



La domanda nasce, ovviamente, non soltanto per considerazioni relative all'offerta di una mobilità trasportistica alternativa e di alleggerimento di quella motorizzata, ma, credo, soprattutto per una offerta turistica da svolgere con un mezzo, come dire, più penetrante e conviviale, con visite a

luoghi e monumenti meno conosciuti della città e dintorni e anche più difficilmente raggiungibili con gli abituali trasferimenti collettivi in contenitori motorizzati.

Anch'io mi sono posto la domanda e memore dell'antico detto "non si muova ruota che alla Fiab non sia nota" ho cercato innanzi tutto di sapere quanto fosse a conoscenza della nostra associazione.

Gia nel maggio 2013 Fiab Ciclobby aveva avuto un incontro con Expo e Comune di Milano sul tema e ricevuto l'invito a presentare un progetto di itinerari cicloturistici culturali; la presentazione era stata fatta, ma da allora non vi è stata una risposta.

Con una certa sorpresa, invece, ho casualmente letto su "lo Donna" del 2 novembre scorso un'intervista al titolare dello Studio Land che riferiva di aver ideato, con Cariplo e l'Associazione Interessi Metropolitan, dieci circuiti ciclabili per "risvegliare l'attenzione su cascine, ville, mulini fontanili... ecc." Attraverso internet si rileva che questi percorsi si rivolgono all'hinterland.

La risposta a mio avviso più importante è invece quella relativa a una offerta cicloturistica con visite organizzate riferita alla città, per farne conoscere le caratteristiche, la storia e i quartieri. Da qui l'idea che le nove zone del decentramento possano proporre a Expo nove percorsi (uno per zona) di visite in bicicletta guidate, magari anche con obiettivi tematici, sudiate dalle commissioni Mobilità delle zone stesse e attivate per tutto il semestre della manifestazione.

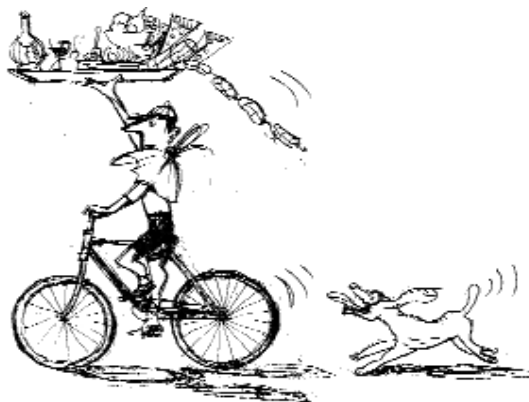
Expo in bici? O no?

Qualcuno si è domandato se da parte degli organizzatori di Expo 2015 sia stato o sarà programmato l'uso della bicicletta, considerando la straordinaria movimentazione nella nostra città di milioni di turisti.

A seguito di una sommaria indagine svolta presso Fiab Ciclobby e le Zone 7 e 6 mi sono fatto l'idea che né il volontariato, né le zone del decentramento hanno le risorse umane e finanziarie per sostenere l'iniziativa, per cui il loro impegno dovrebbe riguardare lo studio e la progettazione dei percorsi, la proposta dei luoghi delle visite e la documentazione inerente, nonché lo stato di sicura agibilità dei percorsi stessi. Questa conoscenza è sicuramente già propria di ogni zona, data la ormai lunga storia del decentramento.

L'impegno principale e più oneroso dovrebbe essere quello di Expo, che dovrebbe mettere i quattrini (ahimé) e il resto.

Cerco di sintetizzare questo "resto", anche se i punti che seguono risultano abbastanza ovvi per chi segue la nostra attività cicloturistica,



dove, non si può fare a meno di dirlo, c'è chi ha la capacità di mettere in sella grandi singole manifestazioni: una per tutte "Bicinfesta di Primavera".

1) La messa a disposizione delle biciclette, che dovrebbe valersi del bike-sharing le cui stazioni sarebbero naturalmente i punti di partenza e di arrivo delle visite.

2) La programmazione, la pubblicizzazione (in diverse lingue), il regolamento, le tariffe ecc..

3) L'assunzione temporanea (per il semestre) del personale, che può e dovrebbe essere giovane (guide, interpreti, assistenti ecc.), e la sua preparazione.

4) L'assistenza (meccanica, sanitaria, legale e, dato il tema di Expo, alimentare).

Chiudo qui riferendo che i contenuti essenziali dell'ultima parte di questa informativa, a titolo personale, li ho tratteggiati in una mail inviata, a metà gennaio scorso, all'ingegner Giuliano Noci, nominato non molti mesi fa presidente di Explora, la società partecipata da Camera di Commercio di Milano, Unione Camere di Lombardia, Regione Lombardia e Società Expo, con il compito di organizzare e gestire il sistema integrato del turismo per la manifestazione, al quale avevo appunto rivolto la domanda base che sta all'inizio di questo scritto e cioè se Expo abbia preso in considerazione la mobilità cicloturistica.

Il presidente Noci mi ha risposto che mi metterà in contatto con il direttore di Explora dottor Ejarque per un esame esplorativo (nel caso si potrebbe forse dire esplorativo) del tema. Poiché Ejarque non si era ancora fatto vivo, il 4 febbraio ho contattato nuovamente Noci e la sua risposta (che metteva Ejarque in C/C) è stata: La assicuro comunque che stiamo considerando esperienze turistiche che includano la bicicletta.

Possiamo stare tranquilli?

Aldo Monzeglio

sottesa alle scelte stesse. La cancellazione delle *DomenicheAspasso* è, ad esempio, in questo senso altamente significativa, e ha spinto tutte le associazioni ambientaliste milanesi a una dichiarazione congiunta molto dura nei mesi scorsi.

Le difficoltà nelle quali si muove l'amministrazione di Milano, tra una crisi economica devastante e il taglio dei trasferimenti statali agli enti locali, sono note a tutti. Sappiamo che risalire la china è impegnativo e difficile, che l'arretrato di Milano è, sui nostri temi, spaventoso. Ma anche per questo motivo sono necessarie scelte coraggiose sostenute da visioni chiare. Per stimolare le energie migliori, che nella città ancora esistono.

Ecco, l'errore peggiore sarebbe quello di pensare di vivacchiare, di limitarsi a gestire l'ordinario, di rinunciare a sognare una città sorridente, amichevole, vivibile e a misura di persona. Sarebbe l'ennesima miopia di Milano, ma decisamente più insopportabile delle precedenti.

Può bastare Area C come misura per dare il bollino verde dal punto di vista delle misure per la mobilità sostenibile a questa amministrazione?

No. Area C è certo un tassello importante, con risultati significativi che andrebbero meglio comunicati e fatti conoscere in modo diffuso e non solo agli addetti ai lavori. Ma non dimentichiamoci che Area C è la trasformazione (da pollution a congestion charge) di Ecopass, nata con il sindaco Moratti e fortemente voluta dall'allora assessore Croci. Non voglio con questo banalizzare un provvedimento impor-

tante, quale è Area C, tuttavia qualcuno ritiene che, se non fossero esistiti Ecopass e il referendum del 2011, le resistenze avrebbero avuto certamente partita vinta, contro ogni misura di limitazione del traffico. Ma la storia non si fa con i se...

Per altro verso, in tema di mobilità ciclistica, a parte una discreta diffusione di rastrelliere in città, prima totalmente mancanti, e qualche estensione di BikeMi (anch'esso, progetto non originale di questa amministrazione...), mentre tuttora manca un Piano della Mobilità Ciclistica, non sono stati fatti grandi passi avanti in termini di servizi, segnaletica, infrastrutture, manutenzione e sicurezza stradale di cui il ciclista ha invece un bisogno vitale. Tutto si dipana fra difficoltà normative e lentezze burocratiche, con una regia politica debole. E questo, nonostante il sindaco abbia persino deciso di dotare la macchina amministrativa di una direzione specifica dedicata al progetto ciclabilità, tenendo conto che la bici tocca ambiti trasversali alle competenze di diversi assessorati. Ma non possiamo continuare ad attendere: c'è bisogno anche qui di cambiamenti visibili non solo nei tempi lunghi che, come diceva un noto economista, sono quelli in cui saremo morti.

Per non tarpare le ali alla Volata del sindaco

Granelli è un anno che non risponde alla vostra richiesta di report mensili sulle contravvenzioni. Come valutate questo silenzio?

segue >>>