



QUELLE TRANSENNE ANTI-CICLISTI CHE INTRALCIANO MONZA

31 ottobre 2019

IL FATTO

Occorre andare in aiuto al malcapitato assessore che, intervistato da MBNews, si è trovato costretto a rispondere alle proteste dei cittadini, supportati dall'associazione FIAB Monza in Bici. "Non vedo come - esordisce - delle semplici transenne metalliche possano essere considerate un disincentivo alla mobilità alternativa." Difatti, l'assessore ha ben pensato di posizionare delle transenne su viale Regina Margherita e, non contento delle polemiche esplose e da lui ricordate, ha incalzato posizionandone altre sui due imbocchi della passerella di via San Gottardo. E altre transenne sorgono in giro per la città. Obiettivo: avere "una popolazione di ciclisti civili" che viaggi a una "velocità adeguata".

Ma qual è la velocità adeguata per un ciclista?

Le stesse nostre perplessità di fronte alle risposte di Arena le ha sollevate Fiab Monza in bici, in una lettera all'assessore. Così ci siamo chiesti, e abbiamo chiesto a Fiab Monza in Bici: qual è la velocità adeguata che una Pubblica Amministrazione dovrebbe garantire **per rendere preferibile l'utilizzo della bicicletta rispetto all'auto**? O, spingendoci oltre, per convertire la città da carreggiabile a ciclabile? "La velocità media potrebbe essere sui 15 km/h con punte anche di 20/25". FIAB Monza in Bici, associazione che dal 2002 si occupa di promuovere la mobilità sostenibile a Monza, lamenta inoltre che "dal 2002 siamo fermi a 28 km di ciclabili e nessuna moderazione del traffico". Incentivare l'uso della bicicletta significa **renderla un mezzo efficace, comodo, ad alta percorribilità**. E non che manchino le due ruote capaci di fornire prestazioni adeguate alle esigenze dei cittadini. Il problema è che mancano le strade. Ci sono molti esempi di città in cui la ciclabilità è una priorità e una sfida. Copenhagen, Amsterdam, Utrecht, per citare le prime in classifica tra le città più ciclabili nel 2019. Tra queste naturalmente nessuna italiana, a dimostrazione che il problema è più esteso della sola Monza.

DA NOI

Piste ciclabili inadeguate, tappezzate di buche e sobbalzi, male illuminate, non connesse tra loro. E nei pochi tratti di strada dove le biciclette trovano un po' di spazio, si tende a rallentarne la corsa. Come in questo caso. Chiediamo quindi a FIAB Monza in Bici: "Ma il/la monzese, a suo rischio e pericolo, quanto usa la bici?"

"Un censimento del 2011 su 15 punti di rilevamento attorno al centro storico in 4 ore di un giovedì mattina abbiamo contato più di 13000 passaggi, divisi tra chi andava in direzione centro e chi verso la periferia. Nel punto in c.so Milano la percentuale di biciclette era stata

del 12%". La nostra città **ha tutte le caratteristiche per essere percorsa e attraversata con comodità e rapidamente**. Occorre concepirla come nodo di un territorio a prevalenza ciclabile. Le "piste ciclabili" dovrebbero consentire al ciclista di procedere a velocità medio-elevata, garantendo così la performance del viaggio. Lo dicevamo già nel 2017, e lo ribadiamo oggi. Il **comfort del ciclista** va tutelato per incentivare il trasporto su bici, decongestionare Monza, preservare l'aria che respiriamo, tutelare il pianeta.