Sabato, 24 Ottobre 2009 01:00
Di Simone Camassa

Lo stato della viabilità a due ruote sul nostro territorio: più utenti di quanto non si creda, meno attenzione da parte delle istituzioni rispetto a quanto servirebbe

La mobilità invisibile, almeno sotto un certo punto di vista. Così forse si potrebbe definire la viabilità su due ruote in Brianza. In questi mesi, la mobilità è diventata uno dei temi più scottanti della neonata provincia MB, soprattutto per via della Pedemontana. Poco si parla e poco si fa, invece, riguardo alla ciclabilità dell'area brianzola, tranne forse che in periodo elettorale.

Il quadro che emerge sullo stato della mobilità ciclabile sul territorio mostra una situazione variegata e difficile da valutare: il numero di piste ciclabili, ma soprattutto la loro qualità, cambia da comune a comune, e persino da un'amministrazione all'altra. Come fa notare Massimo Benetti, presidente di Monza in Bici, associazione nata nel 2002 che conta circa quattrocento iscritti, «*la giunta monzese precedente ha creato 13 chilometri di piste ciclabili e quella attuale ne ha già tolti due, peggiorando lo stato della viabilità a due ruote in città. Oltretutto* – aggiunge – *i percorsi esistenti sono ancora spezzati, senza continuità. La connessione delle piste e la loro manutenzione sono le due richieste più urgenti che rivolgiamo al Comune ormai da tempo. La risposta, però è scarsa* – ammette – *ci ascoltano, mostrano disponibilità, ma poi al livello pratico non succede niente*».

Il problema della mancata continuità delle piste esistenti caratterizza anche il comune di Arcore, dove l'associazione ArcoreCiclabile, nata nel 2005 e come Monza in Bici affiliata alla Federazione Italiana Amici della Bicicletta, ha individuato una rete di tre percorsi fondamentali da poter connettere. «*Qui, però* – dice il socio direttivo Claudio Angelici – *ci siamo arenati, perché le nostre richieste, contenute dal punto di vista sia economico che tecnico, non hanno avuto seguito. L'amministrazione non ci ha dato risposta. L'unico risultato concreto* – precisa – *è stata l'installazione di alcuni portabiciclette in stazione, ma nulla più*». Per quanto più piccolo rispetto ad altri comuni, come Monza, Vimercate o Lissone, Arcore presenta grossi problemi di traffico, come spiega Angelici, causati dalla Statale 36 che taglia in due il paese.

Phoca PDF

A Vimercate, invece, l'assessore all'Ecologia e allo Sviluppo sostenibile Corrado Boccoli sottolinea l'impegno profuso dal suo Comune per migliorare il sistema di percorsi ciclabili della zona. «*Spesso si cita Ferrara come zona d'eccellenza in Italia, con oltre il 20% del traffico costituito da ciclisti* – dice Boccoli – *qui da noi abbiamo rilevato una percentuale di oltre il 10%: dunque ci rendiamo conto che anche per la Brianza la ciclabilità debba essere uno dei temi in cima all'agenda politica. Attraverso il programma delle Nazioni Unite Agenda21, che prevede l'attuazione di politiche volte allo sviluppo sostenibile a livello sia internazionale e nazionale, sia locale* – spiega Boccoli – *la nostra amministrazione ha potuto coinvolgere altri comuni del vimercatese per spostare la mobilità da quattro a due ruote, con una visione sovralocale. È stata creata una mappa del territorio* – continua – *che tenga conto dei poli ricettivi più importanti, come l'ospedale, le scuole, le biblioteche. Tutto questo ha portato alla realizzazione dell'iniziativa "Pedalare", apprezzata e ripresa all'estero, e che ha permesso l'interconnessione di Bernareggio, Bellusco, Agrate e Burago Molgora con l'istituto Omnicomprensivo di via Adda a Vimercate. "Pedalare"* – precisa – *ha creato una rete a maglia su cui ogni comune si è basato per costruire le proprie piste, realizzando così un vero sistema di percorsi ciclabili unificati*».

Phoca PDF

Ogni anno, inoltre, l'amministrazione mette in bilancio la costruzione di una pista che si connetta alla rete creata da "Pedalare". «*Proprio per il prossimo anno* – ha dichiarato l'Assessore – *si effettuerà il collegamento con il nuovo polo ospedaliero*».

Oltre al lato pratico, spesso anche il quadro della sensibilizzazione ed educazione verso l'utilizzo della bicicletta è variegato e a macchia di leopardo: se a Vimercate il Comune si lega ad iniziative in collaborazione con le varie associazioni presenti sul territorio e cerca di coinvolgere anche le scuole medie, a Monza l'ente pubblico non promuove nulla di simile, come precisa il presidente di Monza in Bici: «*L'unica sensibilizzazione in città è quella che facciamo noi*». Secondo lui, proprio questo è un essenziale punto di partenza: «*Quando vedo la ciclabile della Valassina, piena di rifiuti e detriti, abbandonata all'incuria* – confessa Benetti – *mi metto le mani nei capelli. Il problema non è solo dell'amministrazione distratta, ma anche e soprattutto della maleducazione di buona parte della cittadinanza*». Claudio Angelici, invece, divide idealmente le responsabilità fra istituzioni e privati: «*Dalle amministrazioni mi aspetto atti pratici, come la realizzazione delle infrastrutture necessarie e la loro manutenzione; sulla sensibilizzazione lavorano già bene le associazioni, spesso fruttuosamente in collaborazione fra loro*».

Una delle questioni più spinose che riguarda la mobilità in bicicletta, che richiede per forza di cose non solo impegno degli enti locali, ma anche di quelli a livello nazionale, è il rapporto ciclisti e mezzi pubblici. Ciò che in altri paesi europei è la normalità, vale a dire salire in bicicletta su treni, autobus e metropolitane, da noi è un evento raro, spesso anche vissuto con fastidio dagli altri utenti. Su questo tema, le risposte dei nostri interlocutori sono state tutte categoriche: in Brianza, ma anche genericamente in tutt'Italia, i mezzi pubblici sono inaccessibili alle bici, per mancanza di cultura ciclistica, ma soprattutto per scarsità di attrezzature. Nel vimercatese si è cercato di arginare il problema incentivando il bikesharing, per arrivare in città con i mezzi e poi muoversi in bici al suo interno, oppure mettendo parcheggi per biciclette vicino alle fermate degli autobus, ma l'assessore Boccoli non nasconde che «s*u questo versante la Lombardia è parecchio indietro rispetto ad altre realtà italiane ed europee*».

Phoca PDF

Oltre al tessuto cittadino, non mancano associazioni di appassionati della bicicletta che si occupano di valorizzare il patrimonio ciclistico, ma anche ambientale, della campagna brianzola e milanese. In prima fila, su questo punto, troviamo l'Onlus Amici della storia della Brianza, che con l'iniziativa "Pieve in bici" da quasi quattro anni si è impegnata a riscoprire gli oltre trecento chilometri di percorsi ciclabili esistenti lungo i sentieri di campagna. «*Il nostro obiettivo* – dichiara Giorgio Brambilla, presidente della Onlus – *è di dare ai ciclisti una mappa di queste strade ciclabili, perché possano sfruttarle anche al di fuori delle nostre iniziative*». Anche per Brambilla, l'elemento fondamentale per una ciclabilità brianzola davvero efficace è la connessione dei tratti percorribili in bicicletta. E fa notare che non ci si può nascondere dietro motivi di tipo tecnico o economico per la mancata realizzazione di piste ciclabili: «*Per fare una pista, bastano molto spesso due segni per terra, e con una spesa minima, senza dover costruire alcunché, si potrebbe raddoppiare l'attuale chilometraggio. La ciclabilità è fondamentale* – aggiunge – *per valorizzare il paesaggio e sviluppare un turismo di prossimità: più che per gli stranieri, la Brianza può essere attrattiva per i milanesi e per gli stessi brianzoli. Le nostre iniziative stanno a dimostrarlo* – sottolinea – *in tantissimi rimangono stupiti dalla bellezza della campagna brianzola e dicono di voler tornare da soli a farci un giro, una volta che hanno imparato il percorso*».

Phoca PDF

Come in molti altri ambiti, la Brianza sembra dunque il proverbiale studente brillante ma che non si impegna abbastanza. O quantomeno lo fa in maniera discontinua, affidandosi quasi sempre ad iniziative locali più che ad un piano condiviso e lungimirante. "Pedalare", nel vimercatese, è un'eccezione che infonde speranza, ma nella provincia appena nata il fulcro di un progetto di ampio respiro non può che essere il suo capoluogo, che dovrebbe svolgere un ruolo esemplare e trascinante nei confronti di tutti gli altri comuni. Finché questo non accadrà, la Brianza-leopardo continuerà ad essere una realtà ciclabile di medio livello in Italia, e di scarsa qualità rispetto al resto d'Europa.

Per saperne di più:

www.monzainbici.it

www.arcoreciclabile.it

www.comune.vimercate.mi.it

http://it.wikipedia.org/wiki/Agenda_21

www.amicidellastoriadellabrianza.it

www.pieveinbici.brianzaest.it

Phoca PDF