

Licenziato dalla Giunta 5 Stelle un progetto che prevede attraversamenti in bici della città sulle direttrici Est-Ovest e Nord-Sud

La città attraversata dalla bicipolitana

In molte strade verranno realizzate corsie a raso, che saranno percorribili anche in senso opposto a quello di marcia dei veicoli a motore. In quasi tutte le vie non a scorrimento veloce sarà introdotto il limite di 30 chilometri orari. L'assessore: «Serve un cambio di mentalità»

VIMERCATE (tlo) Una città a misura di bici, che si possa attraversare da Nord a Sud e da Est a Ovest restando in sella, su percorsi protetti che non si intersechino mai, o quasi, con la sede stradale battuta dai veicoli a motore.

La Giunta comunale 5 Stelle ha licenziato il progetto per la realizzazione della Bicipolitana di Vimercate.

In realtà sono due le delibere approvate dall'Esecutivo guidato da **Francesco Sartini**, che danno il via a nuovi investimenti in tema di mobilità dolce e che contengono, in una prima, l'approvazione delle linee di indirizzo della Bicipolitana; nella seconda, più di dettaglio, l'avvio del primo progetto di collegamento Est-Ovest di Vimercate. A spiegare il senso e la filosofia dell'intervento è l'assessore alla Mobilità **Maurizio Bertinelli**.

«Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Pums), approvato dal Consiglio comunale nel 2019, ha messo tra le priorità la realizzazione di una rete ciclabile in grado di attrarre molti più cittadini di



Un primo test per la realizzazione di piste ciclabili a raso, anche contromano, è stato realizzato a settembre in via Mazzini

adesso all'uso quotidiano della bicicletta - ha dichiarato - Come noto, esistono barriere di natura diversa che spingono una persona a usare mezzi alternativi alla bicicletta. Tra queste c'è sicuramente la paura dei furti o dei danneggiamenti, da un lato, e la pericolosità della convivenza con le auto

dall'altro. Non basta perciò progettare piste ciclabili, ma occorre affrontare il problema da più punti di vista, compreso quello culturale». Le proposte approvate nelle due delibere di Giunta si basano quindi su un assunto ritenuto centrale nel programma dei 5 Stelle: Vimercate deve diventare a tutti gli

effetti una «città a 30 km/h».

«Nulla può essere realizzato con successo se non adattiamo le strade della città per far andare piano le auto, auto che sempre di più assomigliano a dei "giganti della strada" che invadono ormai tutto lo spazio delle carreggiate - ha aggiunto ancora l'assessore - Questo presup-

posto è fondamentale per comprendere come mai nella progettazione non si propone di realizzare in città piste ciclabili separate dalle corsie destinate alle auto laddove quella strada o piazza è stata classificata come "spazio di condivisione" e non come "spazio di circolazione", come descritto con chiarezza nel Pums».

Una percorso ciclabile, perciò, secondo l'idea di fondo del Piano non è necessariamente una corsia delimitata da strisce o cordoli, ma potrebbe anche essere una via dove si provvede, ad esempio, a renderla a senso unico inserendo una corsia ciclabile in senso opposto.

Le due direttrici

Le due delibere di Giunta tracciano le linee guida per definire i primi percorsi continui che consentiranno una più sicura mobilità ciclabile secondo due direttrici.

La prima, Est-Ovest, collegando Arcore con il centro scolastico Omnicomprensivo di via Adda, passando da via Rota, piazzale Martiri Vimercalesi, via Cavour e via Quarto (per proseguire poi fin ver-

so Bellusco e Bernareggio).

La seconda, Centro-Sud, rendendo ciclopedonale piazza Marconi e proseguendo verso l'area feste e il centro sportivo di via degli Atleti. Per questo secondo intervento, centrale è anche la riqualificazione di piazza Marconi, il cui progetto è stato recentemente licenziato e prenderà corpo nel 2021. Progetto che di fatto prevede l'estensione delle aree pedonali della piazza e la drastica riduzione della velocità delle auto.

«Particolare attenzione, infine, verrà data agli attraversamenti con strade a percorrenza principale delle auto e alla maggior disponibilità di stalli per il parcheggio delle bici - ha concluso Bertinelli - Alla base di tutto rimane la necessità di un cambio culturale e comportamentale nelle abitudini degli spostamenti, per cui sarà volontà di questa amministrazione lavorare su un piano comunicativo e partecipativo, coinvolgendo nelle scelte le associazioni e le consulte di quartiere».

Lorenzo Teruzzi