

Chi pedala e' perduto

Eugenio Galli, presidente Fiab Ciclo Hobby Milano

□□□□□

Lo smog in città si combatte con le biciclette. A Milano lo smog è incentivato. Chi inquina di più, se paga, può entrare in centro in auto e avvelenare l'aria. Questa idiozia comunale è stata chiamata Ecopass, il pass ecologico. Chi prende la bici rischia invece la vita per la mancanza di piste ciclabili e di ogni tipo di supporto. Molti milanesi muoiono ogni anno sulle due ruote travolti dalle auto e dai camion. A Milano, diceva una canzone, non crescono i fiori e, oggi, neppure le bici.

Andare in bicicletta, per ora, non è stato ancora vietato dal governo della P2. Per questo il 14 novembre invito tutti i milanesi a prendere la bicicletta per recarsi in ufficio, a scuola o solo per farsi un giro. Anche i non milanesi sono invitati per visitare la città. Io ci sarò con una bici fiammante azionata dalla mia possente massa muscolare. Riprendiamoci l'aria delle nostre città.

Ascoltate l'intervista a Eugenio Galli, presidente Fiab Ciclo Hobby Milano e, soprattutto, guardate nel video le "ciclabili" di Milano.

"Nel 1980 il consiglio comunale di Milano approvò un piano di rete ciclabile di 330 chilometri, che secondo gli estensori era sensibilmente inferiore dalla media delle città europee evolute. Da allora ad oggi cos'è successo? Poco! Oggi la rete ciclabile ammonta, contando anche i centimetri che sono sparpagliati qua e là a circa settanta chilometri. Il risultato è però che la rete ciclabile a Milano non c'è. Stiamo parlando di piste ciclabili. Su questo vorrei tornare dopo, brevemente, per chiarire una cosa che secondo noi di Fiab è importante. Gli spezzoni realizzati sono percorsi più o meno in sede protetta. A Milano c'è un unico itinerario protetto e completo che ha un senso di origine e destinazione,

che va grosso modo da San Siro al parco Lambro, sono circa venticinque chilometri. Il resto sono dei moncherini sparpagliati qua e là, cento metri di qui, duecento metri di là, che tra di loro non sono collegati, che perciò non si prestano ad essere utilizzati. In sostanza sono sperpero di denaro pubblico, se realizzati con denaro pubblico. In molti casi, per altro, questi spezzoni non sono stati realizzati dal comune, ma sono stati realizzati dalle imprese come scomputi di oneri di urbanizzazione. Quindi l'effetto che si è creato nella città è quello di uno spezzatino alla milanese come ci piace chiamarlo.

La rete ciclabile esistente ha una serie di problemi significativi che sono: discontinuità importanti perché il ciclista viene improvvisamente abbandonato in mezzo al traffico, un esempio piazzale Lotto, quindi falsa apparenza di sicurezza! La pista ciclabile, tra i suoi requisiti, dovrebbe avere anche quella di garantire la sicurezza ai ciclisti. Problemi di manutenzione, problemi di occupazioni abusive perché si va dal chiosco del fioraio alle macchine parcheggiate abusivamente. Dai cantieri. Adesso è stato per fortuna superato, ma per molti anni un cantiere importante ha insistito sulla pista ciclabile di via San Marco (quello per la ristrutturazione dell'edificio del Corriere della sera eccetera) insomma ingombri di diverso tipo quindi inutilizzabilità. Ingombri anche temporanei per esempio in occasione di mercati. Ci sono problemi di progettualità, per esempio là dove ci sono curve a gomito. Ci sono problemi di realizzazione là dove i materiali utilizzati sono stati collocati in maniera sbagliata. La pista ciclabile di via San Marco è fatta in pavé e porfido, quindi quanto di più inidoneo all'utilizzo da parte dei ciclisti. Spesso è ondivaga, anche questo è un difetto progettuale, vuol dire che chi l'ha pensata e chi l'ha realizzata, non ha tenuto conto delle effettive esigenze di chi la utilizza, cioè del destinatario finale che è il ciclista. Il quale va dritto. A volte ci sono dei gradini, degli sbalzi, che per una macchina o una moto fortemente ammortizzati possono essere sorpassati per il

ciclista, invece costituiscono un problema. Insomma, questo soltanto per dire che sull'unica vera pista ciclabile di Milano c'è un lungo elenco di problemi, il resto sono moncherini. E sono soldi gettati al vento. Dopodiché, non possiamo pensare di parlare di mobilità ciclistica solo pensando alle piste ciclabili. E' un concetto che dev'essere superato da parte dei politici, da parte dei tecnici, da parte dei media, da parte dei cittadini. Insomma i politici ne dicono talmente tante, anche quelli che hanno compiti di altissima responsabilità che non mi stupisce più nulla. Quella frase poi è stata smentita, ma indipendentemente dal fatto che sia stata detta. Io sono certo che ci sia chi, a Milano e non solo, che la bici va bene purché non tolga spazio alle auto però è una banalità perché anche un pedone toglie spazio alle auto, secondo noi la città ha bisogno di decidere che cosa vuole fare. Fare! Cioè se si vuole creare una città a misura d'auto o una città a misura di cittadino. E' una polemica assurda ed è tanto più assurda se si pensa che a Milano, sul tema della mobilità ciclistica siamo fermi praticamente da trent'anni. Qui ci sono responsabilità pesanti, è inutile però stare a rinvangare il passato, noi cerchiamo di dialogare con tutti indistintamente, anche dal colore politico, intendo noi come associazione Fiab Ciclobby, però il senso di una collaborazione virtuosa è che poi si arrivi a delle realizzazioni che siano soddisfacenti rispetto alle esigenze, rispetto al fabbisogno. Ecco che una discussione che si annoda su ciò che Milano farà, o su ciò che Milano, com'è successo la settimana scorsa, non farà, è una discussione inutile.

E' un grosso errore pensare di affrontare la promozione dell'uso della bici che è un mezzo che non ingombra, non inquina, non fa rumore, i cui vantaggi molti conoscono perché oggi, o magari già da tempo la utilizziamo, occupandoci solo di piste ciclabili. Noi non chiediamo piste ciclabili ma chiediamo una città ciclabile nel suo complesso. Per esempio non è possibile pensare di realizzare piste ciclabili sull'intero reticolo stradale, ma vogliamo che sull'intero reticolo stradale si possa andare in sicurezza in bici. Come

fare? Oltre alle piste parliamo di corsie ciclabili. Cioè di strisce disegnate sull'asfalto. Esistono ovunque in Europa, anche in Italia si stanno affermando sempre più, anche se esistono degli ostacoli burocratici maggiori, da parte dei tecnici del ministero soprattutto che frappongono interpretazioni molto restrittive sempre sul tema che diventa un po' una sorta di totem della sicurezza che viene interpretata in maniera restrittiva nei confronti dell'utenza a mobilità debole o cosiddetta dolce che è quella della bici. Corsie ciclabili sono facilissime da realizzare e hanno dei costi sensibilmente inferiori. Si possono fare praticamente ovunque. Penso per esempio all'asta, per i milanesi nota e gettonatissima che va da viale Monza e via Padova a Corso Buenos Aires a corso Venezia e quindi in centro, Milano è una città come un reticolo a forma di ruota di bicicletta tra l'altro, bene quest'asta gettonatissima è pericolosa! Piazzale Loreto è uno dei punti a più alta incidentalità anche con morti oltre che con feriti. Quest'asta potrebbe essere messa in sicurezza con corsia ciclabile non con pista ciclabile. Quindi, mobilità si affronta con corsie, con piste ciclabili, con interventi sulla segnaletica. C'è il tema della sosta: chi arriva in qualunque posto, al teatro al cinema al bar al ristorante all'ufficio a fare la spesa eccetera, deve trovare un posto, dove parcheggiare. Oggi c'è un parcheggio spesso selvaggio addirittura contro le regole. Si lega la bici al palo della luce, del semaforo, agli archetti antisosta, addirittura a volte ostacolando chi arriva a piedi. Quindi l'un contro l'altro armati, utenze deboli una contro l'altra non ha assolutamente senso. Occorrono perciò aree e spazi di parcheggio appositamente attrezzati con attrezzature idonee. Anche queste vanno pensate: non basta quella che lega solo la ruota ma occorre quella che lega ruota e telaio. Chi va in bici questo lo sa, chi lo progetta spesso non lo sa. C'è il tema dell'intermodalità cioè dell'utilizzo combinato di mezzi di trasporto differenti. La bici deve poter accedere anche al mezzo pubblico: la metropolitana anche i mezzi di superficie. A Strasburgo è così, a Vienna è così, a Berlino è così. A

Milano e in Italia c'è una fortissima restrizione. E' di oggi un comunicato stampa della Fiab che si allaccia al discorso dei cani sui treni, noi ci chiediamo che cosa dobbiamo fare per avere un dialogo produttivo ed efficace con chi gestisce i mezzi di trasporto, che ancora oggi è sordo alle esigenze della mobilità sostenibile. Utilizzare i mezzi pubblici vuol dire anche avere dei parcheggi di corrispondenza delle fermate. Stazione Centrale di Milano, la più grossa stazione ferroviaria italiana oggi ha quarantotto posti biciclette. In futuro quanti ne avrà? Dipende! Nel novembre del 2007, cioè l'anno scorso quasi un anno fa, io come rappresentante della Fiab regionale della Lombardia insieme a V.a.s. abbiamo scritto al sindaco Moratti proprio sui lavori di ristrutturazione in corso alla stazione centrale di Milano, chiedendo che fosse realizzata una bici stazione. Abbiamo ricevuto qualche settimana fa, quindi i tempi sono questi, una risposta molto garbata in cui si condividono pienamente le nostre proposte, le nostre obiezioni, le nostre osservazioni, ma ci si dice che quel progetto non soltanto è datato a un periodo che risale all'amministrazione dell'ex sindaco Albertini (per non dimenticarne che aveva tutt'altra sensibilità su questi temi cioè non ne aveva nessuna) e per giunta in avanzato stato (io direi di decomposizione) ma comunque di attuazione, cioè vuol dire: "Guardate non si farà, in futuro, però ce ne saranno addirittura sette di bici stazioni, una per ogni stazione e addirittura una all'aeroporto di Linate" benissimo, peccato che stiamo parlando del futuro, magari quello dei nipoti, nemmeno quello dei nostri figli. Io dico che è troppo. Il nostro fondatore Luigi Riccardi, riprendendo la frase di un economista, era solito dire "I tempi lunghi sono quelli in cui saremo tutti morti" L'ultimo aspetto è quello dei servizi all'utenza: bike sharing, cartografie, la segnaletica dedicata al ciclista, le mappe interattive sono tutti servizi aggiuntivi che servono ad un'utenza qualificata. Tutto questo per chiarire definitivamente che chi vi dice: "Bici uguale pista ciclabile" vi sta prendendo per il naso. Non credetegli." *Eugenio Galli,*

presidente Fiab Ciclo Hobby Milano

Votate e diffondete il referendum per Dal Molin sui vostri blog.

**Referendum del blog www.beppegrillo.it
sulla nuova base militare DAL MOLIN a Vicenza**

È lei favorevole alla adozione da parte del Consiglio comunale di Vicenza, nella sua funzione di organo di indirizzo politico amministrativo, di una deliberazione per l'avvio del procedimento di acquisizione al patrimonio comunale, previa sdemanializzazione, dell'area aeroportuale "Dal Molin" – ove è prevista la realizzazione di una base militare statunitense – da destinare ad usi di interesse collettivo salvaguardando l'integrità ambientale del sito?

Chi vota SI non vuole la nuova base militare DAL MOLIN a Vicenza.

Chi vota NO vuole la nuova base militare DAL MOLIN a Vicenza. Chi vota SI è favorevole alla proposta dell'Amministrazione. Chi vota NO è contrario

(polls)

Inserisci il referendum nel tuo sito: copia e incolla il codice

Referendum del blog

www.beppegrillo.it

sulla nuova base militare DAL MOLIN a
Vicenza

È lei favorevole alla adozione da parte del Consiglio comunale di Vicenza, nella sua funzione di organo di indirizzo politico amministrativo, di una

Chi vota SI

non

vuole la nuova base militare DAL MOLIN a Vicenza.

Chi vota NO

vuole

la nuova base militare DAL MOLIN a Vicenza.

Chi vota SI è favorevole alla proposta dell'Amministrazione. Chi vota NO è contrario

(

polls

)

Ps. Aggiornamenti sul calendario di DELIRIO:

Lo spettacolo previsto il 3 ottobre, a Padova, è stato posticipato al giorno 11 ottobre. Lo spettacolo del giorno 5 ottobre, a Trieste, è stato posticipato al giorno 17 ottobre.

Scarica "La Settimana" N°39-vol3 del 28 settembre 2008
--