



Per noi che dopo un trentennio di assenza ci ritroviamo a ripercorrere la “Grande Milano” dal Centro verso quella che un tempo veniva definita periferia, ciò che più colpisce è l’eccezionale abbondanza del verde; lo spazio pubblico ne è sommerso. Dal punto di vista della mobilità ciò che più sorprende è l’assoluto predominio della bicicletta.

Questo mezzo apparentemente arcaico è stato l’autentico asso nella manica dell’avvenuta trasformazione urbanistica, il mezzo che ha trasformato il paesaggio e gli stili di vita proprio grazie alla “debole potenzialità trasportistica” (come un tempo si diceva), ma capace, appunto per questo, di assecondare i principi dell’ecologia e quei rapporti di umana convivenza e convivialità che nel secolo scorso, il secolo dell’automobile, sembravano perduti.

Veniamo a sapere che il traffico motorizzato, in particolare quello privato, si svolge prevalentemente lungo strade

che da queste parti c’è l’antico Autodromo di Monza; guardiamo tra il verde: è proprio lui, un cimelio dell’archeologia motoristica oggi destinato, come ci spiega, a ciclo-velodromo per famiglie.

Caricata la bicicletta su un vagone di un convoglio ferroviario superveloce che corre in sopraelevata (da precisare che in ogni treno almeno il 50% dello spazio è attrezzato per il trasporto della bici al seguito), raggiungiamo la stazione di una località della fascia policentrica briantea. Dal finestrino abbiamo potuto constatare che anche nell’hinterland i collegamenti viari riservano strade con molte corsie per i ciclisti a lato delle quali corre solitamente una autopista. La vediamo laggù percorsa in fila indiana ed a velocità moderata da piccole automobili elettriche.

Appena fuori dalla stazione il titolo di Auna locandina appesa ad un palo cattura la nostra attenzione: leggiamo “AUTOINFESTA DI PRIMAVERA”, più sotto si dice di una conferenza che si ter-

Corsi e ricorsi della Storia

Correva l’anno 2039

sotterranee principali con derivazioni secondarie per i residenti. Dopo una amena camminata nel Centro ci dirigiamo ora pedalando su una delle decine di migliaia di biciclette messe a disposizione dall’Amministrazione regionale lungo uno dei “Raggi Verdi”, quelle ampie fasce lineari, piene di piante, di verde, di aree per la sosta e il divertimento, esclusivamente percorribili da pedoni e ciclisti, che partendo appunto dal Centro conducono alla prima “Cintura Circolare Verde” (CCV).

Questi Raggi che nelle pessimistiche previsioni dei primi anni del secolo dovevano essere solo otto, oggi sono praticamente raddoppiati. Superati i confini della CCV, una corona attorno alla Città formata dai grandi parchi e dalle aree boschive create per recuperare la salubrità dell’aria ed una pausa nella continuità indistinta nell’edificato urbano novecentesco, possiamo ammirare lo spettacolo imponente della popolazione diretta al lavoro su strade ciclabili per lo più ad otto corsie nei due sensi di marcia. Continuiamo a pedalare con la gioia e l’emozione di constatare che tutto il territorio è stato attrezzato per favorire l’umana pedalata.

Siamo ormai lontani dal punto di partenza, ci dirigiamo verso una grande massa di alberi, un altro parco; un gentile pedalatore che ci affianca ci segnala

al Circolo nautico quella sera stessa con il sottotitolo “Spazio all’auto”. Incuriositi, ma con un vago senso di inquietudine, ci rechiamo al luogo indicato. I convenuti sono un gruppetto; apprendiamo che la conferenza è promossa da una associazione di automobilisti urbani, “AUTOLOBBY”, costituitasi da poco tempo con lo scopo di rilanciare l’automobile come mezzo di trasporto urbano alternativo alla bicicletta.

Entra il Presidente, si presenta, esordisce dicendo che Autolobby è un gruppo di pressione, una lobby che non è contro la bicicletta, ma contro l’uso totalizzante e smodato di questo mezzo che così profondamente ha inciso sulla vita metropolitana.

Qualcosa ci stringe alla gola, mentre nelle orecchie le parole del Presidente giungono accompagnate da un crescente ronzio... percepiamo ancora, sempre meno distintamente, l’enunciazione dei temi che via via verranno affrontati dalla associazione nei prossimi incontri: “Auto nei cortili”, “Auto e salute”, “Introduzione del limite di velocità per le bici”, “la rete di percorsi automobilistici da tracciare recuperando spazio dai marciapiedi con investimenti anche contenuti, al limite da tracciare con una semplice linea gialla dipinta sull’asfalto”...

Aldo Monzeglio