



Via Borsieri, 4 - 2019 Milano tel/fax 02.69 311 624  
[ciclobby@associazioni.milano.it](mailto:ciclobby@associazioni.milano.it) [www.associazioni.milano.it/ciclobby](http://www.associazioni.milano.it/ciclobby)



Milano, novembre 2004

## **Perché i ciclisti milanesi decidono di *scendere in piazza* con una civile e democratica protesta**

FIAB Ciclobby *onlus* è una tipica organizzazione con un *solo scopo* – al quale si dedica da quasi vent'anni - vale a dire: *la promozione dell'uso della bicicletta* come mezzo di trasporto quotidiano per migliorare traffico e ambiente urbani e per la pratica del cicloescursionismo, una forma di turismo rispettosa più di ogni altra dell'ambiente.

Proprio perché ci dedichiamo esclusivamente a promuovere l'uso della bicicletta, la nostra associazione, nel corso degli anni, è divenuta un indiscusso *centro di competenza* in materia di mobilità sostenibile e ciclistica in particolare, oltre che una democratica rappresentanza dell'utenza ciclistica .

Prioritariamente dunque, a FIAB Ciclobby interessa mettere a disposizione del Comune di Milano – e più in generale delle istituzioni locali e delle aziende pubbliche di trasporto – le proprie competenze, collaborando per rendere Milano *amica della bicicletta*, vale a dire, una città nella quale sia garantita la *libertà di scelta* di muoversi in bici, dove questo mezzo di trasporto, che non ingombra, non consuma, non inquina e non fa rumore, possa circolare in modo sicuro e confortevole in tutta la città.

Purtroppo negli ultimi anni a Milano si è fatto molto poco per perseguire questo obiettivo e quel poco è stato fatto nella direzione sbagliata. Senza contare le consistenti difficoltà di rapporto tra Comune e la nostra associazione (si vedano alcuni esempi in appendice).

Anziché *realizzare*, anno dopo anno, spazi da destinare alla circolazione della bicicletta, ci si è limitati a *progettare* sulla carta la rete delle piste ciclabili la cui realizzazione potrà avvenire solo in tempi biblici, stante lo scarso impegno comunale in materia e l'inadeguatezza, per usare un eufemismo, delle risorse proprie e di quelle messe a disposizione da altri livelli di governo (nessun progetto del Comune di Milano, a causa della mancanza dei requisiti richiesti, è stato messo in graduatoria nel recente bando regionale). Le uniche costruzioni sono state spezzoni di piste ciclabili – realizzate mediante lo scomputo degli oneri di urbanizzazione a carico dei costruttori di edifici – sparpagliati in tutta la città, dunque non collegati tra loro e, per questo, inutilizzabili e inutilizzati dai ciclisti, anche impropriamente conteggiati nelle statistiche comunali.

Anziché prendere, anno dopo anno, provvedimenti di *moderazione del traffico* – vale a dire, quei provvedimenti (ad esempio strade e zone con limite di velocità a 30 chilometri all'ora) che, migliorando la circolazione in generale, rendono compatibili le biciclette con i mezzi motorizzati – ancora una volta, ci si è limitati a *progettare* la ripartizione della città in 87 isole ambientali, rimandando la loro *realizzazione* a quando ci saranno le risorse (sic), vale a dire alle *calende greche*. Rinviando così *sine die* ogni possibilità di verifica di responsabilità politica.

Quel che serve, invece di un piano di grandi opere, è un **grande piano di piccole opere**, del tipo di quello da noi offerto al Comune e denominato **Piano d'intervento 2004-06**. Ma, ancora una volta, la nostra offerta è stata lasciata cadere, nonostante la nostra città sia, oltre che caratterizzata da un'insopportabile congestione del traffico, in pieno **allarme rosso** quanto a inquinamento dell'aria, e nonostante i cittadini che scelgono di muoversi in bicicletta in città, pur in assenza di interventi adeguati, siano in costante aumento. I costi economici, sociali e individuali di questa improvvida disattenzione sono sopportati da tutti i cittadini, ciclisti e non, incidendo sulla qualità della vita.

Cos'altro ci rimane da fare, dunque, se non elevare una **vibrata, civile e democratica protesta**? Per questo abbiamo indetto un presidio in piazza della Scala giovedì 28 ottobre in occasione della sessione straordinaria del Consiglio Comunale dedicata al traffico e abbiamo deciso una giornata di mobilitazione sabato 20 novembre ed una di servizio ai ciclisti milanesi domenica 21 novembre, giornata senz'auto.

Chiediamo che, almeno in questi ultimi diciotto mesi in cui rimane in carica questa Amministrazione Comunale, ci si decida a fare qualcosa di semplice e poco costoso, ma di grande utilità per realizzare una diffusa ciclabilità sul territorio della nostra città.

E precisamente, dando almeno parziale attuazione al **Piano d'intervento 2004 – 06** proposto da FIAB Ciclobby :

1. adozione di provvedimenti specifici per la sicurezza dei ciclisti quali: a) utilizzo dei marciapiedi adatti (per frequentazione da parte dei pedoni, dimensione, presenza di accessi) mediante il tracciamento di *pista ciclabile contigua al marciapiede* o la destinazione del marciapiede a *percorso pedonale e ciclabile* (art. 122, 9 c) del Regolamento del Codice della Strada); b) eccezione per le bici nelle corsie preferenziali per i bus purché di calibro superiore a metri 4; c) eccezione per le biciclette in un certo numero di strade a senso unico per gli altri veicoli, sia mediante il tracciamento di corsia ciclabile per la direzione *contromano*, sia, nelle situazioni confacenti, mediante la sola apposizione degli appositi segnali di obbligo muniti degli specifici pannelli integrativi;
2. diffusione della vasta gamma dei provvedimenti ricompresi nel concetto di moderazione del traffico (strade e zone residenziali, strade e zone 30, soprattutto) in tutti gli altri casi, i quali, senza dubbio, costituiscono la quota di gran lunga prevalente del reticolo stradale urbano;
3. con riferimento alla rete delle piste ciclabili – del tutto inadeguata dopo 24 anni dall'adozione del primo Piano della mobilità ciclistica a Milano – si chiede: a) completamento e *restyling* della pista (che, per ora, rappresenta l'unico percorso ciclabile compiuto di Milano) Caprilli-Parco Lambro: verso ovest per collegarsi al Boscoincittà ed al Parco delle Cave recuperando la passerella, recentemente ricostruita, di via Novara; e mediante il superamento delle diverse, e ormai annose, soluzioni di continuità: piazzale Lotto; piazza Conciliazione; attraversamento ciclabile della pericolosa via Foppa tra via Dezza e il Parco Solari; attraversamento di via Padova verso la pista di viale Palmanova; attraversamento di via Rizzoli/Civitavecchia per l'ingresso al Parco Lambro. Inoltre, va evidenziato che poche centinaia di metri di corsia ciclabile lungo il marciapiedi di viale Papiniano e il semplice attraversamento del parcheggio della Darsena permetterebbero (intanto per *oggi*, per il futuro si vedrà), il collegamento con l'alzaia del Naviglio Grande e quindi permetterebbero di dare continuità ad un itinerario protetto di lunga percorrenza e di grande valenza turistica, oltre che trasportistica, che va dal Lago di Lecco al Lago Maggiore, attraversando tutta la città. In questa prospettiva, potrebbe essere utile l'apposizione di segnali di conferma (ad esempio, con la scritta *itinerario ciclabile n.1*, come da elenco in PGU) lungo tutto il percorso cittadino; b) concentrazione degli sforzi e delle risorse per il

- completamento di quella che potrebbe divenire la seconda pista ciclabile compiuta di Milano: il percorso dal centro città a piazzale Corvetto; c) la terza pista ciclabile compiuta, da realizzarsi con il recupero di diversi spezzoni (alcuni dei quali ormai di *antica* costruzione), potrebbe essere lungo il percorso centro città Parco Saini/Parco Forlanini; se poi si potesse trovare un accordo con la Provincia, il percorso protetto potrebbe proseguire fino all'Idroscalo realizzando il sogno coltivato da tempo da molti milanesi di poter arrivare in bicicletta a questa importante risorsa d'acqua e per il tempo libero;
4. installazione di attrezzature per il parcheggio delle biciclette in tutti i punti della città dove già ora si verificano situazioni di parcheggio selvaggio (le quali, a ben vedere, evidenziano un endemico fabbisogno arretrato);
  5. predisposizione di progetti pilota in alcune scuole elementari e medie per sperimentare percorsi sicuri casa-scuola;
  6. predisposizione di progetti pilota, in partenariato con i mobility manager aziendali, per lo sviluppo della domanda di mobilità ciclistica nei percorsi casa-lavoro e per l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti per motivi di lavoro.

### *Appendice*

#### *Alcuni esempi dei difficili rapporti del Comune di Milano con FIAB Ciclobby e, più in generale, con la mobilità ciclistica.*

1. Nella primavera del 2000, FIAB Ciclobby chiede all'Assessore al Traffico del Comune di Milano il *restyling* della pista (che rappresenta l'unico percorso ciclabile compiuto di Milano) Caprilli-Parco Lambro. L'Assessore si impegna ad attuarlo entro il 27 novembre di quell'anno quando la FIAB organizza a Milano un importante convegno internazionale sulla mobilità ciclistica (vi era l'intenzione di far percorrere la pista ciclabile restaurata agli ospiti stranieri). **Questi lavori di manutenzione non sono mai stati realizzati e così l'unica pista ciclabile di Milano è oggi ancor più degradata di allora**
2. La *determina* dirigenziale del 3 ottobre 2000 che istituisce l'Ufficio Mobilità Ciclistica in Comune di Milano ne fissa anche i compiti. Uno di questi è la "collaborazione con le Associazioni di categoria, con utenza ed Enti vari". **Per quanto riguarda FIAB Ciclobby, questa collaborazione è stata sempre rifiutata.**
3. Il primo di giugno del 2001 – dopo anni di paziente attesa - abbiamo scritto al Sindaco di Milano chiedendogli un incontro per parlare del poco o nulla che fa il Comune di Milano per favorire la circolazione delle biciclette. **La lettera è rimasta inevasa.**
4. Il 18 novembre del 2001 abbiamo scritto al Sindaco di Milano segnalandogli: a) la mancata destinazione di almeno il 10% dei proventi delle multe per infrazioni alle norme del Codice della Strada – ai sensi della legge 472/99, art. 18 – a favore dell'utenza debole (pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili); b) la mancata osservanza della legge regionale della Lombardia 65/89 la quale, agli articoli 3 e 4, stabilisce che piani regolatori, progetti di nuove strade, manutenzione straordinaria delle strade, devono prevedere spazi per la circolazione delle biciclette; c) mancata applicazione anche della legge nazionale 366/98 la quale stabilisce, all'art. 10, che le strade extraurbane secondarie, le strade urbane di scorrimento, le strade urbane di quartiere, le strade locali – in caso sia di nuova costruzione sia di manutenzione straordinaria della sede stradale – devono essere dotate di piste ciclabili o percorsi ciclabili adiacenti. **Questa lettera è rimasta inevasa.**
5. Il 10 gennaio 2002 abbiamo scritto al Direttore Centrale Ambiente e Mobilità del Comune di Milano per chiedergli di dare disposizioni per avviare un rapporto tra FIAB Ciclobby e il tavolo di coordinamento degli uffici comunali che si occupano di mobilità (CIMA). **La lettera è rimasta inevasa, tuttavia il Direttore ha dato disposizioni al CIMA di riceverci (v. il punto successivo).**
6. Nel febbraio del 2002 infatti siamo stati chiamati dal CIMA e invitati a predisporre una bozza di Protocollo d'intesa tra CIMA e Ciclobby. Prontamente abbiamo eseguito il compito e lo abbiamo trasmesso al coordinatore del CIMA il quale ci ha risposto interlocutoriamente dicendoci che i responsabili del settore mobilità del Comune intendevano rifletterci sopra. **Da quel momento, non c'è stata più alcuna risposta.**
7. In occasione di una audizione presso la Commissione Consiliare Trasporti del Comune di Milano, invitati dal suo Presidente, abbiamo offerto all'Assessore alla Mobilità, presente alla riunione, la collaborazione

gratuita dei volontari di FIAB Ciclobby per compiere il censimento del traffico ciclistico. **Questa offerta è stata lasciata cadere.** Fiab Ciclobby, da allora, ha realizzato ben tre censimenti con la collaborazione di decine di volontari. **Il Comune non ha mai neppure richiesto di vederne i risultati.**

8. Vengono inviate varie lettere di sollecito per ottenere una risposta in merito al protocollo di cui al precedente punto 6 all'Assessore, al Direttore di settore, al coordinatore del CIMA: 4 maggio 2002, 17 giugno 2002, 17 settembre 2002. **Tutte senza risposta.**
9. L'assessore al Traffico il 19 marzo 2003 promette la costituzione di una Consulta cittadina sulla sicurezza stradale come da richiesta di FIAB Ciclobby e di altre associazioni della mobilità e ambientaliste. Anzi indica la sede: la Scuola del Corpo della Polizia Locale di Milano in via Boeri. **Da allora, non se ne è saputo più nulla.**
10. Tre lettere al Sindaco Albertini per essere ricevuti e poter riferirgli delle inadempienze del Comune nel nostro settore: 6 febbraio, 26 settembre e 22 dicembre 2003. **Tutte senza risposta.**
11. Il Gruppo *Amici della Bicicletta* del Consiglio Comunale di Milano – del quale fanno parte consiglieri sia di maggioranza, sia di minoranza – nel settembre del 2003 ha *commissionato* a CICLOBBY Fiab una *bozza di piano di interventi a costo sostenibile per una ciclabilità diffusa a Milano*. CICLOBBY Fiab ha rivolto all'inizio di ottobre del 2003 uno specifico appello ai propri soci e ad altri ciclisti milanesi affinché fornissero le loro osservazioni sugli abituali percorsi in bicicletta. In breve tempo, sono pervenute quasi 200 segnalazioni di possibili interventi. Con il lavoro volontario del Comitato Tecnico di CICLOBBY Fiab è stato possibile interpretare queste segnalazioni, elencarle, classificarle in base alla tipologia degli interventi proposti, e quindi mapparle. E' stata così predisposta la carta della **Rappresentazione delle proposte dei ciclisti milanesi** o, se si vuole, la *carta dei desideri*. Su questa base, si è passati quindi alla elaborazione di una *bozza di piano*, la quale successivamente è stata sottoposta ai rappresentanti del Gruppo Consiliare Amici della Bicicletta. Dal confronto tra i Consiglieri comunali ed il CT di CICLOBBY Fiab è stata varata la carta con il **Piano d'intervento 2004-06**, integrata dalla carta **Effetto rete**. I criteri adottati per la scelta degli interventi da inserire nel *piano* sono stati i seguenti: a) sostenibilità economica; b) fattibilità temporale; c) continuità dei percorsi; d) numero delle richieste da parte degli utenti; e) indicazioni derivanti dai censimenti sul traffico ciclistico realizzati da FIAB Ciclobby. Il piano è stato presentato al Politecnico di Milano il 19 dicembre 2003; successivamente è stato illustrato nel gennaio 2004 in una riunione nella quale sono stati presenti un dirigente della Polizia Locale di Milano, il coordinatore del CIMA, il Responsabile della segnaletica del Comune di Milano e il dirigente dell'Ufficio Mobilità Ciclistica. La riunione era stata convocata per iniziativa dei Consiglieri Comunali Tenconi (maggioranza) e Baruffi (minoranza) i quali sono stati presenti alla riunione stessa. Il piano è stato ulteriormente presentato ad una riunione del CIMA, richiesta dagli stessi Consiglieri, del 28 aprile 2004. L'impegno del CIMA è stato di dare risposta a breve sugli interventi messi in cantiere da parte del Comune. Poiché non pervenivano risposte, abbiamo inviato lettere di sollecito nel giugno scorso. **Ancora non sono pervenute risposte.**