

Appello per Milano
dicembre 2004

A Milano si deve fare di più, molto di più, per sostenere la circolazione delle biciclette

L'appello è proposto da FIAB Ciclobby onlus

con la collaborazione di Arciragazzi, Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP, Camminamilano, Coordinamento Comitati Milanesi, Coordinamento Comitati Zona Sud, Fondazione Fabio Casartelli, Legambiente Milano, Mamme Antismog di Milano MAM, WWF Lombardia

e con l'adesione di:

Altan, Serena Arduino, Bruno Arena, Sandro Balducci, Antonio Ballista, Benedetta Barzini, Francesco Bertolini, Claudio Bisio, Mario Boffi, Guido Bolzani, Maria Bonatti, Giosuè Bonomi, Francesco Saverio Borrelli, Simone Borsetti, Gianni Bottalico, Lucio Braicovich, Paola Brambilla, Giancarlo Buccheri, Gianni Bugno, Giulio Calderoli, Vito Calderoli, Bruno Canino, Vinicio Capossela, Giovanni Caproni, Franco Carnelli, Pinuccia Carrer, Fabio Casiroli, Ciclisti Bicocca, Amedeo Clavarino, Antonio Colombo, Lella Costa, Philippe Daverio, Francesco Degrada, Duccio Demetrio, Alfredo Drufulca, Maria Grazia Fabrizio, Matteo Fagnini, Inge Feltrinelli, Aldo Ferrara, Massimo Ferrari, Fondazione Exodus, Antonio Frigè, Eugenio Galli, Jacopo Gardella, Paolo Garimberti, Jole Garuti, Ida Garzonio, Marco Garzonio, Dan Gay, Massimo Gentili Tedeschi, Daniele Gilardoni, Ivan Gotti, Viviana Guolo, Pietro Ichino, Vivian Lamarque, Francesco Leporino, Elia Luini, Chicca Macchi, Silvia Maffii, Patrizia Malgieri, Albano Marcarini, Angelo Martino, Pier Luigi Marzorati, Rosanna Massarenti, Marisa Masullo, Don Antonio Mazzi, Max, Susanna Messaggio, Carlo Montalbetti, Fabrizio Onida, Lorenzo Pagliano, Cristina Pariset, Marco Pastonesi, Bruno Pizzul, Enrico Prevedello, Roberto Prina, Andrea Poggio, Maria Pia Quintavalla, Emanuele Ranci Ortigosa, Pippo Ranci, Gian Luigi Ravasi, Luigi Riccardi, Emilio Rigatti, Cesare Rimini, Giorgio Roilo, Ennio Rota, Paolo Rumiz, Roberto Ruozi, Michele Sacerdoti, Franco Scarpelli, Mario Scirea, Alberto Smeraldi, Vera Squarzialupi, Giovanni Storti (Giovanni di Aldo, Giovanni e Giacomo), Gino Strada, Luisa Toeschi, Fabio Treves, Umberto Veronesi, Francesco Viganò, Marco Vitale, Tommaso Vitale, Francesca Zajczyk, Renzo Zanazzi.

La nostra salute fisica e mentale e la qualità della vita sono sempre più compromesse dall'eccesso di traffico motorizzato. Inquinamento dell'aria, rumore, code snervanti, lentezza dei mezzi pubblici, e l'occupazione per la sosta di ogni spazio pubblico, marciapiedi compresi, rendono la vita impossibile ai milanesi. Senza contare quelli che la vita la perdono o restano invalidi, in incidenti sempre più numerosi. I costi individuali e sociali causati dall'irragionevole predominio della mobilità a motore sono divenuti ormai palesemente insostenibili e minacciano di pregiudicare anche il diritto fondamentale alla mobilità individuale.

Sono molte le cose da fare per affrontare l'emergenza traffico: una, che si potrebbe fare subito, è *incoraggiare la mobilità ciclistica*, e non solo con le corsie e piste ciclabili. Si può e si deve *moderare il traffico* (strade e zone residenziali, strade e zone con il limite di 30 chilometri all'ora, zone a traffico limitato e altro ancora); si può e si deve *applicare il Codice della Strada* là dove prevede la circolazione promiscua o separata di pedoni e biciclette sui marciapiedi più larghi e adatti a non compromettere la mobilità pedonale, e la circolazione delle biciclette nelle corsie preferenziali dei mezzi pubblici. E una cosa ancora più semplice, e che pure non si fa in modo adeguato: *installare attrezzature per il parcheggio delle bici*, a partire dai numerosi luoghi dove attualmente sostano in modo selvaggio.

La bici non è solo un giocattolo o un attrezzo sportivo, è un mezzo per muoversi. E' un mezzo di trasporto agile che non ingombra, non inquina, non fa rumore, non produce emissioni di alcun tipo. Un mezzo che si rivela particolarmente economico, in termini sia di risparmio sia di efficienza energetica, e dalle grandi potenzialità. Ed è un mezzo facilmente integrabile con i mezzi di trasporto pubblici e privati. Ma per l'effettiva integrazione bisogna consentire l'accesso alle bici sulla metropolitana, non solo di sera e nei giorni festivi e di sabato, e sui treni; ci vogliono accessi facilitati alle stazioni, possibilità di spostare le bici al loro interno (canaline sulle scale e utilizzo degli ascensori), adeguati parcheggi, depositi, noleggi, punti di riparazione (velostazioni). E a chi arriva a Milano in auto bisogna far trovare, nei parcheggi esterni di corrispondenza, bici a noleggio con cui

eventualmente proseguire il viaggio verso il centro. Bisogna sviluppare i progetti *a scuola in bicicletta* e *al lavoro in bicicletta*.

Nel territorio esterno alla città si possono e devono predisporre strade svincolate dal traffico motorizzato per il cicloescursionismo, la forma di turismo più rispettosa dell'ambiente. Non con nuove costruzioni, ma recuperando un ricco patrimonio di spazi male utilizzati o abbandonati: strade interpoderali, sedi ferroviarie dismesse, argini, alzaie dei navigli, strade di servizio dei canali, strade dismesse.

In sostanza, occorre prendere finalmente atto dello sviluppo spontaneo della circolazione delle biciclette, che è sotto gli occhi di tutti, ma anche testimoniato da recenti censimenti condotti dalle associazioni dei ciclisti. Uno sviluppo che potrebbe essere senz'altro molto maggiore se finalmente fosse preso qualche provvedimento per favorirlo.

Alle pubbliche amministrazioni (Regione, Provincia, Comuni e altri enti locali) chiediamo di considerare la bicicletta come un mezzo di trasporto con pari dignità rispetto agli altri (e per certi tipi di spostamento più efficiente di altri). Non chiediamo privilegi per i ciclisti, chiediamo di garantire la *libertà di scelta* di questo mezzo di trasporto da parte di tutti i cittadini. Senza dimenticare che i provvedimenti che migliorano la vita dei ciclisti migliorano la mobilità di tutti.

**Per aggiungere la propria adesione on line,
collegarsi al sito <www.associazioni.milano.it/ciclobby>**