

Valorizzazione ambientale attraverso l'itinerario ciclabile Martesana-Muzza

Samuela Borrini, Università degli Studi di Milano

Introduzione

Attraverso i programmi di azione elaborati in seno alla Commissione Europea le Amministrazioni pubbliche oggi lavorano per dare vita ad uno sviluppo durevole e sostenibile delle città. Delineano così, tra le tante, azioni trasversali volte a creare sinergie fra settori che solitamente agiscono indipendentemente: è il caso degli itinerari ciclabili e del rinnovamento del tessuto storico della città che abbina al potenziale sviluppo di un turismo ricreativo il recupero del patrimonio storico-culturale locale.

In tal senso si è mossa anche la Regione Lombardia, la cui Giunta nel mese di febbraio 2005 ha approvato l'attuazione del progetto di iniziativa comunitaria "Rever Med - rete verde del Mediterraneo occidentale". Il progetto coinvolge diversi Comuni. Prevede la realizzazione di 31 itinerari verdi dislocati, per lo più, lungo i canali, le alzaie e gli argini dei corsi d'acqua nel territorio lombardo per un totale di 1700 km di piste ciclo-pedonali in aree rurali. Ed è per la presenza lungo questi itinerari di luoghi importanti da visitare come chiese, abazie, ruderi di monumenti e di piccoli borghi, memoria storica della Regione, che alcuni sostenitori del progetto hanno ipotizzato di creare una sinergia tra una mobilità ecosostenibile (la bicicletta) e il patrimonio artistico culturale.

Lo sviluppo del cicloturismo sembra dunque proporre un nuovo utilizzo della bicicletta, che emerge dal raffronto tra la funzione d'uso che le era propria in passato e quella che invece sta acquisendo oggi. La bicicletta non è più un mero mezzo di spostamento. Nella società moderna rappresenta una modalità di trasporto sostenibile che, attraverso l'esperienza del viaggio (Leed, 1992; McLuhan, 1997), assume valenza sociale in qualità di strumento collettivo. La bicicletta è infatti in grado di attivare sinergie e di portare i singoli a rielaborare percezioni ed a fruire dei beni ambientali, culturali e sociali secondo modalità che risultano funzionali al loro benessere psico-fisico e a quello della società moderna.

In particolare questo lavoro propone un'analisi dell'intervento di riqualificazione e valorizzazione ambientale dell'itinerario ciclabile "Martesana - Muzza". L'obiettivo è di riflettere sulle modalità attraverso le quali gli "Stakeholders" coinvolti nel progetto sono giunti alla pianificazione di itinerari ciclabili e se attraverso politiche volte a favorire lo sviluppo del cicloturismo siano riusciti ad avviare il recupero del patrimonio culturale e di tradizione locale.

Il percorso di pianificazione: studio d'area e coordinamento intercomunale. Confronto a diversi livelli

Nel 2002 la Provincia di Milano, per creare un'interazione tra il quadro di programmazione provinciale e quello delle Amministrazioni locali, ha proposto la costituzione di tavoli di coordinamento interistituzionali e sovracomunali. I rappresentanti dei Comuni aderendo a tale iniziativa, raggruppati secondo un criterio di vicinanza geografica, hanno dato vita a 12 tavoli. Attorno ad ogni tavolo si è sviluppato il confronto su problematiche afferenti ciascuna area geografica con l'obiettivo di giungere ad elaborare un "Piano d'area". Ciascun Piano d'area, una volta integrato all'interno del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano (PTCP), avrebbe permesso alle realtà locali di partecipare attivamente alla costruzione del PTCP. Ed è sul tavolo di coordinamento dell'area Martesana-Adda che si inserisce la discussione relativa al progetto di collegamento del Canale Martesana e del canale Muzza.

I Sindaci seduti al tavolo di lavoro dell'area Martesana-Adda hanno instaurato tra loro un dialogo su temi quali: la programmazione delle dinamiche dello sviluppo e la trasformazione del territorio compreso tra l'area metropolitana milanese e la valle dell'Adda. La discussione è avvenuta secondo logiche attente all'ambiente e alla valorizzazione dell'identità locale. Per agevolare il confronto lo svolgimento dei lavori è stato supportato dallo Studio d'area.

Esito dell'analisi svolta sulla realtà locale all'interno del contratto di ricerca, stipulato nel 2003, tra DIAP (Dipartimento di architettura del Politecnico di Milano) e Comuni interessati, tale Studio ha posto al centro del ragionamento la riflessione sul tema del coordinamento intercomunale (Facchinetti, 2004) ed ha aiutato gli attori coinvolti a riflettere sulla natura della loro partecipazione e sui rapporti tra pianificazione ordinaria, pianificazione sovralocale e pianificazione provinciale secondo una logica di coordinamento e condivisione delle scelte.

La discussione all'interno del tavolo di coordinamento dell'area Martesana - Adda: quadro del sistema ambientale

La discussione in ogni tavolo, compresa quello relativa al coordinamento dell'area Martesana - Adda, si è articolata secondo quattro aree tematiche: infrastrutture, ambiente, regole per la crescita, vocazione d'area.

Rispetto al sistema ambientale i Sindaci hanno lavorato partendo dal presupposto che la sostenibilità fosse una risorsa strategica per l'intero territorio. Ed è grazie a questa comune convinzione che sono nati progetti di reti ecologiche a carattere ricreativo. È in questo contesto che si discute, tra gli altri, dell'intervento di riqualificazione e valorizzazione dell'itinerario ciclabile "Martesana - Muzza", oggi in fase di attuazione. Il progetto prevede il collegamento ciclopedonale tra il

canale Martesana e il canale Muzza e la riqualificazione storico-paesistica del territorio.

L'intervento di riqualificazione e valorizzazione ambientale dell'area Martesana - Muzza

L'intervento di riqualificazione e valorizzazione ambientale dell'area Martesana-Muzza prevede la realizzazione di percorsi ciclabili di interconnessione che si sviluppino lungo un percorso storico - paesistico, attraversando i comuni di Cassina De Pecchi, Vignate, Rodano, Settala, Pantigliate, Mediglia, Paullo.

L'obiettivo è di recuperare un percorso, elemento di connessione di due importanti opere di ingegneria idraulica come il canale Martesana e il canale Muzza, importante perché ricco di testimonianze storiche e naturalistiche.

Gli interventi principali riguardano il recupero e la sistemazione delle strade rurali esistenti prevedendo l'uso di pavimentazione ecologica; la realizzazione di un nuovo tracciato necessario a collegare la parte finale della strada del Duca al percorso esistente in prossimità della cascina Cascinazza; la predisposizione di segnaletica orizzontale e verticale e la realizzazione di aree verdi per la sosta.

Il metodo di lavoro

I Sindaci dell'area Martesana- Adda della Provincia di Milano dopo aver costituito il tavolo di lavoro, come proposto dalla Provincia, da subito si sono resi conto che per elaborare un buon Piano d'area avrebbero dovuto superare alcune resistenze al dialogo. Da qui la necessità di avvalersi di un sistema in grado di rendere possibile, attraverso il dialogo, il coordinamento intercomunale. Hanno dunque cercato di individuare uno strumento capace di stimolare la riflessione su determinati temi e che li portasse ad elaborare un giudizio di sintesi condiviso rispetto agli interventi da operare. E la scelta è caduta sullo Studio d'area, strumento atipico rispetto a quelli fino ad allora utilizzati per la programmazione territoriale.

Il compito di realizzare tale studio è stato assegnato, attraverso la stipula di un contratto di ricerca, ad alcuni consulenti del dipartimento di Architettura del Politecnico di Milano, diventati in seguito moderatori delle discussioni avviate sui tavoli.

L'opera dei consulenti congiuntamente allo strumento del tavolo di lavoro ha creato una cornice stabile di coordinamento all'interno della quale i Comuni coinvolti si sono confrontati su aspettative corrisposte o meno, perplessità, dubbi, richieste di approfondimento o di verifica, non solo in riferimento ai loro intendimenti ma anche a quelli dichiarati dalla Provincia.

È in questa maniera che un insieme di "Stakeholders" sono diventati un gruppo (K. Lewin, 1951; Anzieu, 1975; Tajfel, 1981; Brown, 1990). Lo strumento dello Studio d'area ha infatti favorito le relazioni tra i membri. Ha portato, grazie alle ripetute

Risultati e spunti di riflessione. cicloturismo perché?

Un tempo la bicicletta era il principale mezzo utilizzato per gli spostamenti. Oggi cosa può spingerci al riutilizzo della bicicletta? Forse la motivazione del viaggiare stimolata da varie forme di cicloturismo (Grinstein, 1955; Kelly, 1978; Albanese, 1997; Perussia, 1997, Leone, 2002). La bicicletta può svolgere un ruolo di miglioramento della qualità della vita attraverso la sua valenza ecologica, turistico - ricreativa, educativa. È infatti un mezzo ecosostenibile alla portata di molti, non richiede grandi investimenti o costi da sostenere; permette un approccio sano e salutare alla realtà ambientale e può stimolare la socializzazione

Cosa manca oggi al progetto oggetto di indagine?

Se da una parte il progetto prevede la costruzione di piste ciclabili a scopo ricreativo, dall'altra lo Studio d'area non ha dato vita ad una seria riflessione su come operativamente dare vita ad un prodotto turistico multi-target e multi-motivazione.