'assessore ai lavori pubblici del comune Paolo Albrigi e l'architetto e designer Giorgio Caporaso, sono emersi i **punti di forza** e i **punti di debolezza** che hanno rispettivamente facilitato e ostacolato la realizzazione del progetto.

**PUNTI DI FORZA**

* Tra i punti di forza principali non si può non citare la **forte collaborazione tra gli enti della provincia di Varese**, che hanno partecipato alla realizzazione del progetto e che hanno lavorato per cercare soluzioni insieme, **e le istituzioni svizzere** che hanno visto nel progetto la possibilità di decongestionare il traffico veicolare transfrontaliero. Inoltre, la realizzazione della pista ha originato vantaggi che si sono estesi su altri progetti e ha rafforzato la collaborazione tra Italia e Svizzera
* Un secondo punto di forza del progetto risiede proprio nello scopo per cui è stata realizzata: creare una pista ciclabile transfrontaliera che **valorizza l’ambiente naturale** in cui è immersa e che permette di recarsi al lavoro, di viaggiare, di divertirsi e contemporaneamente di **praticare attività sportiva** per la propria salute e di **diminuire il flusso veicolare**.

**PUNTI DI DEBOLEZZA**

* Uno dei punti di debolezza che ha inciso maggiormente è sicuramente la questione del tracciato. Originariamente, infatti, avrebbe dovuto essere realizzato sul percorso della Ferrovia della Valmorea, appartenente a “Ferrovie Nord”. Nonostante la ferrovia non sia più in utilizzo, la società non ha mai dismesso formalmente la linea e dunque quella che si pensava essere una buona soluzione è diventata impraticabile. Di conseguenza **il percorso della pista ha subito nuove progettazioni che hanno portato a realizzare un tratto di pista con una pendenza pari al 18%.**
* Un’altra difficoltà riscontrata è la **presenza di numerose infrastrutture sotterranee** quali tubi, elettrodotti e cavi di varie tipologie. Questi elementi infatti richiedono una notevole attenzione al fine di non essere danneggiati e anche specifiche protezioni che **contribuiscono ad aumentare i costi per la realizzazione**.
* Questi ostacoli principali, a cui si aggiunge il **periodo di pandemia di COVID-19**, hanno portato ad **un aumento dei tempi di compimento del progetto**, che si è concluso dopo 3 anni dall’inizio dei lavori.

**CRITICITÀ**

Numerose sono le criticità emerse per quanto riguarda la realizzazione della pista ciclo-pedonale. Tra queste spicca la scelta di optare per un fondo in asfalto che secondo l’opinione comune svilisce il paesaggio naturalistico del Parco del Lanza. I rappresentanti delle istituzioni hanno però affermato che si tratta di un asfalto di tipo additivato, ovvero che non possiede la colorazione nera tipica di questa miscela e contribuisce a temperare l’impatto sull’ambiente paesaggistico.  La scelta di utilizzare l’asfalto deriva anche dal fatto che è un materiale durevole e richiede pochi costi di manutenzione anche se l’utilizzo di questa particolare tipologia ha aumentato i costi del progetto.

*METODO D’INDAGINE*

L’indagine per ottenere le informazioni riguardo il progetto è stata effettuata seguendo varie modalità:

* **raccolta delle informazioni (dati secondari) dal web**: ricerca di articoli e siti, da cui sono stati ricavati i dati generali sul progetto TI-CICLO-VIA per poter svolgere una prima analisi.
* **raccolta delle informazioni sul campo (dati primari) documentate da foto e video**:
1. Ci siamo rivolti ai cittadini attraverso dei brevi **questionari**, per sapere le loro opinioni sul progetto; se trovassero l’iniziativa buona, se la pista venisse utilizzata dai cittadini e se fosse sicura.
2. Abbiamo incontrato rappresentanti degli stakeholder istituzionali, il comune di Malnate e la Provincia di Varese, presso il comune di Malnate e aperto un dibattito (**focus group**) per analizzare le questioni riguardanti le problematiche che hanno rallentato la realizzazione della pista ciclabile.
3. Abbiamo tenuto un incontro con le associazioni (Legambiente Varese e Fiab Varese) presso i Mulini di Gurone, dove abbiamo posto alcune domande ai tre rappresentanti delle associazioni sfruttando il **focus group** come metodo d’indagine. Sono emerse diverse opinioni in merito ai punti di forza e debolezza del progetto.

**PERSONE COINVOLTE NELLE INTERVISTE**

Jacopo Bernard, vicesindaco della città di Malnate.

Paolo Landini, istruttore direttivo dell'ufficio sostenibilità ambientale.

Paolo Albrigi, assessore ai lavori pubblici.

Giorgio Caporaso, architetto e designer.

Laura Balzan (Mulini di Gurone)

Valentina Minazzi (LEGAMBIENTE)

Cesare Pescatore (FIAB)

L'attività PCTO è stata resa possibile grazie al progetto CLIC (Clima e Cittadinanza), finanziato dall'Agenzia Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo. Questo progetto mira a formare giovani consapevoli e impegnati nell'ambito della cittadinanza responsabile e della tutela dell'ambiente. Il progetto CLIC è implementato da Fondazione L'Albero della Vita in partnership con ARPA Lombardia, Il Sole Onlus, Terra! APS, Demostene - Centro Studi per la Promozione dello Sviluppo Umano, Bayty Baytik Onlus, WeSchool s.r.l., Round Robin s.r.l.

*“Questa pubblicazione è stata realizzata con il contributo della Agenzia Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo. I contenuti di questa pubblicazione sono di esclusiva responsabilità de il Sole Onlus e non rappresentano necessariamente il punto di vista dell’Agenzia”.*