

Cusano Milanino, 2 maggio 2007

OGGETTO: OSSERVAZIONI E NOTE TECNICHE
per LA CICLABILITA' e la MANUTENZIONE di viale BUFFOLI

Gentile sig. Sindaco,
e sigg. Vicesindaco, Assessori ai Lavori Pubblici, Urbanistica ed Ecologia, Capigruppo Consiliari.

Venuti a conoscenza dell'iniziativa in oggetto, e degli incontri in corso fra Comune, progettisti ed associazioni locali, **vorremmo offrire anche il nostro contributo alla comune riflessione e, contestualmente, chiediamo di essere invitati ai prossimi tavoli di confronto.**

1. GLI OBIETTIVI CHE, IPOTIZZIAMO, IL PROGETTO PERSEGUE

1a) Rendere viale Buffoli parte di un ITINERARIO CICLABILE che favorisca ed incentivi la mobilità ciclistica come mezzo di trasporto quotidiano (non solo per il tempo libero), **competitivo** rispetto all'uso dell'automobile per i brevi spostamenti, e **colleghi i Parchi Nord e Grugnotorto.**

1b) Provvedere alle necessarie manutenzioni in viale Buffoli:

- ripristinando la percorribilità dei marciapiedi
- ripristinando le alberature morte lungo i filari (anche ricostituendone l'impianto originale)
- adeguando l'illuminazione alla normativa regionale
- proteggendo i tappeti erbosi dal parcheggio abusivo delle auto
- migliorando la vegetazione arbustiva

li condividiamo pienamente ma... NON CI BASTANO!

Vorremmo che il progetto potesse consentire a tutti (residenti e non) di poter percorrere in bicicletta viale Buffoli, e l'intero quartiere, ancora meglio di quanto non sia già possibile farlo ora.

Non potrebbe essere diversamente: alcuni nostri soci, per scelta, utilizzano esclusivamente la bicicletta per gli spostamenti locali, ma anche per più lunghe percorrenze.

2. IL NOSTRO PARERE

Con le finalità sopra enunciate:

- **UNA PISTA CICLABILE IN VIALE BUFFOLI NON E' LA SCELTA MIGLIORE;**
- **una pista ciclabile sul lato sinistro del senso di marcia adiacente e, successivamente, interna al parterre alberato centrale è CONTROPRODUCENTE.**

3. LE NOSTRE PROPOSTE

3a) Applicare sistematicamente al Milanino i principi della moderazione del traffico.

3b) Realizzare corsie ciclabili che consentano ai ciclisti di percorrere in contromano le vie a senso unico.

3c) Non modificare i parterres centrali: né sul perimetro né introducendovi alcun manufatto.

Ai fini del finanziamento provinciale, le proposte 3a) e 3b) sono in linea con quanto caldeggiato dalle associazioni per la ciclabilità urbana (in primo luogo la Federazione Italiana Amici della Bicicletta - FIAB) e condiviso, in Provincia, da vertici politici ed uffici tecnici di riferimento.

Luigi Riccardi (Direttore e già Presidente FIAB), aprile 2007:

“Non bisogna credere che la pista ciclabile sia la panacea di tutti i mali, occorre per prima cosa dissuadere gli automobilisti dal premere troppo sull’acceleratore”.

Come opportunamente suggerisce la FIAB, le esigenze della ciclabilità urbana si tutelano con un complesso di interventi che permettano di definire non già soltanto piste ciclabili, ma **ITINERARI CICLABILI** che integrino sul proprio percorso piste e corsie ciclabili, zone 30 e vie residenziali *con le caratteristiche che viale Buffoli già ha e che invitiamo ad enfatizzare... e promuovere.*

Il programmato intervento su viale Buffoli è un’opportunità perché il *Milanino* possa rispondere alla storica *“vocazione internazionale”* delle sue origini e diventare un **esempio di buona progettazione che integra problematiche storico-urbanistico-architettoniche, ambientali e di mobilità e le trasforma in opportunità moltiplicatrice, nell’insieme, del valore delle singole parti.**

Realtà apprezzata e vissuta con soddisfazione da residenti e visitatori.

Il modo migliore per celebrarne il Centenario della Fondazione.

Le nostre proposte, meglio dettagliate in allegato, modificando parzialmente la progettazione preliminare, la rendono più semplice da realizzare, più economica e più efficace nel raggiungere gli obiettivi che, per viale Buffoli, Amministrazione Comunale e cittadini tutti ci prefiggiamo di ottenere.

Ne sono presupposto conoscenze tecniche in materia di nostri soci nonché di paesaggisti ed esperti in ciclabilità urbana con i quali ci siamo confrontati, ci limitiamo a citarne due:

Gian Piero Spagnolo, architetto, membro del Comitato Tecnico di Ciclobby di Milano e del Comitato Tecnico Nazionale della *Federazione Italiana Amici della Bicicletta*;

Flavio Pollano, agronomo ed architetto paesaggista, vincitore nel 2004 e nel 2005 del concorso per il miglior giardino nell’ambito di *Orticola*, manifestazione milanese di prestigio nazionale.

Siamo fiduciosi che Lei, sig. Sindaco, non vorrà smentire la Sua più volte dichiarata disponibilità a prestare ascolto ai suggerimenti dei cittadini, singoli o associati.

Perciò confidiamo che le nostre proposte vengano valutate con attenzione dall’Amministrazione Comunale e dai progettisti incaricati, **anche concordando un sopralluogo congiunto** di puntuale verifica delle stesse, in loco... ed in bicicletta.

Cordiali saluti.

Il Coordinatore della Sezione Locale
Umberto Guzzi

PS Le nostre riflessioni fanno riferimento a:

alcune tavole del progetto gentilmente forniteci direttamente dal Sindaco (*files .pdf Tav 2, 3 e 5*)
una ulteriore tavola modificata a mano di cui non conosciamo la fonte né il valore progettuale (*Allegato 3*)
dettagli appresi indirettamente da persone presenti agli incontri citati.

ALLEGATI

1. DETTAGLIO PROPOSTE:

- 1. “MOBILITA’ LEGGERA”: IL CONTESTO ATTUALE**
- 2. LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: PERCHE’ SI**
- 3. LA PISTA CICLABILE PROGETTATA IN VIALE BUFFOLI: PERCHE’ NO**
- 4. I MARCIAPIEDI**
- 5. ILLUMINAZIONE**
- 6. CORDOLI**
- 7. VERDE PUBBLICO**

2. APPENDICE: significativi comunicati FIAB

3. TAVOLA modificata a mano citata

1. “MOBILITA’ LEGGERA”: IL CONTESTO ATTUALE

L’opportuna disposizione dei sensi unici ha già reso il quartiere quasi “impermeabile” al traffico automobilistico di attraversamento, riservandolo a quello dei residenti.

Buona cosa che, però, *penalizza anche la mobilità dei ciclisti* (e da essi è, quindi, poco rispettata).

IN VIALE BUFFOLI

L’unico vero problema che possiamo evidenziare è la sosta disordinata delle auto limitata ad alcuni punti e particolari momenti della giornata:

- **davanti alla scuola, all’asilo ed alla chiesa (e cinema)** in occasione dell’inizio e della fine delle lezioni e delle attività parrocchiali e, in minor misura, **davanti alla cooperativa;**
- di gruppi di **giovani nei rispettivi punti di ritrovo** lungo il viale, specie nel tratto centrale.

La sosta abusiva delle auto sull’attuale pista ciclabile, soprattutto in occasione delle funzioni religiose o degli spettacoli al cinema-teatro, pur molto fastidiosa in termini di principio, **non determina problemi di rilievo per i ciclisti:**

- *abbiamo espressamente verificato* che, anche con auto parcheggiate su entrambi i suoi lati, l’ampiezza della carreggiata consente alle biciclette il transito in sufficiente sicurezza anche se affiancate da auto di passaggio (*la carreggiata ha spazio per 4 -quattro!- auto affiancate*).
- *non si può dire lo stesso* per molti altri punti del territorio comunale che, nonostante ripetute segnalazioni, continuano ad essere molto pericolosi (lo dimostrano i tragici incidenti che vi sono avvenuti)... oltre che, spiace dirlo, ignorati dall’Amministrazione Comunale.

Solo occasionalmente qualche auto percorre il viale ad alta velocità nel tratto a nord di viale Cooperazione

Per la maggior parte della giornata viale Buffoli, così come l’intero quartiere, è **assolutamente tranquillo** ed ha già esattamente tutte le caratteristiche di **via residenziale** (in senso viabilistico) che, in altre realtà, vengono ottenute mediante **interventi di moderazione del traffico**.

Lo dimostra l’uso che ne fa chi lo frequenta, residenti e non residenti:

- *attraversamento della carreggiata* in ogni suo punto
- *gioco libero dei bambini* nei parterres centrali nonostante le auto che circolano al contorno
- *pedoni che percorrono la strada* agevolati dall’assenza di traffico o indotti dalla difficile percorribilità dei marciapiedi (anche per gli scomodi saliscendi sui più recenti nelle vie vicine).
- *capannelli di persone* ferme a chiacchierare sulla sede stradale
- *ciclisti che lo percorrono anche in contromano* (inclusi genitori con bambini piccoli al seguito sulle proprie biciclette)

NB La ciclabilità dei bambini più piccoli è già consentita dal codice della strada sui marciapiedi, la loro ampiezza in viale Buffoli la rende particolarmente agevole.

I veri problemi per la circolazione ciclistica cominciano dove viale Buffoli... finisce!

2. LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: PERCHE’ SI

L’estremamente favorevole situazione sopra descritta è un’ottima premessa perché, con pochi interventi mirati di **moderazione del traffico**, si possa fare del *Milanino* un **esempio di Quartiere Residenziale** (in senso viabilistico) sul modello di quelli da tempo oggetto della progettazione urbana più accorta e lungimirante.

Partendo da viale Buffoli, e cominciando ad interessare il settore compreso fra le vie Cooperazione, Sormani, Roma, Tuberose ed Ippocastani, **le strade del quartiere potranno** essere sottratte all’uso esclusivo da parte degli autoveicoli (sosta e percorrenza) ed essere restituite a tutte le altre funzioni sociali che possono avere. In particolare **diventare** esse stesse **espansione dei giardini privati** e gradevole luogo di passeggio.

Dettaglio non trascurabile: la soluzione proposta eviterà il “proliferare” della ridondante segnaletica che immancabilmente accompagna ogni nuova pista ciclabile mal progettata.

QUALCHE SPUNTO per **gli incaricati alla progettazione** (alcuni già da essi previsti).

* IN VIALE BUFFOLI

- **Non modificare la sagoma della sede stradale attuale.**
- **Rialzare la sede stradale**, rendendola “**a priorità pedonale**”, soltanto in corrispondenza degli incroci effettivamente problematici perché di contatto con la viabilità esterna al quartiere: con **priorità a viale Cooperazione** e, in subordine, a piazza Magnolie.
- **Intervenire puntualmente** progettando soluzioni (alberature, arredo urbano...) che impediscano la sosta disordinata delle auto e la razionalizzino, *anche con attenzione agli aspetti paesaggistici*, nei punti sensibili dove questa si manifesta (Scuola, Parrocchia, Cooperativa...), nonché sui prati.
- **Reprimere** qualsiasi forma di sosta abusiva rispetto a quella progettata e consentita: adeguando agli orari più critici i passaggi della pattuglia della Polizia Locale che già transita in zona.

* NEL RESTO DEL QUARTIERE

con le risorse risparmiate non realizzando la pista in viale Buffoli

- Realizzare **corsie ciclabili** che consentano la percorribilità ciclistica **in contromano** delle **vie a senso unico ovunque sia possibile** (è sufficiente segnalarle a terra, senza che siano necessari manufatti di protezione, purché sia presente l'apposita segnaletica verticale di avvertimento agli automobilisti ad inizio e fine di ogni tratta stradale).
Sono il migliore incentivo all'uso della bicicletta ed innescheranno un circolo virtuoso che ridurrà anche la velocità di percorrenza delle auto per la maggiore presenza di biciclette.
- Considerare (eventualmente anche per viale Buffoli) l'ancora migliore opportunità di indicazione: **SENSO UNICO ECCETTO BICI** già praticata in diverse città anche italiane.
- Realizzare mirate **risagomature delle sezioni stradali** con il duplice benefico effetto di **moderare la velocità del traffico** e **recuperare spazi finalmente adeguati ad alberature** con efficiente funzione ecologica e di miglioramento del comfort urbano.
- **Ai semafori** predisporre per le biciclette **linee di arresto avanzate** rispetto alle auto.

3. LA PISTA CICLABILE PROGETTATA IN VIALE BUFFOLI: PERCHE' NO

Interventi strutturali a tutela della ciclabilità vanno messi in opera, se non palesemente necessari, solo a seguito di studi preliminari che accertino i problemi di sicurezza indotti su di essa dai flussi di traffico a motore e stimino i benefici che potranno apportare.

Che siano stati predisposti o meno, **è di tutta evidenza la privilegiata ciclabilità** di viale Buffoli rispetto al resto del panorama viabilistico locale.

La possibilità di realizzare una pista ciclabile su una strada che ha una carreggiata di larghezza tale da consentire l'opera non è di per sé una buona ragione per farla.

In viale Buffoli è vero esattamente il contrario.

In presenza di una pista ciclabile le biciclette sono obbligate a percorrerla anche quando non sarebbe conveniente o sicuro farlo.

Le piste ciclabili sul lato sinistro del senso di marcia sono di dubbia sicurezza per gli evidenti problemi di innesto con la rimanente rete viaria dove il codice della strada impone al veicolo più lento di tenere la destra.

Analogo problema si presenta per le piste nei **parterres centrali dei viali alberati**.

Il rischio statistico di incidenti per i ciclisti aumenta quando le **piste ciclabili non sono sufficientemente continue** per lunghe distanze. Lo dimostrano studi tecnici al riguardo.

Indipendentemente dagli incroci, in viale Buffoli **determinerebbero problemi sia la continua separazione** fisica della pista dalla carreggiata riservata agli altri veicoli **sia la sua assenza**.

Considerazioni sulle ipotesi che ci risultano.

Separazione con manufatto:

- un **cordolo alto** facilmente sarà di ostacolo alla pedalata, come avviene in molti casi;
- un **cordolo basso** sarà inadeguato a proteggere la pista dalla sosta abusiva a cavallo del medesimo: malcostume degli automobilisti ormai generalizzato ovunque.
- Anche la ventilata ipotesi di pista su semplice **simil-marciapiedi rialzato** porrebbe lo stesso problema.

Separazione con vegetazione (siepe)

Richiederebbe continua manutenzione di contenimento della ricrescita dei rami.

Separazione fisica continua per tutto il viale

- Renderebbe **impossibile accedere alle abitazioni** ed agli edifici che vi si affacciano.
- **Impedirebbe il libero attraversamento pedonale** del viale, oggi comunemente praticato: un peggioramento rispetto all'attuale favorevole condizione.
- Ciclomotori, o gruppi di persone, in sosta sulla pista sarebbero **ostacoli insormontabili**.

Assenza di separazione fisica, o sua discontinuità

- **Favorirebbe la sosta abusiva delle auto** sulla pista: che costringerebbe i ciclisti a portarsi sulla carreggiata delle auto, la cui sezione ridotta renderebbe, a questo punto, incompatibile la coesistenza di auto e bici.
- **Il problema sarebbe più grave se**, come per altre in città, la pista fosse prevista di larghezza adeguata a consentire il passaggio dei mezzi per lo spazzamento stradale.
- **Da non trascurare** che, sul lato ovest del viale, anche la Fontanella dell'acqua "**pura**" (dicitura del progetto, sic!) potrebbe indurvi la sosta delle auto.

Quasi tutte le alternative elencate dimostrano che: **prima di realizzare una pista ciclabile** bisogna essere anche certi che chi deve provvedervi sarà capace di farla rispettare, cosa che, ad oggi, per altre analoghe realtà sul territorio, non risulta possibile garantire.

Cusano Milanino ha diversi esempi che confermano quanto sopra esposto.

Inoltre, per la **contiguità con l'area giochi** (la pista vi sarebbe molto più vicina rispetto a dove oggi si transita), i ciclisti sarebbero costretti a rallentare per evitare bambini o giochi che potrebbero improvvisamente trovarsi di fronte con **rischio di incidenti o repentine sterzate** e possibilità di perdita dell'equilibrio e cadute in strada (rischio aggravato nel caso di pista sopraelevata). Non si tratta certo di un incentivo alla ciclabilità quotidiana.

Sulla sede stradale i ciclisti sarebbero più liberi di procedere alla velocità più opportuna.

Anche a questo proposito, in prospettiva, **la pista progettata risulterà del tutto inadeguata** (con relativi problemi facilmente immaginabili) per il potenziale flusso di ciclisti di passaggio se davvero viale Buffoli diventerà tratto dell'auspicato **itinerario ciclabile** di collegamento fra i parchi Nord e Grugnotorto.

In conclusione: le soluzioni viabilistiche che favoriscono la mobilità pedonale in linea di massima tutelano anche quella ciclistica, in particolare le **sedi stradali a priorità pedonale** e le già citate "**vie residenziali**".

La soluzione che meglio tutela i ciclisti in città non sono quindi le *piste* ma gli **itinerari ciclabili**; il cui percorso include *corsie e piste ciclabili* in senso stretto, *percorsi ciclopedonali, zone a traffico limitato, vie residenziali...*

4. I MARCIAPIEDI

Ripristinare la percorribilità dei marciapiedi in via Buffoli; con urgenza e con le seguenti accortezze:

- **limitare ai margini esterni dei marciapiedi** le rampe di raccordo tra strada e passi carrabili, **mantendo invariata la quota pedonale**;
- **non ridurre (semmai aumentare) l'ampiezza della fascia a prato**, eventualmente prevedendo soluzioni che ne limitino il calpestio da parte di chi scende dalle auto;
- **prevedere una pavimentazione** adeguata al contesto storico-architettonico;
- **in alternativa ai famigerati autobloccanti** anche la finitura in asfalto sarebbe preferibile;
- **limitare il massetto di sottofondo** con elevata portanza, ai soli passi carrai e non modificare l'attuale sotto-struttura negli altri punti: si eviteranno danni agli apparati radicali che vi sono insediati e si eviterà l'ulteriore "effetto calorifero" sulle piante e sull'intorno;
- **le conseguenze di queste mancate accortezze** sono evidenti in via Benessere ed in tutte le recenti *riqualificazioni* stradali: piante preesistenti seriamente danneggiate o nuovi impianti già fallimentari;
- **Attenzione al "prato armato"** previsto al posto dell'attuale tratto asfaltato di fronte alla chiesa: è una soluzione che richiede una manutenzione molto accurata ed onerosa ed è molto elevato il rischio che il calpestio per il continuo passaggio in breve tempo lo trasformi in poco elegante *terra battuta*; **NB** la chiesa deve poter godere di accesso frontale, che sia comodo anche per il passo di persone insicure nell'incedere oltre che di passeggeri o carrozzine per disabili.

5. ILLUMINAZIONE

Adeguarla normativa regionale, ottima per ridurre l'inquinamento luminoso (anche **evitando l'eccesso di punti luce**) e, contestualmente, i costi economici ed energetici. **Indicazione non superflua** visto che, a legge vigente, a Cusano Milanino sono stati messi in opera punti luce che non la rispettano.

6. CORDOLI

Dove necessario **riposizionare** (o *ripristinare* utilizzando quelli di viale Cooperazione) gli originali cordoli "lavorati a mano" in granito. Operare con *personale competente e dotato di mezzi adeguati*, onde evitarne "sbeccature", ed **accostarli senza impiego di cemento** (non necessario): apparentemente può sembrare un dettaglio ma sono l'attenzione e la cura dei dettagli a fare la differenza fra **un** progetto ed **un buon progetto**.

7. VERDE PUBBLICO

Necessita di adeguati ripristini, prioritariamente su alberature ed arbusti, e di tutela delle superfici erbose dal calpestio pedonale (ed anche automobilistico, ad esempio sul lato sud dell'acquedotto).

COSA PROPONIAMO

Ripristino delle alberature mancanti sui filari. Eventualmente valutando di richiedere agli Enti preposti di derogare alla normativa regionale per ricostituire l'originario storico impianto dei platani in doppio filare.

Inserimento di arbusti ornamentali (magari anche sugli interfilari delle alberate) di comunque efficace effetto paesaggistico e più agevole manutenzione rispetto alle fioriture.

Progressivo miglioramento qualitativo parallelo ad una migliore e **più efficace gestione e manutenzione generale**: l'incuria negli sfalci dei prati ha già irreversibilmente danneggiato al colletto anche gli impianti più recenti... e, purtroppo, tuttora continua in questo modo.

L'architettura del paesaggio insegna che è possibile ottenere effetti meravigliosi esclusivamente utilizzando materiale vegetale: quale soluzione può essere più adeguata per la "*Città Giardino*"?

In generale nessuno spazio oggi verde dovrà essere interessato da alcun genere di manufatto.

NB Non ne conosciamo il valore progettuale né l'autore ma, a scanso di equivoci, riteniamo **assolutamente inaccettabile** la tavola modificata a mano che casualmente abbiamo ottenuto in fotocopia (*Allegato 3*) e fa temere un'erosione dei prati antistanti la chiesa.

INTERFERENZE SUL VERDE degli interventi di cui al progetto preliminare

- **Le ferite al fusto ed alle radici** degli alberi sono vie di accesso alle patologie fungine.
- **Se attaccato da funghi** un albero NON GUARISCE: è **dunque prioritario** NON METTERLO IN CONDIZIONE DI ESSERE AGGREDITO.
- **I platani** sono particolarmente sensibili a questo problema: il cancro colorato ha già causato significativi danni in viale Buffoli.
- **La trasmissione del cancro colorato** può avvenire per precedente contatto con tessuti infetti delle attrezzature utilizzate, ad esempio, per le potature: per cui è obbligatorio disinfettarle.
- **E' improbabile** pensare ad una disinfezione delle attrezzature di cantiere.
- I manifesti (ed anche molto recenti) effetti dei cantieri sulle alberature non rassicurano in proposito.
- **La Regione autorizza** gli interventi sui platani, **è stato acquisito parere** per opere che possono danneggiare fusti e radici, particolarmente con ferite sfrangiate ed irregolari?
- **Per apparati radicali già sviluppati**, quali quelli dei platani in viale Buffoli, l'incremento di 1 metro verso l'esterno della superficie permeabile non è di particolare necessità o giovamento.
- **Al contrario**, la molto probabile loro estensione anche al di sotto della carreggiata fa pensare che la manomissione del suolo in prossimità degli alberi sicuramente li potrà danneggiare.
- **Se proprio si deciderà** di restringere la sede stradale, si allarghino piuttosto i marciapiedi laterali.
- **Dove l'accrescimento del fusto** lo porterà a contatto con il cordolo si potrà, giustificatamente e temporaneamente, rimuoverne il tratto interessato per conservarlo e riposizionarlo se l'albero muore.
- **Il problema sopra evidenziato è tanto più grave** nell'ipotizzata realizzazione della pista nel parterre più a nord del viale; inopportuna anche per la riduzione della superficie verde e permeabile.

APPENDICE – SIGNIFICATIVI COMUNICATI FIAB-CICLOBBY MILANO

19 aprile 2007

La settimana dal 23 al 29 aprile 2007 è stata la Prima settimana mondiale della sicurezza stradale, sotto gli auspici delle Nazioni Unite.

E' l'occasione per ricordare che la sicurezza stradale non nasce dal caso, bensì attraverso l'impegno di tutti, in un'ottica di partecipazione, e con un coinvolgimento ai diversi livelli di responsabilità.

Gli incidenti stradali, che ogni anno nel mondo causano oltre un milione di vittime e da venti a cinquanta milioni di feriti e invalidi (fonte: World report on road traffic injury prevention), possono e devono essere prevenuti affrontando i fattori-chiave.

Occorrono interventi di prevenzione, controllo, educazione e rieducazione.
E serve agire innanzitutto moderando la velocità dei veicoli circolanti, che è la prima causa di incidenti di rilevante gravità.

La sicurezza stradale è poi un requisito della mobilità sostenibile: perché, ad esempio, molte più persone userebbero la bici se non dovessero confrontarsi con un'endemica sensazione di insicurezza.

Eugenio Galli (presidente Fiab CICLOBBY onlus)

30 marzo 2007

Un altro ciclista muore a Milano

[...]

E' impossibile non accorgersi che non passa giorno senza che si verificano situazioni in cui viene messa a repentaglio addirittura la vita e l'incolumità fisica sulle nostre strade. E a farne le spese sono spesso gli utenti più deboli.

Al Sindaco chiediamo che venga finalmente accolta la reiterata richiesta di costituire un Comitato per la sicurezza stradale di cui facciano parte anche, come utenti delle strade, le rappresentanze dei ciclisti e dei pedoni per affrontare insieme i problemi della sicurezza stradale e collaborare alla ricerca di soluzioni. In quella sede dovrebbero tra l'altro essere resi periodicamente noti i dati dell'incidentalità anche relativamente alle due ruote, non solo per quanto concerne le statistiche, ma anche le cause e le circostanze in cui gli incidenti si verificano.

Chiediamo in definitiva che l'emergenza sicurezza stradale rientri nella scala di priorità dell'azione concreta dell'Amministrazione anche dopo essere uscita dai riflettori della cronaca.

Si tratta di problemi che non si risolvono spostando semplicemente sugli "attori deboli" della circolazione - che qualcuno vorrebbe addirittura eliminare dalle strade o confinare in appositi recinti ad essi dedicati - tutti gli oneri di una mobilità pesante, aggressiva e senza regole.

Occorre poi finalmente prendere atto che la velocità è la prima causa di morte sulle nostre strade: ogni esitazione, su questo fronte, comporta nei fatti l'attribuzione di una licenza di uccidere.

Alla Polizia Locale di Milano è tempo di chiedere di fare la propria parte nelle azioni di prevenzione e di repressione in una cornice di regole razionali e condivise, per accorciare la distanza tra le norme scritte e la prassi, tra un Codice della strada "formale" e uno "materiale".

Eugenio Galli (presidente Fiab CICLOBBY onlus)