

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.**

Quousque tandem abutere, Catilina, patientia nostra?