

La Lombardia connette 170 km di piste ciclabili

Milano. Il governatore della Lombardia, ammirando il nuovo grattacielo della Regione che si sta terminando a Milano, commentava che l'azzurro delle facciate gli ricordava il colore dei laghi. Una regione ricca di acque, fiumi, canali, che tuttavia spesso faticano a proporsi come sistema e linfa vitale del territorio. Luoghi noti e frequentati soprattutto, però, da utenti locali, dato che l'accessibilità del sistema è discontinua e le informazioni circolano soprattutto col passaparola. Da questi presupposti è nato il progetto «GrandeGronda», sviluppato a titolo personale dall'ingegnere milanese Giovanni Gronda e presentato dal sindaco Domenico Finiguerra il 29 ottobre a Cassinetta di Lugagnano, alle porte di Milano, primo comune italiano ad aver approvato un Piano strutturale comunale a crescita zero. Attraverso interventi mirati e a basso costo, l'operazione intende ricostruire la continuità ciclabile già in gran parte esistente sul territorio: dal Lago Maggiore attraverso il Ticino, i canali Villoresi, Industriale, Naviglio Grande e Scolmatore fino a Milano; poi lungo il Naviglio Martesana e la valle dell'Adda, fino al Lago di Como, ramo di Lecco. 170 chilometri di archeologia industriale, ambienti naturali, paesaggi rurali, monumenti, centri urbani, industrie e paesaggi metropolitani odierni. Chilometri già quasi tutti attrezzati di piste ciclabili, dove – come spesso in questi casi – non mancano le interruzioni, per incuria o disorganizzazione, o come nel caso di Milano, dove sinora non si è fatto molto per la ciclabilità. Investendo soprattutto sul nodo del capoluogo, secondo il progettista sarebbe possibile porre le basi per una proposta turistica su due ruote, con successivi sviluppi di strutture ricettive e di servizio. Il progetto, per ora alle fasi iniziali del complesso iter realizzativo, ha il merito di sollevare questioni cruciali nell'ambito della pianificazione e della gestione del territorio a scala metropolitana e regionale. L'idea della pista ciclabile, infatti, può rappresentare il nucleo di una riflessione

multiscalare, aggiungendo al progetto un piano e un programma. Un piano, perché i territori attraversati costituiscono una sorta di corridoio multimodale, nello stato attuale e ancor più nell'auspicabile futuro. Una fascia storicamente industrializzata e abitata, dove si affollano edifici, attività, infrastrutture. Da qui la necessità di cercare un coordinamento tra le varie funzioni. Perché non iniziare a fare del percorso turistico, nelle tratte urbane e in quelle interurbane più brevi, un complemento attrezzato della mobilità locale, rapportandolo sia alle altre reti di trasporto sia alle funzioni insediate? Un programma, perché, come hanno sottolineato i sindaci intervenuti alla presentazione, è solo nel coordinamento decisionale e nella continuità operativa che è possibile trovare la chiave di una «coscienza metropolitana» sinora labile, in territori dove da un lato l'integrazione socioeconomica e infrastrutturale è un dato di fatto, dall'altro le scelte strategiche delle amministrazioni non sono tali, almeno se rapportate alla dimensione dei problemi. Il corridoio di «GrandeGronda», almeno in nuce, potrebbe essere un momento di convergenza in cui sperimentare forme di aggregazione istituzionale volontarie, a sostenere quella sovracomunalità indispensabile anche a scala interprovinciale.

About Author



[fabrizio_bottini](#)

[See author's posts](#)

 **Condividi**
