



## Quesiti per i candidati. Repertorio.

- *Milano ha una grande tradizione ciclistica. Per gran parte del Novecento la bici è stata il principale mezzo di trasporto dei milanesi e uno sport che se la giocava con il calcio in quanto a popolarità (vd Storia sociale della bicicletta, di Stefano Pivato, Il Mulino, 2019). Eppure c'è ancora chi dice "a Milano non c'è la cultura della bicicletta". Come mai secondo lei questo vuoto di memoria e come intende colmarlo?*
- *Insieme al design di interni e alla moda, la bici è una delle grandi specializzazioni produttive della città. Milano e il suo entroterra industriale hanno visto nascere marchi di culto a livello mondiale come Bianchi, la più antica azienda di bici al mondo, nata in Via Nirone, Legnano (nata a Milano come Emilio Bozzi & C), De Rosa, Cinelli, Columbus, Colnago. La reputazione di Milano in questo campo è ancora viva in tutto il mondo tra i conoscitori di bici. Ma molti milanesi non lo sanno. La bici può diventare un insegna di Milano. Il periodo è favorevole, con la bici in pieno boom in tutto il mondo. Cosa si può fare per valorizzare questa vocazione e trasformarla in grande opportunità economica per la città?*
- *Tra automobilisti e ciclisti è una battaglia quotidiana: ciclisti innervositi da strade sempre intasate di auto tra cui districarsi, automobilisti frustrati per i ciclisti che gli sgusciano via da ogni lato. Come pacificare questo conflitto?*
- *La città della bici è una città più salutare, dove ci si muove agili, facendo sport. I milanesi hanno una grande tradizione sportiva. Come pensa di riuscire a trasmettere l'idea che il trasporto urbano può diventare una pratica sportiva?*
- *Proverbia scout: "il freddo non esiste, esiste solo cattivo equipaggiamento". Come mai a Milano, città che guarda alle Alpi e agli sport invernali, tanti smettono di pedalare di fronte ai miti inverni della Val Padana? Cosa può fare un sindaco per promuovere il ciclismo 12 mesi l'anno? Cosa possiamo imparare dai cittadini del Nord Europa, abituati a pedalare a ben altre temperature?*
- *La bici ha ingombri molto ridotti. Puntando sulla bici si libera spazio per piazze, parchi, marciapiedi più larghi, spazi per giochi, vie pedonali e commerciali, dehors. Su quali elementi positivi punterà nel trasmettere la sua visione per una Milano ciclabile?*
- *In parte è un tema di crisi di identità: Milano, a metà strada tra Nord Europa e Sud del Mediterraneo deve decidere: vuole essere più simile a Amsterdam o Copenhagen, o al Cairo, con i suoi leggendari ingorghi? Sempre più cittadini stanno già scegliendo con i loro comportamenti, lo dicono i dati: calano le immatricolazioni di auto (malgrado 30 anni di incentivi), cresce la bici (non solo per gli incentivi del 2020). Come pensa di accompagnare a questo cambiamento identitario?*
- *Molti milanesi paiono ancora tentati dal modello cinese, dove per far spazio alle auto si stanno allargando strade, tagliando marciapiedi, abbattendo vecchi quartieri, creando tunnel e viadotti, scavando parcheggi, come si era iniziato a fare da noi nel Novecento, prima di accorgersi che era troppo dispendioso e che si stavano rovinando le nostre antiche città, non adatte ad accogliere grandi flussi di auto e parcheggi. Cosa direbbe ai milanesi che sono tentati da questo modello cinese o Novecentesco?*
- *La bici sta crescendo in tutte le maggiori metropoli occidentali, in un movimento in gran parte spontaneo, in parte guidato dai governi locali. Ogni città ha adottato un diverso mix di provvedimenti. Quali sono gli esempi cui lei guarda di buone politiche a favore della bici?*



- *Bonus bici a chi rottama l'auto. Pensa che il provvedimento del sindaco di Parigi Anne Hidalgo possa essere replicato a Milano?*
- *Grandi capitali come Parigi e Londra hanno fatto un notevole salto avanti negli ultimi due anni nella mobilità su due ruote, con grande fermezza e decisione. Cosa è mancato a Milano per fare un salto altrettanto ambizioso? Come mai i nostri tentennamenti? Pensa che sia possibile per Milano seguire questa stessa strada?*
- *Nonostante la grande crescita, la bici rimane sotto il 10% degli spostamenti giornalieri. Quali sono i suoi obiettivi di sviluppo e come intende raggiungerli?*
- *La paura del traffico rimane il primo ostacolo che frena molte persone dall'abbracciare le bici, cosa si può fare per rassicurarle?*
- *Tra i nuovi milanesi che provengono da regioni e paesi con meno tradizione ciclistica non tutti si sentono a proprio agio in bici, alcuni non ci sanno ancora andare. Cosa si può fare per includere anche loro nella nuova visione per Milano?*
- *La resistenza culturale ad usare le bici è particolarmente forte per le donne. Come si spiega questo gap nell'utilizzo della bici tra uomini e donne e come pensa possa essere superato?*
- *Le ricerche di mercato mostrano che l'auto non è più uno status symbol per i millenials, stabilmente entrati in una logica di multi-mobilità. L'auto di proprietà rimane un must per la generazione che ha vissuto il Dopoguerra, che ancora vede l'auto come simbolo di modernità, come negli anni '50, e ancora associano ancora la bici con la povertà, qualcosa di disdicevole. Come pensa di gestire questo gap culturale? Come pensa di traghettare questo elettorato verso il cambiamento, con quali argomenti?*
- *Autovetture vs bici. Da una parte c'è un mezzo di trasporto con un peso di circa 15 kg e un ingombro di neanche 1mq. Dall'altro un mezzo da 1.5 tonnellate in su e un ingombro medio di 10mq. Come mai secondo lei una città con una grande tradizione di ingegneria come Milano si fa fatica a interiorizzare questo semplice fatto aritmetico che dimostra la grande efficienza della bici? Quali altri fattori meno razionali influiscono nella resistenza al cambiamento?*
- *Il traffico a Milano è dovuto in gran parte a persone che vengono da fuori, da zone della regione poco servite dai mezzi. Come pensa di incentivare l'intermodalità?*