



CICLOBBY Onlus



aderente

FIAB

Federazione Italiana
Amici della Bicicletta

Milano, settembre 2001

Richieste di CICLOBBY al Comune di Milano

Premessa

Di mobilità ciclistica, a Milano, si è cominciato a parlare all'inizio del 1980 quando il Consiglio Comunale approvò il Piano degli itinerari ciclabili, documento aggiuntivo del Piano dei Trasporti.

Questo Piano della ciclabilità prevedeva la realizzazione di una rete di 330 chilometri di itinerari ciclabili (la metà dello standard europeo di allora, secondo gli estensori del Piano).

Le realizzazioni sarebbero dovute avvenire: a) mediante piani esecutivi annuali; b) mediante la realizzazione di spezzoni di piste ciclabili ogni volta che si sarebbe dovuto intervenire con lavori di sistemazione sulle strade interessate dai percorsi ciclabili previsti dal Piano.

A distanza di 21 anni siamo ancora ben lontani dagli obiettivi del 1980: sono stati predisposti infatti non più di 40 chilometri di strade per la bici anche volendo mettere assieme l'unica pista ciclabile esistente a Milano (da via Caprilli al Parco Lambro) ed i vari spezzoni inservibili sparsi qua e là per la città.

Il Comune di Milano in tutti questi anni, in pratica, ha fatto poco più di nulla per garantire la circolazione sicura e confortevole delle biciclette e quindi per contribuire, anche con l'incentivazione della circolazione di questo mezzo di trasporto, a migliorare traffico e ambiente urbano.

Non vi è stata fin qui la consapevolezza che, per migliorare il traffico, è necessario... ridurre il traffico. O meglio, che, per garantire una mobilità decente, occorre ridurre la circolazione delle auto private e favorire le alternative di trasporto.

Una di queste alternative, non l'unica ovviamente, è appunto la bicicletta.

Non ci siamo mai illusi che la bici possa essere la panacea per tutti i problemi della nostra città. Ma abbiamo ritenuto e riteniamo ragionevole affermare che essa possa costituire uno strumento molto utile nella strategia complessiva sul traffico: lo dice la logica, prima ancora che l'esperienza di molte altre realtà italiane e, soprattutto, europee.

L'inerzia più che ventennale della nostra Amministrazione ha certamente contribuito a rendere apparentemente insormontabili i problemi del traffico e della mobilità urbana a Milano.

CICLOBBY FIAB ritiene che il periodo amministrativo che è iniziato lo scorso 13 maggio debba finalmente segnare una svolta in questa materia.

Voltare pagina nella politica comunale in materia di mobilità ciclistica

Per dimostrare concretamente la volontà di voltare pagina, il Comune di Milano deve:

- stabilire **due obiettivi preliminari** e fondamentali relativamente: **1)** all' aumento, da conseguire nel

- prossimo quadriennio, della quota attribuita alle biciclette nell'ambito della ripartizione modale degli spostamenti giornalieri; **ii**) alla diminuzione, nello stesso periodo, degli incidenti che coinvolgono i ciclisti;
- mettere a bilancio nel prossimo periodo amministrativo **un fondo dedicato alla ciclabilità** dell'ammontare di almeno 30 miliardi di lire all'anno con il quale far fronte alle realizzazioni di investimenti ed altri interventi in materia, ma anche alle progettazioni esecutive;
 - **approvare e mandare in appalto i progetti esecutivi giacenti** da tempo presso il Comune (e in primo luogo quelli predisposti dal PIM con la collaborazione del Gruppo tecnico di CICLOBBY: viale Zara-Fulvio Testi; Via Fermi; Cà Granda; Corso Sempione; via Massena);
 - predisporre un appalto aperto con il quale far fronte a piccoli **interventi per la ciclabilità diffusi** sul territorio comunale; interventi, ciascuno di per sé modesto, ma in realtà importantissimi **per migliorare la vita dei ciclisti** e quindi la vivibilità urbana. CICLOBBY da tempo ha fornito puntuali indicazioni al riguardo agli uffici comunali ed è sempre disponibile a fornire ulteriori segnalazioni;
 - esplicitare gli interventi da attuare con un **apposito fondo a bilancio** – da finanziare con i proventi delle multe, ai sensi della legge 472/99, art.18 – **a favore della sicurezza stradale dell'utenza debole** (pedoni, ciclisti, bambini, anziani e disabili) e offrire annualmente il rendiconto delle realizzazioni effettuate;
 - dare attuazione a specifici progetti pilota per la messa in sicurezza dei **percorsi casa scuola**;
 - **realizzare campagne di informazione e sensibilizzazione all'uso della bici** (di tipo generale; per chi va a scuola; per chi va a lavorare);
 - **divulgare le norme regolamentari** comunali a favore del parcheggio bici nei cortili, tuttora ignorate o non rispettate in molti condomini e da molti amministratori;
 - sviluppare **l'intermodalità** tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico gestiti da ATM (estensione del servizio di trasporto bici sulla metropolitana; apertura di un punto bici presso una stazione della metropolitana; posizionamento di attrezzature per il parcheggio delle biciclette all'esterno delle scale della metropolitana; posizionamento di canaline sulle scale per facilitare la movimentazione delle biciclette in entrata ed uscita dalle stazioni della metropolitana; pubblicità istituzionale del servizio trasporto bici);
 - dare attuazione alla **delibera consigliare approvata all'unanimità** nello scorso periodo amministrativo che prevede la costituzione di un apposito "gruppo di lavoro nell'ambito delle commissioni trasporti, ambiente ed urbanistica che operi in stretto contatto con l'apparato tecnico degli assessorati competenti e con le associazioni degli amici delle due ruote".

Azioni di CICLOBBY a sostegno delle proprie richieste

Abbiamo già scritto al Sindaco per chiedergli un incontro ed illustrargli questa piattaforma. Finora non abbiamo ricevuto risposte. Pazientemente le attendiamo.

Manifestazione in bicicletta in piazza della Scala lunedì 22 ottobre 2001 con presidio davanti a Palazzo Marino dalle ore 18 alle ore 20.