

Gentile Presidente,

ho letto con attenzione il documento della Vostra Associazione in merito alla “mobilità sostenibile al centro delle politiche del futuro governo della Lombardia”. Lo condivido e ritengo che la sua completa attuazione sia un risultato possibile: la bicicletta, oggi, rappresenta uno stile di vita che si sta diffondendo sempre più nelle nostre città, mentre è sempre rimasta un mezzo di spostamento molto utilizzato nei paesi e nelle località minori della Lombardia.

Come Lei sa sono una fautrice dell’uso della bicicletta e durante la mia Presidenza al Parco del Ticino ho favorito in tutti i modi la diffusione dei sentieri e delle piste ciclabili dedicando ad essi siti web, cartografie, pubblicazioni apposite. Il “turismo lento” rappresentava per il Parco la modalità preferita per far conoscere il nostro territorio: per questa ragione lo abbiamo declinato in ogni azione, cominciando dagli spostamenti.

Mi preme, però, sottolineare a Lei e agli amici della bicicletta un neo nel sistema. Come è noto a tutti l’uso dell’alzaia del Naviglio Grande per fini ciclabili, a seguito di una sentenza del Tribunale di Milano del dicembre 2009, è stata interdetta. Da circa un anno la stessa è stata riaperta al pubblico solo come alzaia: il transito principale non è più quello ciclabile. Non aver ancora risolto questo problema costituisce un elemento di negatività che, purtroppo, si ripercuote su tutto il sistema ciclabile che corre lungo canali e fiumi non protetti o non conformi al Codice della Strada.

Per questa ragione era ed è indispensabile individuare le possibili soluzioni che consentano il corretto uso, coerente con le diverse leggi in materia. Non ultima la l.r. 7/2009 – Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica – che all’art. 2 comma 6 nel prevedere *“l’utilizzo per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali di alcuni manufatti, favorendone il recupero conservativo,”* contempla tra gli stessi anche *“gli argini e le alzaie dei fiumi, dei torrenti, dei canali, dei navigli e dei laghi, se utilizzabili”*. Cautelativamente il legislatore lombardo ha ritenuto di non considerare queste preziose risorse pacificamente utilizzabili. Quel *“se”* mette in capo a ciascun titolare della pista/sentiero ciclabile la responsabilità della sua percorribilità.

Evidentemente il problema non può essere più trascurato: va affrontato, a mio parere con urgenza, soprattutto se si intende promuovere il tema delle “Vie d’Acqua” e della fruibilità ad esse connesse con Expo 2015. Alla Regione furono offerte diverse soluzioni operative, alcune di carattere normativo, che potevano risolvere la questione. Nello specifico si era ipotizzato di contrassegnare ciascuna pista/sentiero inserito nella rete della mobilità ciclistica regionale, considerando come tali anche quelle di competenza delle provincie e comuni, con le stesse modalità utilizzate per le piste da sci: ad ogni colore veniva attribuito un grado di pericolosità differente da cui derivavano regole inderogabili di comportamento. Questa soluzione evitava interventi strutturali, a volte poco compatibili con i corsi d’acqua, vuoi per il carattere storico di alcuni di essi vuoi per la precarietà delle sponde.

La soluzione del problema richiede però anche la necessità di aggiornare il “Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale” (approvato con Delibera di Giunta Regionale n. VI/47207 del 22.12.1999), testo che illustra analiticamente i principi generali da applicare nella realizzazione della rete ciclabile. Questa necessità deriva dal fatto che il Manuale, pur facendo espresso riferimento alla pista ciclabile del

Naviglio Grande e che in sede di giudizio non venne mai contestato da nessuno, non fu ritenuto un elemento vincolante all'atto dell'emanazione della sentenza. La lettura dello stesso fa emergere, quindi, probabili contraddittorietà con norme approvate negli anni successivi.

Il tema della sicurezza in questo settore mi sta particolarmente a cuore perché alcuni Sindaci del Parco Agricolo Sud Milano hanno manifestato la volontà di chiedere il riconoscimento dei loro territori quale Riserva della Biosfera del Programma MAB dell'Unesco che ha come obiettivo principale quello lo sviluppo sostenibile. Tra le azioni in esso contemplate vi è quello della mobilità ed in particolare di quella ciclabile che deve essere proposta al resto del mondo non solo come la migliore dal punto di vista qualitativo, ma anche sicura.

Nelle Riserve di Biosfera oggi esistenti (sono oltre 600 al mondo) quotidianamente si sperimentano molti dei temi sui quali si concentrerà EXPO 2015.

Poter estendere il riconoscimento già attribuito alla Valle del Ticino anche alla corona verde che circonda Milano, costituita dai Comuni del Parco Agricolo Sud Milano, del Parco dell'Adda Sud e Nord – grazie alle prime adesioni convinte di questi Sindaci - farà di questo immenso territorio una "green belt" di alta qualità per la futura Città Metropolitana. Come è accaduto con il *Wienerwald*, il bosco di Vienna – più grande del Parco del Ticino - che, oltre essere considerato il "polmone verde" della città, è anche una risorsa inesauribile di attività, iniziative ed eventi. L'intero territorio è attraversato da numerosi sentieri percorribili a piedi, a cavallo o in bicicletta e molti di essi contribuiscono a comporre il "rundumadum", un percorso ad anello che si snoda intorno a Vienna per più di 120 Km.

Milano è al centro di una delle aree agricole più produttive al mondo, che vede concentrarsi nei 230 milioni di metri quadri di territorio ad esse dedicato le più significative filiere e tipologie produttive e un'enorme varietà di paesaggi e di biodiversità animale e vegetale. Condurre i visitatori nella Riserva di Biosfera così definita, un territorio che esprime perfezione in vari campi della sostenibilità legati ai temi affrontati dall'EXPO, permetterà di conoscere direttamente i protagonisti di questo successo che si mostrano al mondo. In questo contesto sarà un importante successo il completamento della rete ciclabile che unisce Milano con le Alpi, gli Appennini e il mare avendo come riferimento la dorsale del fiume Po e dei suoi numerosi affluenti, i cui protagonisti sono i numerosi "amici della biciletta".



Milena Bertani

Casorezzo, 15.2.2013