

Bike-sharing: ottimo progetto, ma con riserva

sabato 13 dicembre 2008

Milano. È stato ufficializzato lo scorso 3 dicembre il nuovo servizio di bike-sharing, volto a migliorare la difficile situazione del traffico e a dare un'ulteriore aggiunta ai servizi di mobilità pubblica. Letizia Moratti, sindaco della città meneghina, accompagnata da Edoardo Croci, assessore alla mobilità, ed Elio Catania, presidente dell'ATM (Azienda Trasporti Milano), ha inaugurato in una - come al solito - trafficata Piazza San Babila il servizio finalmente operativo, colorando il tutto con tanto di folkloristica pedalata nel centro della città, inseguita dai giornalisti. «Si tratta di un progetto all'avanguardia,» ha spiegato Letizia Moratti, «un sistema pratico, facile da utilizzare, efficiente ed ecologico, che risponde alle esigenze di una città che chiede meno traffico, meno code, meno inquinamento.»

Il servizio all'avanguardia, al momento presente - oltre che in grandi città europee come Parigi e Londra - anche in ben 90 comuni italiani come Latina, Aosta, Oristano, Roma, Ravenna, Padova, Pesaro, Senigallia, parte anche a seguito delle pressioni di varie associazioni di consumatori e associazioni ambientaliste, assieme ai vari gruppi organizzati di mamme milanesi, sorti negli ultimi anni.

Di certo è rassicurante la vista di rastrelliere con le bici del comune (in collaborazione con la società Clear Channel e ATM), nel Centro della città in festa per le affollatissime fiere natalizie. Tuttavia, se si va oltre all'immaginabile immagine delle 5000 nuove bici in fila nelle 250 stazioni sparse in tutta la città, sono legittime le perplessità degli abitanti. Infatti, dopo le ennesime luci della ribalta morattiana, bisogna riflettere su quanto il progetto sia ambizioso, per quanto lodevole, considerando soprattutto l'ancora scarsa rete di piste ciclabili presenti nella metropoli.

Circa un anno fa l'assessore Croci presentò i risultati del primo sforzo in tal senso: le nuove piste ciclabili, distribuite tra centro città e periferia, coprono circa 16,3 chilometri in più rispetto al percorso precedente portando il tracciato a 67Km (la città di Lecce, nel 2005, ne dichiarava 29, ma vi erano comprese zone a traffico limitato e probabilmente anche marciapiedi). I tracciati del progetto di costruzione di nuove piste dovrebbero coprire Duomo-Porta Nuova, Duomo-Porta Manforte, Duomo-Porta Romana, Duomo-Porta Ticinese, Castello-Porta Ticinese, Duomo-Porta Sempione e Castello-Porta Nuova, per un totale di 7.8 km e l'itinerario Triennale-Però di 8,5 km (dati Adn Kronos). Il programma di interventi, che avrà una durata di tre anni, prevede, a partire dal 2008, la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili che intende portare i tracciati sino a 120 entro il 2011.

Gli amanti della bici e i più spaventati dall'incremento cittadino di traffico e polveri sottili, possono ben sperare. Tuttavia, ci si chiede se un comune come Milano, già indebitato per circa 4,5 miliardi di euro, possa tener fede a questo progetto, considerando che gli impegni economici presi per il 2015 (anno della tanto ambita Esposizione Universale) sono notevoli. Si prevede infatti la costruzione di altre 2 linee di metropolitana e si spera nella messa a nuovo dei mezzi della vecchia (la metro verde, che porta alle tre maggiori stazioni di scambio, Stazione centrale, Loreto e Cadorna, non è nelle condizioni più presentabili ad un turismo internazionale e alle visite dei capi di stato).

L'aspettativa è che tali impegni economici - ed il relativo, indubbio aumento della visibilità che comportano - non contribuiscano ulteriormente a distogliere l'attenzione dall'attuazione di un servizio che invece sta molto a cuore ai cittadini di Milano, soprattutto alle mamme e ai più giovani. Citando ancora la città di Lecce, nel 2005 l'allora assessore alla mobilità urbana Gianni Peyla propose un ampliamento (da molti ritenuto una creazione ex novo) delle piste ciclabili, a seguito mai realizzata ma soppiantata da un futuristico filobus, mai reso operativo.

Forse sarebbe ambizioso immaginare la bella Milano come una grande Ferrara finanziaria, o anche come una nuova Amsterdam, la cui stazione ha un'area parcheggio (affollatissima) a più piani, solo per le biciclette. Come sempre, il dovere del politico è programmare e promettere, del cittadino attendere e sperare.