



Assemblea Fiab 2019 grandi novità

Il 13 e 14 aprile si è svolta a Verona l'Assemblea nazionale Fiab; e ora siamo Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, perché Fiab guarda sempre più avanti.

Giulietta Pagliaccio ha lasciato la presidenza dopo sei anni di grande e instancabile lavoro: l'assemblea l'ha ringraziata, con calore ed emozione, per l'impegno e la passione con cui in questi anni ha guidato Fiab; Giulietta continuerà ad arricchire Fiab col suo apporto, perché è stata eletta nel Consiglio Nazionale.

Il nuovo presidente è Alessandro Tursi, giovane architetto, con un passato di grande rilievo in Fiab: vicepresidente e successivamente presidente di Fiab Giulianova, è stato consigliere nazionale dal 2015 al 2017, quindi vicepresidente nazionale e attualmente vicepresidente Ecf-European Cyclist's Federation; tra le varie attività è referente del protocollo Fiab Regioni

Adriatiche per la Ciclovía Adriatica; è referente tecnico Fiab al tavolo della Regione Abruzzo per le infrastrutture ciclistiche; è ideatore e responsabile del progetto *Comunicabili*.

Il nuovo Consiglio Nazionale è composto da sedici membri, ha molte belle facce nuove e giovani, una perfetta parità di genere e molteplici competenze.

Siamo orgogliosi di segnalare che **tra i consiglieri c'è il nostro Valerio Montieri**: nella vita architetto progettista di ciclabilità, è stato nel direttivo milanese dal 2008 al 2016; tra le varie attività in Fiab, da anni è componente del Gruppo tecnico e del Comitato tecnico scientifico Bicalia.

È di Fiab Milano Ciclobby anche **Eugenio Galli**, che tutti ricordiamo con riconoscenza per essere stato nostro presidente per ben dodici anni, primo **eletto dei probiviri**.

È stato approvato il nuovo statuto, le cui modifiche si sono rese necessarie per adeguare Fiab alla nuova normativa sul Terzo settore.

Durante lo spoglio delle schede, sette associazioni locali hanno raccontato ai colleghi le loro buone pratiche: speriamo di trovarle presto scaricabili dal sito, per poter condivi-

>>>

Notiziario trimestrale dell'associazione cicloambientalista Fiab **CICLOBBY onlus**
via Borsieri 4/E 20159 Milano
tel. e fax 02.69311624
www.ciclobby.it

Aderente alla FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta onlus
www.fiab-onlus.it

segui su



FIAB Ciclobby Onlus



@ciclobby

In questo numero:

Buon compleanno BikeMi! 2

Ofo: riflessioni intorno a un insuccesso 4

Auto elettriche in aree pedonali e Ztl? No, grazie 6

Perché "no" al rally urbano 7

A settembre la seconda Fancy Women Bike Ride 7

Bicinfesta di Primavera si è presa una pausa di riflessione 8

Le "coperte scucite" del 2019 di Fiab Milano Ciclobby 9

TréntaMi in Verde: molto più di un esperimento 13

Una giornata con "Co...senza Ciclabile" 14



CICLOBBY NOTIZIE

Periodico registrato
Aut. Trib. Milano n. 36 del 29.01.2002
Proprietà: Ciclobby onlus

Editore: Ciclobby onlus
via Pietro Borsieri 4/E 20159 Milano MI
C.F. e P.I. 08970250158
telefono e fax 02.69311624

Direttore responsabile: Paolo Hutter

Redattore capo Eugenio Galli
(eugenio.galli@rettecivica.milano.it)

Responsabile coordinamento redazionale
Donata Schiannini

Hanno collaborato: Guia Biscàro, Eugenio Galli,
Laura Russo, Donata Schiannini

Per le immagini si ringraziano: Gökhan
Görkem Arpakçı, Guia Biscàro, Eugenio
Galli, NoLo (archivio), Dario Proto, Laura
Russo

Grafica e impaginazione: Silvia Malaguti

Stampa: Mediaprint - Milano

Questo numero è stato chiuso
il 15 ottobre 2019

Per la stampa di questo notiziario è stata
utilizzata solo carta da foreste gestite in
maniera responsabile.



Fiab Ciclobby onlus

è l'associazione ambientalista milanese, aderente alla FIAB, che promuove l'uso della bici per la mobilità quotidiana e per il tempo libero, tutela i diritti dei ciclisti, rivendica lo sviluppo di una mobilità sostenibile e sicura.



via Pietro Borsieri 4/E - 20159 Milano MI
telefono e fax 02.69.31.16.24
web: www.ciclobby.it
e-mail (presidente) presidente@ciclobby.it
(segreteria) segreteria@ciclobby.it

Come raggiungerci

Metropolitana: linea 2 (verde), fermata Gioia o Porta Garibaldi; linea 5 (lilla), fermata Isola o Porta Garibaldi. Passante ferroviario: stazione Porta Garibaldi. Tram 7, fermata Lagosta. BikeMi postazione 194 Borsieri/Confalonieri.

Presidente Fiab CICLOBBY onlus: Guia Biscàro

Apertura sede: da mar a ven: ore 17-19
al pubblico sabato: ore 10.30-12

Ciclobby su Rete Civica di Milano
con forum on line:

via FirstClass: "Desktop" "RCM" "Conferenza
ambiente" "CICLOBBY"

via web: www.rettecivica.milano.it/
conferenzambiente

Ciclobby aderisce a



>>>

derle tra tutti e trarre spunti e sollecitazioni da riproporre nel nostro territorio.

Noi abbiamo portato la **sperimentazione di TréntaMi in Verde**, che si è svolta nell'arco di alcuni mesi, in via Rovereto/via Giacosa a Milano (#tréntaMi in Verde è un'iniziativa di Genitori Antismog con Fiab Milano Ciclobby su progetto e consulenza dell'urbanista Matteo Dondé, con la collaborazione del Comune di Milano-Assessorato Mobilità e con la partecipazione dei cittadini di NoLo Social District e gli attivisti di Progetto Mobi).

Infine, come già anticipato, è stata approvata a larga maggioranza la proposta di modificare la ragione sociale di Fiab da Federazione Italiana Amici della Bicicletta in **Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta**. «È un passo comunicativo molto importante perché ufficialmente diventiamo Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta. La bicicletta è importante, ma non è il fine. È il migliore strumento, se non l'unico, per migliorare l'ambiente urbano», ha detto il nuovo presidente.

Ad Alessandro Tursi e a tutto il nuovo Consiglio Nazionale l'augurio di buon lavoro, con tutto il sostegno e l'affetto di Fiab Milano Ciclobby!
Guia Biscàro

Parole su due ruote

Passarono vicino a me

Passarono vicino a me le biciclette, gli unici insetti di quel minuto secco dell'estate, riservate, veloci, trasparenti: mi sembrarono soltanto movimenti dell'aria. Operai e ragazze alle loro fabbriche andavano consegnando gli occhi all'estate, le teste al cielo, seduti sulle elitre delle vertiginose biciclette che fischiavano attraversando ponti, rosai, rovi e mezzogiorno.

Da una poesia di Pablo Neruda, 1956

Il compleanno è stato festeggiato con alcune iniziative speciali, fra cui sette nuove stazioni, 150 nuove biciclette elettriche dotate di seggiolino per bambini e un convegno all'università statale.

Il convegno, intitolato *2008-2018 La città gira e continua a girare*, moderato da Massimo Cirri, voce storica della trasmissione Caterpillar di Rai Radiodue, si è svolto il 13 dicembre 2018 presso l'Università degli Studi alla presenza di Marco Granelli, assessore alla Mobilità del Comune di Milano, Luca Bianchi presidente Atm, Marina Carini prorettore delegato a Terza Missione, Territorio e Attività Culturali Università degli Studi di Milano, nonché Mats Lundquist e Carlo Rinaldi, rispettivamente General Manager e Marketing Director di Clear Channel Italia.

Nel corso del convegno è stata presentata da Giancarlo Manzi, docente di statistica al dipartimento di Economia, Management e Metodi quantitativi dell'università statale, l'indagine sulla soddisfazione del servizio presso gli utenti che conferma il BikeMi come un servizio di trasporto ecologico e alternativo all'automobile, ritenuto dagli utenti molto conveniente insieme alla metropolitana e al tram in città.

Dall'indagine sulla *customer satisfaction* risulta che il servizio è apprezzato per le sue politiche di prezzo e per il design delle biciclette, nonché per il progetto delle stazioni per le quali oltre la metà dei suoi utilizzatori si ritiene soddisfatta in termini di posizionamento. Una maggiore attenzione viene richiesta alla manutenzione delle bici ma, nello stesso tempo, si rileva un interesse che potenzialmente potrebbe aumentarne gli utilizzi e il bacino di utenza degli abbonati. Particolari apprezzamenti ha ricevuto il servizio clienti di BikeMi, considerato un punto di riferimento positivo ed efficiente per gli abbonati.

Sono stati forniti alcuni numeri che raccontano da soli il successo di BikeMi: 650.000 iscritti; 23 milioni di utilizzi; 46.120.088 chilometri percorsi; 323 stazioni entro il 2019; 4.280 biciclette a pedalata tradizionale entro il 2019; 1.150 biciclette a pedalata assistita; 2017 l'anno con il maggior numero di utilizzi (4.285.009) e più chilometri percorsi (8.570.018); il 5 aprile 2017 (mercoledì) il giorno con più prelievi (23.370) in 10 anni; Cadorna la stazione più utilizzata; martedì il giorno della settimana col maggior numero di prelievi; 8-9/ 18-19/ 9-10/ 19-20 le fasce orarie con più prelievi e più restituzioni.

Siamo particolarmente felici del successo del bike sharing, essendone stati sostenitori convinti da sempre (potremmo dire da prima ancora che il Comune stesso ci credesse), nonostante diffusi scetticismi che paventavano esiti infelici sulla scorta del precedente insuccesso delle "bici gialle", rubate e vandalizzate nel breve volgere di pochi giorni negli anni Novanta del secolo scorso, episodio rimasto per

Milano B ciclabile

Buon compleanno BikeMi!

Lo scorso dicembre BikeMi, il servizio di bike sharing gestito da Clear Channel per conto di Atm, ha compiuto dieci anni.

molti anni come marchio d'infamia a impedire ogni serio discorso sull'avvio di un vero servizio cittadino di bici condivise.

A chiusura del convegno ha fatto seguito la premiazione dei migliori utenti BikeMi (gli utenti con la maggior frequenza, quelli con il maggior chilometraggio, quelli più fedeli...). Tra i premiati anche chi scrive, in quanto titolare di un abbonamento sin dai primissimi giorni di attivazione del servizio.

Ho chiesto la parola dal pubblico sia per rin-

graziare del riconoscimento ricevuto, sia per poter svolgere alcune considerazioni a titolo personale.

Intanto, per condividere la soddisfazione di poter interagire, quando necessario, con un servizio clienti che non dialoga solo attraverso sistemi on line, app e chat, ma ha saputo conservare un contatto umano che, anche nella mia esperienza, sa prestare un'efficace assistenza all'utente: capita ad esempio di vedere bici BikeMi fuori posto, rubate o abban-

donate, ed è molto semplice per chiunque segnalarle agli operatori del servizio; non è così per altri sistemi di sharing. Solo un piccolo suggerimento ad Atm di abbreviare se possibile il percorso telefonico di risposta automatica (02.48607607), consentendo al chiamante di arrivare in modo più diretto all'opzione relativa al servizio BikeMi, attualmente in settima posizione.

Più in generale, facendo un punto a dieci anni dall'avvio del primo servizio, è inevitabile constatare che se, da un lato, si sono moltiplicate anche le offerte di mezzi in condivisione, facendo di Milano una punta di eccellenza nell'offerta di *sharing mobility* a livello nazionale (bike sharing a stallo fisso e i vari servizi free floating, come Mobike e Ofo, oltre ad auto, scooter, e da ultimo anche i monopattini) – seppure con una concorrenza che si rivela non sempre virtuosa, trasformandosi a volte in una vera e propria contesa degli spazi – non è invece purtroppo altrettanto significativamente migliorata, nel medesimo arco temporale, la qualità della rete ciclabile (per estensione e capillarità): non è infatti sufficiente mettere a disposizione delle biciclette in condivisione per rendere Milano effettivamente a misura di bici. In altri termini, il bike sharing potrebbe (o avrebbe potuto?) costituire un volano per lo sviluppo della politica della mobilità ciclistica (come a suo tempo sostenuto dall'assessore Croci), ma è in sé un accessorio che non può né deve far perdere di vista l'obiettivo principale di ciclabilità, perché sarebbe altrimenti come confondere la ciliegina sulla torta con la torta medesima.

Tra i problemi che ancora permangono, ho segnalato ad esempio il notevole quantitativo di binari dismessi che giacciono nelle strade milanesi, in alcuni casi anche da molti decenni, e che rappresentano non solo un disagio o un difetto estetico, ma costituiscono anche un serio pericolo per l'incolumità fisica delle utenze più vulnerabili, ricordando che il tema è di stretta competenza comunale. Mentre, infatti, i binari in servizio sono mantenuti dai tecnici di Atm, quelli non più in esercizio fuoriescono dalla rete e Atm si occupa solo di censirli in modo puntuale (se ne contavano oltre 20 km una decina di anni fa, sparsi nelle strade cittadine, nell'asfalto o nel pavé), ma la competenza della loro manutenzione – e dunque della loro rimozione o copertura –, venuta meno la funzione preesistente, passa in carico al Comune di Milano nell'ambito delle opere di manutenzione stradale, ordinaria o straordinaria. E fino a ora le risposte sono spesso mancate.

Eugenio Galli



Inaugurata la 300ª stazione BikeMi



Il taglio del nastro all'inaugurazione della 300ª stazione BikeMi a Inganni, fermata della MM linea 1, durante la pedalata che Comune di Milano e Municipio 6 hanno organizzato lo scorso 22 settembre con la collaborazione di PON Metro.

Ofo: riflessioni intorno a un insuccesso

Nelle città moderne, l'esperienza della mobilità condivisa va certamente favorita, perché libera dalla necessità del possesso individuale del mezzo (in particolare, del veicolo a motore), eliminando uno degli alibi "culturali" che hanno lungamente prosperato nell'assenza di alternative, contribuendo a determinare la congestione tossica che affligge i nostri centri urbani.

Milano vanta un ruolo importante, per non dire unico, nel panorama italiano, pensando alle varie formule di *sharing* avviate in questi anni, con un'offerta differenziata non solo tra le varie forme di mobilità (auto, moto, bici, monopattini...), ma anche con una pluralità di offerte all'interno dello stesso segmento modale (di qui, le molteplici formule di *bike sharing*, con o senza stazioni di prelievo). Tuttavia, non tutte le ciambelle riescono col buco, come dimostra il precoce fallimento di Ofo. Proviamo allora a suggerire qualche riflessione, proprio a partire da un'esperienza finita male.

Ancorché già diffuse in Europa (ad esempio il servizio *Call a bike* presente da anni in Germania), le bici in condivisione *free floating* (ossia, senza postazioni fisse) – inaugurate nella nostra città con grande enfasi mediatica a settembre 2017, in affiancamento alle biciclette a stallo fisso di BikeMi – hanno visto di recente imporsi come protagonisti Ofo e Mobike, due grosse società cinesi da poco sbarcate sul mercato, con enormi capitali finanziari, poi seguite da altri concorrenti minori.

Milano, che pure è arrivata solo di recente a dotarsi di un Pums dopo un'elaborazione durata ben sette anni, che ancora non dispone di un Piano della Mobilità Ciclistica e che purtroppo dimostra di arrancare su questo specifico fronte con politiche esitanti e largamente lacunose, con impegni che restano spesso scritti solo sulla carta o le cui realizzazioni richiedono tempi non umani, è stata fra le città contagiate da questa frenesia del *bike sharing*, che ai più critici era parsa da subito eccessiva, se non sospetta.

Qualcuno pareva essersi illuso (o voler illudere?) che finalmente la città, immutato il resto, si fosse magicamente svegliata ciclabile tutto d'un tratto, solo in virtù di una ricchezza di offerta, una sovrabbondanza di bici in condivisione, come se questa improvvisa opulenza potesse far dimenticare quali siano le reali, effettive condizioni delle strade, del traffico, della ciclabilità milanese, ossia il proscenio che il ciclista quotidianamente affronta. Questo accadeva dunque nonostante apparissero evidenti da subito i limiti oggettivi di un simile racconto: le politiche della mobilità ciclistica non si possono improvvisare, né si possono delegare al privato, che persegue esclusivamente (e in modo

Perché a Milano, capitale della mobilità condivisa, una organizzazione ha fallito.

del tutto legittimo) una logica di profitto. In realtà, si sono notati presto i primi problemi: per la qualità scadente delle bici; per furti e vandalismi che, mensilmente, colpivano un buon 10% della flotta, con bici che, intere o smontate, finivano gettate nei navigli, appese ai rami degli alberi o abbandonate in luoghi sperduti; per il diffondersi di un malcostume tendente alla indebita "appropriazione" del mezzo, parcheggiato in spazi privati anziché mantenuto disponibile in aree pubbliche per consentirne l'utilizzo anche da parte di altri clienti. E poi anche i comportamenti irresponsabili di molti utenti che abbandonavano (e abbandonano) il mezzo, una volta terminato l'utilizzo, sui marciapiedi o in luoghi di passaggio, rendendo ancora più difficile la vita ai pedoni e a persone con disabilità, che già patiscono la competizione per lo spazio che tormenta la nostra città, sino a trasformare un'opportunità in un problema di decoro urbano.

La stessa decisione di Ofo di dare il via a una prima fase di sperimentazione gratuita, accessibile anche ai minori e senza alcuna richiesta di garanzie, era stata oggetto di critiche da parte della nostra associazione, poiché, sia pure senza averne l'intenzione, alimentava di fatto l'idea di maneggiare un giocattolo "usa-e-getta", più che un servizio per la collettività, una *commodity* pubblica da trattare con ri-

guardo. Era come se l'operatore *free floating* fosse più interessato a conquistare la propria fetta di visibilità lanciando il servizio sul mercato e occupando degli spazi commerciali, che non a governare un processo, occupandosi anche della manutenzione e del recupero delle biciclette.

In tal modo quella che, sulla carta, poteva apparire una scelta vincente (uscire dal vincolo della postazione fissa) per favorire l'estensione del servizio di *bike sharing* in modo capillare anche alle zone attualmente non servite da BikeMi, si è dimostrata in realtà il punto debole, un vero "tallone d'Achille".

Di fronte alle innumerevoli lamentele, che hanno avuto anche ampio risalto sui media, qualcuno poteva essere indotto a ritenere che si trattasse di un malcostume tutto ambrosiano, di una peculiarità, un *genius loci* del milanese imbruttito. Ma non è affatto così: molti dei problemi riscontrati a Milano caratterizzano le bici *free floating* quasi ovunque nel mondo, a Pechino come a New York. Nella capitale cinese le bici in condivisione sono oltre due milioni e sono gestite da 15 aziende diverse, alcune delle quali sono fallite lasciando rottami sparsi per la città e sovraccaricando le amministrazioni pubbliche dei costi di smaltimento. Ad Amsterdam, per dire, notoriamente punta di eccellenza internazionale della mobilità sostenibile, che suscita in molti di noi un misto di ammirazione e invidia, le bici in condivisione "a flusso libero" sono state messe al bando, proprio per i problemi causati alla circolazione dei pedoni e dei ciclisti.

Il difetto sta nel manico, scambiando la quantità per qualità. Come acutamente osservato da Paolo Pinzuti, a margine del convegno

"Bike Sharing City", organizzato da Bikeconomy a settembre dello scorso anno, mentre «i tradizionali sistemi di bike sharing prevedono, per operare in modo efficiente, un rapporto bicilabianti di 1:1000, i sistemi a flusso libero ricercano un rapporto bicilabianti di 1:10»; si tratta cioè di un sistema che non persegue obiettivi di «integrazione con gli altri sistemi di trasporto esistenti e neppure standard minimi di qualità, ma il semplice criterio quantitativo della disponibilità: ovunque tu sia, ci deve essere una bicicletta disponibile e pronta all'uso». Et voilà.

Così, a poco più di un anno dall'avvio, ha iniziato a circolare la notizia, dapprima smentita dai canali ufficiali, di forti difficoltà finanziarie in capo a Ofo. Secondo quanto riportava il quotidiano economico inglese "The Financial Times", l'azienda avrebbe chiuso la propria divisione internazionale mentre per i dipendenti si prospettava l'acquisizione da un'altra società o il fallimento.

La situazione è andata poi evolvendo rapidamente. Da notizie di stampa abbiamo dunque appreso che il 22 marzo 2019 il Comune di Milano ha revocato l'autorizzazione concessa alla società Ofo a operare il servizio di *bike sharing*, chiedendo alla stessa di rimuovere tutte le sue biciclette sparse in giro per la città entro il giorno 1° aprile 2019. A quanto pare, da tempo Ofo non rispettava i termini del contratto col Comune: ad esempio, non aveva provveduto a installare su tutte le bici alcuni accessori richiesti. A gennaio poi Ofo non aveva pagato il canone di concessione per il 2019.

A distanza di mesi, tuttavia, è agevole constatare che queste bici sono ancora abbandonate in giro per la città, a volte ridotte a veri e propri rottami. E, a quanto pare, non è chiaro chi debba farsi carico del recupero di questi materiali che sono di fatto diventati rifiuti ingombranti. Non sappiamo esattamente cosa prevede a tale riguardo il contratto che è stato disdetto dal Comune. E d'altro canto neppure il Comune pare aver dato indicazioni specifiche, dato che (anche sul portale PartecipaMi.it) sono molte le domande di cittadini rimaste senza risposta. A ogni modo, secondo la Polizia Locale le segnalazioni vanno mandate a Ofo o ad Amsa. Ofo pare essersi disolta nel nulla e non risponde (ho verificato personalmente); Amsa ha dichiarato che queste segnalazioni non le competono e che non può rimuovere le bici dei servizi di *sharing* abbandonate, se non a seguito di un'autorizzazione della Polizia Locale a conclusione di una "pratica di abbandono" (ma, secondo buon senso, nel momento in cui in strada giace un mezzo di un servizio non più attivo, magari persino rotto e inservibile, l'abbandono sembrerebbe di per sé implicito...). Soltanto negli ultimi giorni, siamo ormai a settembre, i *media* hanno riferito che il Comune avrebbe

deciso di procedere con la rimozione coatta delle bici, conservandole per 60 giorni nei depositi se qualcuno (Ofo, in questo caso) volesse reclamarne la proprietà e indicando ai cittadini un indirizzo per le segnalazioni: pl.ufficiocentraleveicoliabbandonati@comune.milano.it.

Ci piacerebbe comunque conoscere il bilancio ecologico di questa operazione, che ha promosso un modello irresponsabile di consumo "usa e getta" con migliaia di biciclette abbandonate che ora i servizi di nettezza urbana dovranno riciclare: dove andranno a finire questi rifiuti "misti"? quante risorse, energetiche e materiali, sono state sprecate per la loro produzione? Il costo del recupero e dello smaltimento lo sosterranno i soliti contribuenti?

Senza tralasciare che, come si incarica di ricordarci l'economia, le risorse sono per definizione "scarse"; quindi non conta tanto da quale fonte provengono: uno spreco è uno spreco.

Ma c'è di più: in un quadro di degrado e mancanza di risposte, sarebbe opportuno non trascurare neppure i messaggi "subliminali" che, volenti o meno, si determinano, per il valore che hanno all'interno di una comunità, e che si trovano poi spesso alla radice di sgradevoli generalizzazioni che associano bici a malcostume, o anche solo a giudizi sommari che liquidano il *bike sharing* a flusso libero come un'esperienza solo negativa, da sconsigliare. Questa operazione, insomma, rischia di tradursi in un pessimo spot per la bici a Milano.

E allora, cercando di sviluppare riflessioni costruttive rispetto a una vicenda che di positivo ha ben poco, che cosa possiamo aggiungere? Il *bike sharing* – sia a stallo fisso sia *free floating* – ha ottime potenzialità per diventare sempre più un importante elemento integratore del trasporto pubblico, e non solo per i turisti. Ma, per andare in questa direzione evitando gli sprechi e le speculazioni avventurose, che non giovano a nessuno, occorre prestare la massima attenzione alla pianificazione e gestione dell'offerta, in collaborazione con le amministrazioni locali. Il che significa anche che sono necessari maggiori controlli: se il servizio è scadente o crea degrado, l'istituzione deve intervenire e non limitarsi a lasciar fare. E i controlli devono riguardare anche gli utenti, responsabilizzandoli. Ciò che implica agire su due leve: premiare i comportamenti virtuosi e disincentivare quelli negativi. Ad esempio, creando aree apposite dove lasciare i mezzi una volta usati e obbligando le aziende a rendere riconoscibile e sanzionabile attraverso le app dedicate (come succede con un'auto in sosta vietata) l'utente che abbandona sconsideratamente e impunemente un po' dove capita ciò che ha appena terminato di utilizzare.

Insomma, la strada è lunga, ma, se c'è la volontà, è possibile percorrerla, anche tenendo conto degli errori già commessi.

Eugenio Galli

A Milano è nata AssoBici, l'associazione dei titolari dei negozi di biciclette

L'associazione si è costituita il 25 febbraio 2019 presso la sede di Confesercenti Milano e rappresenta i titolari dei negozi di biciclette e delle aziende di trasporto merci in bicicletta delle province di Milano, Lodi e Monza Brianza.

AssoBici è la prima associazione a rappresentare unicamente questo specifico settore dell'economia del territorio che, oltre a promuovere e tutelare le imprese aderenti, si adopera per sensibilizzare le istituzioni, i corpi intermedi e la società civile rispetto alle esigenze della categoria, con specifico riferimento alle politiche volte a favorire e sostenere lo sviluppo della mobilità attiva nell'ambito delle persone e delle merci. Tra le tematiche affrontate nell'incontro costitutivo vi sono quelle dell'istituendo registro delle biciclette del Comune di Milano, dell'occupazione del suolo pubblico e dello smaltimento dei rifiuti speciali, oltre che della diffusione di una positiva cultura ciclistica a sostegno dell'adozione della bicicletta come strumento di trasporto e di mobilità urbana.

Notiamo con soddisfazione che più della metà dei 17 soci fondatori sono negozi Amici di Fiab Ciclobby. Del resto è nostro amico anche Marco Mazzei, promotore dell'iniziativa, che secondo lui servirà a dare alla bicicletta "più importanza e valore, per farla identificare non solo come uno strumento di svago o come un attrezzo sportivo, ma come mezzo di trasporto fondamentale in ambito urbano capace di sostenere importanti valori economici e un indotto consistente. La bici che produce lavoro e occupazione aveva bisogno di essere maggiormente riconosciuta e siamo grati a Confesercenti per questa grande opportunità".

Parole importanti hanno detto anche il presidente di Confesercenti Milano Andrea Painini e il direttore Claudio Cremonesi, accogliendo con soddisfazione la neonata realtà associativa, consapevoli delle importanti sfide che attendono un settore in crescita che ha la necessità di far valere il proprio ruolo nel tessuto economico cittadino.

D.S.



Auto elettriche in aree pedonali e Ztl? No, grazie

L'assurda norma è scritta nella legge di bilancio 2019, della quale Fiab ha chiesto il ritiro con la lettera che qui sotto riportiamo.

Ma prima il testo di legge. Infatti recita l'articolo 1, comma 103, della Legge di Bilancio 2019 (legge 30 dicembre 2018, n. 145, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 31 dicembre 2018): «All'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 9 è inserito il seguente: "9-bis. Nel delimitare le zone di cui al comma 9 (aree pedonali e ZTL, n.d.r.) i comuni consentono, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida"».

Ed ecco la lettera del 9 gennaio 2019 firmata da Giulietta Pagliaccio, allora, come sapete, presidente Fiab. A seguito di questa iniziativa, sostenuta anche da altre realtà ciclistiche nazionali, abbiamo saputo che nel mese di giugno, respinto l'emendamento della totale soppressione, è stato accolto, col parere favorevole del Governo, un emendamento di riscrittura del comma, che ha parzialmente rimediato a un pasticcio normativo.

Egregio Ministro Toninelli, Egregio Sottosegretario Dell'Orco, leggiamo una comunicazione del Sottosegretario Dall'Orco riguardo la possibilità di modificare la norma che aprirebbe alle auto elettriche e ibride le ZTL alla prima occasione utile (ma nel frattempo?).

Siamo tuttavia ancora molto preoccupati proprio per le parole del sottosegretario che riportiamo: "In questo modo la misura potrà realmente rispondere alla necessità di far sviluppare il mercato dell'elettrico...".

Stiamo assistendo alla riproposizione degli stessi errori commessi quando si doveva sviluppare l'industria dell'auto in Italia (e non solo) negli anni del boom economico. **Anche allora si sono fatte politiche per permettere a tutti di acquistare un'auto** dando il via libero alle storture che stiamo vivendo oggi nelle nostre città che sono state profondamente modificate negli assetti urbanistici, togliendo anche marciapiedi e spazio per le persone per fare posto a strade, parcheggi, pompe di benzina a ridosso di piazze di paese, e poi nuove strade extraurbane per portare nuovo traffico nelle città che nel frattempo si andavano spopolando verso una periferia che non offriva alcun servizio di trasporto pubblico.

Oggi siamo di fronte a un nuovo tipo di auto che, a parte la propulsione, ha tutte le caratteristiche dei vecchi modelli. Ecco perché **temiamo questa nuova esplosione di auto diverse** che lo sono solo nella trazione e che ripropongono tutti i problemi che faticosamente, in questi anni, i sindaci più illuminati hanno tentato di arginare ponendo dei limiti come le ZTL o le aree pedonali.

Le auto elettriche possono forse inquinare di meno (e francamente anche questa affermazione non è del tutto vera), **ma non risolvono minimamente i problemi di congestione, occupazione dello spazio urbano, sicurezza di chi si muove a piedi e in bici, rallentamento dei mezzi pubblici, degrado di strade, piazze e monumenti.** Anzi, li aggravano, se lasciate libere in modo indiscriminato di accedere in qualunque ZTL.

ZTL pensate **non solo** contro l'inquinamento, **ma anche e soprattutto** per liberare i centri delle città dall'invasione di traffico e parcheggi e per spingere le persone a lasciare a casa auto e moto e a spostarsi con la mobilità pubblica e ciclo-pedonale.

Ecco perché **chiediamo un incontro con lei per poterci confrontare su questo tema quanto mai attuale e spinosissimo.**

Giulietta Pagliaccio

Noi, associazioni Fiab Milano Cicloby e Genitori Antismog, abbiamo inviato al Sindaco di Milano Giuseppe Sala, alla Vice Sindaco Anna Scavuzzo, all'Assessore alla Mobilità e Ambiente Marco Granelli e all'Assessore a Turismo, Sport e Qualità della vita Roberta Guaineri la richiesta di ritirare il patrocinio del Comune di Milano alla manifestazione "Milano Rally Show" e di non consentire il ripetersi di analoghe iniziative in futuro.

Apprendiamo dalla stampa con sconcerto, incredulità e rabbia che la Regione Lombardia ha promosso a **Milano un rally automobilistico**, con un tracciato che interesserà in modo diffuso non solo la città e la sua area metropolitana, ma addirittura il centro storico, con passaggi anche in piazza Castello e in Duomo, dunque persino in piena AreaC.

Riteniamo inaccettabile che in una città già pesantemente congestionata dal traffico, con gravi problemi di inquinamento atmosferico e da rumore, problemi tanto noti, anche nei loro effetti, quanto lontani dall'essere risolti, si possa autorizzare e promuovere una manifestazione nella quale le vie cittadine diventano il circuito di una gara di veicoli a motore.

Perché "no" al rally urbano

La richiesta che noi e i Genitori Antismog abbiamo mandato a sindaco e assessori già nel 2017 e '18, e ripetuto quest'anno.



Non ci è chiaro quale visione dello sviluppo urbano esprimano queste iniziative, quale contropartita ne riceva in cambio Milano, né se una simile attività possa davvero definirsi "evento sportivo", concetto nel quale dovrebbe prevalere un'idea salutare, qui all'evidenza assente.

Ma in ogni caso dubitiamo fortemente che questo sia il modo per promuovere una città attrattiva ed accogliente, sostenibile e a misura di persona.

Riteniamo, oltretutto, che simili scelte si pongano in aperta contraddizione con l'impianto di politiche ambientali, come AreaC, che si pongono l'obiettivo di scoraggiare e ridurre l'afflusso di traffico privato motorizzato, a favore di trasporto pubblico e mobilità dolce.

Lo diciamo, pacatamente ma con forza, a tutte le istituzioni milanesi e lombarde: state dando un messaggio sbagliato, di cui davvero non si sentiva il bisogno!

Con impegno, e talvolta con fatica, le nostre associazioni ambientaliste, con molti cittadini, da tanti anni lavorano, anche insieme alle istituzioni e alle amministrazioni locali, per favorire lo sviluppo di città sane, piacevoli, ambientalmente consapevoli e con elevati standard di qualità della vita.

Se Milano vuole seriamente essere all'avanguardia nelle politiche della mobilità sostenibile, come può offrire il suo palcoscenico a iniziative che di sostenibile non hanno proprio nulla?

Chiediamo

- al sindaco Giuseppe Sala, anche nel suo ruolo di sindaco della Città Metropolitana, alla vice sindaco Anna Scavuzzo, all'Assessore alla Mobilità e Ambiente Marco Granelli e all'Assessore a Turismo, Sport e Qualità della vita Roberta Guaineri
- di ritirare il patrocinio del Comune di Milano alla manifestazione
- di non consentire il ripetersi di analoghe iniziative in futuro.

Fiab Milano Cicloby
(presidente Guia Biscaro)
Genitori Antismog
(presidente Marco Ferrari)



A settembre la seconda Fancy Women Bike Ride

A noi questa proposta è piaciuta tantissimo anche perché la Fancy Women Bike Ride "non è solo una pedalata, ma è anche un momento di affermazione per le donne che vogliono visibilità sulle strade, nella società e nella vita. La richiesta di spazi sicuri per muoversi in città in modo sostenibile è il soggetto sottinteso del movimento" (dal sito bikeitalia).

E infatti abbiamo invitato le nostre socie a trovarsi nella nostra sede di via Borsieri 4 per gli ultimi ritocchi e per partire insieme verso piazza del Duomo, punto di ritrovo stabilito, dove abbiamo trovato centinaia di donne in bicicletta, colorate, fiorite e sorridenti.

Ma non sono state la temperatura piuttosto fresca e la pioggia che è caduta nel pomeriggio a lasciare l'amaro nelle bocche sorridenti delle partecipanti, ma un "impedimento" da parte di funzionari della Questura che, già presente la scorta dei vigili in moto, ha ritardato la partenza del corteo di più di mezz'ora, ha fatto modificare il percorso che era stato concordato con la Polizia Locale per dare grande visibilità alla pedalata, ma che soprattutto ha mostrato come questo appuntamento sia stato considerato un intralcio allo svolgersi di altri eventi ri-

È una pedalata colorata, e allegra riservata alle donne, che si svolge in oltre 100 città in tutto il mondo. A Milano ha creato un po' di disturbo...



tenuti evidentemente più importanti e che si tenevano in quelle ore in centro; eventi legati alla Settimana della Moda, che fino a sera hanno impedito alle persone il transito in piazza della Scala e nelle vie intorno e che già avevano creato caos, traffico impazzito, rumore e inquinamenti per tutta la settimana (che peraltro era la Sem, Settimana Europea della Mobilità Sostenibile).

Eppure la Fancy Women Bike Ride parlava a tutti di leggerezza, di gentilezza, di mobilità attiva e davvero sostenibile, di diritti e di emancipazione.

Per questo la coordinatrice globale di questa manifestazione, Pinar Pinzuti, ha scritto il giorno dopo al sindaco Sala una lettera gentile ma ferma, che abbiamo condiviso. Insieme a lei restiamo in attesa di un riscontro e di un impegno del sindaco affinché la gestione di giornate/settimane come queste avvenga avendo sempre come obiettivo la qualità della vita e la salute delle persone, privilegiando sempre le esigenze di movimento a piedi, in bici e con i mezzi pubblici.

Guia Biscaro



Bicinfesta di Primavera si è presa una pausa di riflessione

Nata nel 1986 e arrivata senza interruzione alla 32ª edizione del 2018, può essere ormai considerata una manifestazione storica. Lo scopo di questa manifestazione, sin dall'origine, è offrire alla città un appuntamento annuale, forte e riconoscibile, che segnasse l'inizio della stagione migliore per usare la bicicletta in città. Un'occasione festosa per incoraggiare anche chi in bici non va regolarmente. Oggi più che mai siamo convinti che un maggiore uso della bicicletta sia un importante contributo al miglioramento della mobilità, ma anche della qualità della vita della città e delle persone.

Riflessioni su Bicinfesta

In questi trentadue anni il mondo è cambiato, Milano è cambiata, più persone vanno in bici e si sono moltiplicate le occasioni e i modi di pedalare. Bicinfesta continua a essere l'unica grande manifestazione ciclistica non competitiva a Milano, ma certamente non è più l'unica occasione per pedalare insieme e non è più il solo momento sociale, culturale, ludico di chi ama andare in bicicletta.

In queste 32 edizioni, Bicinfesta ha raggiunto il suo scopo principale: tanta gente in giro in bici è il segno evidente del contributo dato. Dobbiamo però anche dire che la formula di Bicinfesta è rimasta fondamentalmente ancora quella delle origini e che a questo punto pensiamo occorranò cambiamenti più decisi. Vorremmo adeguare la festa di primavera a nuovi obiettivi e alla rinnovata visione del futuro che desideriamo. Ragionare su Bicinfesta ci ha portato a fare anche altre riflessioni.

L'utilizzo dello spazio urbano

Quest'anno il Comune ci ha chiesto all'ultimo momento di trovare un luogo di partenza diverso da quello che avevamo richiesto perché già occupato: questo ci fa riflettere sull'utilizzo che l'Amministrazione di Milano fa dello spazio pubblico negli ultimi anni. Gli spazi cittadini (tra cui quelli tradizionalmente utilizzati per le partenze di Bicinfesta) sempre più spesso sono occupati per lunghi periodi da "grandi eventi" che garantiscono un apporto economico molto elevato, irrinunciabile per il Comune. Quindi le richieste di organizzazioni e Onlus come Fiab Ciclobby passano in secondo piano.

Gli spazi del centro storico, come piazza del Duomo, il Parco Sempione, piazza Castello (il luogo che avremmo occupato con le nostre biciclette per un paio d'ore la mattina del 31 marzo 2019) o i Giardini Pubblici, sono luoghi sensibili sottoposti a vincolo monumentale. Questi spazi pregiati sempre più spesso vengono occupati per settimane da eventi privati di grande impatto, possibili solo grazie a una forte capacità economica degli organizzatori.

Spieghiamo qui perché non si è svolta l'edizione 2019.



Sono occupazioni imponenti, impattanti, che sottraggono lo spazio pubblico a una fruizione realmente pubblica. Ricordiamo che per l'inaugurazione di un locale di una nota catena di caffè americana l'Amministrazione ha concesso al privato la chiusura totale di piazza Cordusio per ore, bloccando la circolazione di tutti i mezzi, deviando le linee dei tram e persino impedendo l'attraversamento ai pedoni. Il Comune di Milano ha optato dunque per uno spinto utilizzo privato dello spazio pubblico.

La sicurezza: l'impatto economico

La sicurezza è un fattore che impegna sempre più le amministrazioni e le organizzazioni come la nostra. A manifestazioni come Bicinfesta è richiesto obbligatoriamente un ampio apparato di tutela da parte della Polizia Locale, il cui costo è da quest'anno totalmente a carico dell'organizzatore e risulta la voce più pesante del budget della manifestazione.

Siamo totalmente d'accordo sul principio che le attività organizzate da privati non debbano gravare sul pubblico. Per Bicinfesta (basata unicamente sulla capacità e la dedizione dei suoi volontari) vorremmo però si potesse parlare di manifestazioni di valore sociale, per essere riuscite, in tempi non sospetti, a portare sulle strade e ad avvicinare alla bicicletta centinaia e centinaia di persone. A Milano il servizio di scorta è praticamente obbligatorio, il numero di uomini e mezzi è stabilito dalla Polizia Locale, così come le ore di servizio. La revoca del contributo economico per servizi obbligatori come questo ha creato una situazione assolutamente non sostenibile per nessuna organizzazione Onlus della nostra dimensione che voglia fare qualcosa per la città.

La sicurezza: la scorta della Polizia Locale

Se a Milano è necessaria la scorta di decine di vigili in moto e in automobile affinché alcune centinaia di persone una domenica mattina possano attraversare la città in bicicletta, vuol dire che la cultura della mobilità attiva e l'educazione al valore della ciclabilità sono

ancora molto indietro. Da un lato la città (o meglio le persone quando sono alla guida di un veicolo) non accetta ancora chi va in bici e vede il ciclista come un intralcio, un invasore, usurpatore del proprio spazio. Dall'altro lato la Polizia Locale ritiene che il ciclista in strada sia in pericolo e per questo vada protetto, scortato durante le manifestazioni e messo in trincea quando è in strada. Ma il ciclista non è necessariamente in pericolo e andare in bici non è di per sé un'attività pericolosa, lo può diventare se lo è il contesto in cui il ciclista si muove.

Il contesto milanese ben poco ha fatto finora per creare condizioni di sicurezza e di accoglienza, fisica e mentale, per chi ha scelto la bicicletta per muoversi. Se per fare una pedalata a Milano occorre un'imponente scorta motorizzata vuol dire che la città non è ancora cambiata, prima di tutto culturalmente. E la crescita culturale deve essere portata avanti dalle istituzioni, un'associazione non può supplire allo Stato.

Vogliamo però pensare positivo e ripartire al più presto, cercando di alleggerire l'organizzazione e puntando maggiormente sul valore sociale e culturale della manifestazione, anche cogliendo l'apertura che in questo senso ci ha manifestato l'Assessore alla Mobilità Granelli. Soprattutto vogliamo continuare a lavorare per conquistare alle biciclette lo spazio in strada e nella testa delle persone, e non solo per quelle tre ore che dura Bicinfesta. La prossima Bicinfesta conserverà lo spirito della festosa invasione che accoglie ciclisti di ogni tipo, ma soprattutto moltiplicherà gli sforzi per convincere anche i più scettici che la bicicletta non è un'ideologia o uno stile di vita da imporre, ma un mezzo di trasporto conveniente per chi lo usa, comodo, veloce, economico e salutare. Provare per credere.

1: Il D.L. 50/2017 convertito in Legge 96/2017 recita all'art. 3-bis "Le spese del personale di polizia locale (...) sono poste interamente a carico del soggetto privato organizzatore o promotore dell'evento".

Guida Biscàro
(Presidente FIAB Milano Ciclobby)

Le "coperte scucite" del 2019 di Fiab Milano Ciclobby

La prima del 2019: sabato 9 marzo

Questa ricognizione della rete ciclabile milanese ha esaminato le ultime realizzazioni, da piazzale Lavater a piazza della Repubblica, al Cimitero Monumentale e dintorni.

Il ritrovo era in piazzale Lavater, dove sono state collocate le sistemazioni provvisorie in funzione della prossima riqualificazione della piazza e dell'asse Morgagni-Bacone. Con Biscàro e Galli - gruppo tecnico di Fiab Ciclobby - erano presenti una ventina di cittadini, oltre all'ingegner Lucilio Cogato (Direzione Mobilità, Ambiente ed Energia, Area Tecnica Infrastrutture per la mobilità, Responsabile Unità Progettazione Nuove Opere e Ristrutturazioni); l'assessore a Mobilità e Ambiente Marco Granelli, che aveva un impegno istituzionale, ci ha raggiunti lungo il percorso. Riportiamo qui, in forma schematica e per luoghi, le note su quanto sperimentato nel corso del sopralluogo.

Piazzale Lavater: la riqualificazione in corso.

Ci siamo trovati nello spazio a fianco della scuola, già liberato dalle automobili (che lo occupavano con sosta illegale) e restituito ai cittadini con la posa di panchine e rastrelliere. L'attraversamento di via Ramazzini è stato messo in sicurezza, riducendone la larghezza con uno spartitraffico; via Cadamosto presenta nel progetto una pista ciclabile in sede propria bidirezionale che attraversa piazza Santa Francesca Romana per condurre all'attraversamento di viale Regina Giovanna e consentire l'accesso ciclabile a via Spallanzani (zona pedonale). La ciclabile così costruita non prevede l'accesso da viale Regina Giovanna provenendo da piazza Ascoli.

Fiab Ciclobby ritiene che via Cadamosto debba essere risolta diversamente, eliminando i tratti di binari del tram abbandonati (intervento attualmente non previsto dal progetto) e lasciando i ciclisti in strada. Evidenza che è necessario un attraversamento pedonale che permetta a chi proviene da via Ramazzini di raggiungere l'area riqualificata, che comprenda l'eliminazione di almeno un posto auto (allo stato, le auto parcheggiate creano una barriera invalicabile e ostruzione visiva).

Via Melzo: disegnare una zona 30.

In via Spallanzani facciamo una sosta all'incrocio con via Melzo. Fiab Ciclobby ritiene che la sistemazione a zona 30 così come realizzata non sia di nessuna efficacia, rimanendo ampia la larghezza della carreggiata in corrispondenza dell'incrocio con via Frisi, dove è ricorrente la presenza di veicoli in sosta illegale che occludono la visibilità dell'incrocio. Fiab Ciclobby osserva anche la grande quantità di "parigine", che creano ostacoli alla circolazione ciclistica e pedonale (si pensi anche alle persone ipovedenti e non vedenti nonché a quelle a mobilità ridotta), senza neppure ottemperare alla loro funzione di dissuasori della sosta illegale. Parigine che risultano quindi inutili, pericolose, antiestetiche. E anche costose.

Piazza Oberdan: attraversamenti e incroci.

Si osserva la difficoltà di passaggio per la presenza di dehors, caditoie per gli alberi, gradini, in spazi di larghezza insufficiente per il passaggio in promiscuità coi pedoni.

L'attraversamento di corso Buenos Aires avviene attraverso scivolo e attraversamento pedonale, creando un unico imbuto nel quale confluiscono in entrata e in uscita flussi di utenze dalle esigenze diverse (ciclisti e pedoni) creando non poche difficoltà di convivenza. Si nota come i ciclisti spontaneamente si posizionino all'incrocio con viale Vittorio Veneto (direzione centro) in casa avanzata. Fiab Ciclobby segnala la pericolosità dell'incrocio, dovuta alla svolta a destra dei veicoli su viale Vittorio Veneto, che tendono a tagliare la strada ai ciclisti che procedono dritti.

Piazza della Repubblica: il nuovo incrocio ciclabile.

La ciclabilità è stata risolta facilitando gli attraversamenti dei numerosi incroci, prevedendo una sezione di strada per le biciclette e relative semaforizzazioni. Fiab Ciclobby ritiene che le soluzioni adottate agli attraversamenti siano funzionali; è perplessa, invece, sulla quantità di segnaletica verticale e quindi di palificazione che la Polizia Locale impone per interventi come questo.

Viale Monte Santo: che modello di ciclabilità?

La pista ciclabile da poco ultimata presenta a protezione di alcuni tratti delle barriere stradali in metallo (parapetti). Il tecnico progettista, come già aveva espresso l'assessore Granelli nel precedente sopralluogo, le giustifica in quanto a protezione di punti che, secondo le statistiche di incidentalità, risultano particolarmente pericolosi. Viene fatto però notare che c'è un evidente disequilibrio tra situazioni iperprotette e zone non protette: uscito da un tratto presidiato da cordoli e parapetti, il ciclista si trova infatti abbandonato in mezzo al traffico, a fare i conti con automobilisti impreparati e infastiditi dalla sua presenza, dovendosi giostrare in spazi di risulta, con veicoli parcheggiati in doppia fila e magari pure con pavimentazioni in pessime condizioni di manutenzione. Verifichiamo che la barriera metallica è stata posta incomprensibilmente come elemento di separazione tra il marciapiede e la nuova ciclabile in viale Monte Santo in direzione piazza Repubblica. Fiab Ciclobby ritiene che sia fondamentale migliorare la qualità complessiva delle condizioni stradali sia attraverso un diffuso controllo della velocità, sia attraverso un'accurata opera di manutenzione delle pavimentazioni, sia con l'utilizzo diffuso delle corsie ciclabili in sede stradale in sola segnaletica.

Piazza Einaudi: la ciclabile sparita.

Il disegno della Biblioteca degli Albi ha interessato anche il tratto della rialzata piazza Einaudi, attraverso la quale passava la ciclabile che,



Viale Monte Santo all'incrocio con piazza della Repubblica

connettendosi con la pista di via Melchiorre Gioia, evitava al ciclista di buttarsi in strada (tratto da viale della Liberazione a via Sasseti-via Pirelli). L'accesso ciclabile è stato "dimenticato", e in sua vece è comparsa una scalinata. I tecnici provvederanno ad aprire un passaggio nell'aiuola che separa percorso ciclabile da percorso pedonale in viale della Liberazione, per consentire di raggiungere una rampa che riporta in quota. Anche sul lato opposto (in direzione piazza Gae Aulenti - passeggiata Luigi Veronelli) - con la sopraelevazione che sovrasta il tunnel di viale Luigi Sturzo (tuttora vietato al transito bici verso la stazione Garibaldi!) esiste una scalinata e non sono state previste soluzioni per il passaggio delle bici da e verso viale della Liberazione, che infatti salgono e scendono dal prato adiacente come si può facilmente constatare dalla visibile presenza di solchi sterrati nel manto erboso a fianco delle scalinate. **Fiab Ciclobby insiste su una maggiore interazione tra assessorati** (il progetto della Biblioteca degli Alberi è stato realizzato dall'Assessorato Urbanistica Arredo e Verde, assessore Maran) e auspica occasioni di controllo, verifica e suggerimenti da parte dell'associazione di scopo.

Piazza Sigmund Freud (spazio antistante la stazione Garibaldi): nei panni del cicloturista.

Viene fatto notare come lo spazio antistante la stazione Garibaldi FS sia degradato e per nulla accogliente, sia per il ciclista che per i pedoni, tutti costretti a percorrere riscicati marciapiedi, tra una barriera in new jersey e un parcheggio per veicoli: davvero un brutto biglietto da visita, anche per i turisti. Manca una segnaletica che indirizzi il cicloturista sbarcato a Milano lungo le direzioni consentite, considerando che il tunnel, come ricordato sopra, non è legalmente praticabile dalle biciclette. Il grande parcheggio per biciclette collocato a quota superiore sul viale Sturzo non è utilizzato, perché lontano dagli accessi; si fa notare anche come la fermata del mezzo pubblico sia priva di pensilina e sedute per l'attesa (le rastrelliere sono utilizzate come panchine).

Fiab Ciclobby chiede che venga prestata cura e attenzione nella progettazione e manutenzione degli spazi pubblici, a maggior ragione per un nodo di intermodalità fondamentale qual è una stazione.

Piazzale Cimitero Monumentale: come progettare gli spostamenti in bicicletta.

Lungo il semicerchio della piazza pedonale è stata tracciata una corsia ciclabile - a tratti in promiscuo con i pedoni, a tratti riservata su marciapiede - monodirezionale verso via Nono; il senso inverso non è previsto; il ciclista pedala in una strada sempre molto trafficata, in spazi residui minimi.

Fiab Ciclobby richiede che la ciclabilità progettata tenga sempre conto di entrambe le direzioni, privilegiando la monodirezionale, anche riducendo lo spazio destinato ai veicoli.

Via Nono: lo spazio per la bicicletta che non c'è.

Nelle ore di punta, con i veicoli affiancati in doppia colonna (in entrambe le direzioni), lo spazio per la bicicletta materialmente non esiste; lo spazio ci sarebbe invece utilizzando in promiscuo i larghi marciapiedi pochissimo utilizzati dai pedoni, ma sempre molto utilizzati - per necessità di sicurezza - dai ciclisti: il lato lungo il muro di cinta del cimitero non ha accessi; il marciapiede lato Fabbrica del Vapore ha un unico accesso che potrebbe essere segnalato da un dosso.

Fiab Ciclobby ritiene che, essendo la sicurezza delle persone la prima condizione da garantire, occorra destinare i due marciapiedi all'uso in promiscuo coi pedoni, anche in deroga alle rigide dimensioni previste dal Cds.

Via Ceresio: la ciclabile in costruzione.

Lascia molto perplessi il tratto di ciclabile in direzione centro: ha ridotto il marciapiede (su cui parcheggiano illegalmente gli scooter, riducendo ulteriormente lo spazio per i pedoni); le barriere metalliche, invece che aumentare la sicurezza - come sostiene il tecnico, nella rigida applicazione del regolamento - proteggendo il ciclista dal tram, la può al contrario compromettere: essendo la transenna fissata all'interno della ciclabile, ne riduce la sede e può diventare un ostacolo in quanto il manubrio di una bicicletta vi si può incastrare, provocando pericolose cadute. L'innesto dal piazzale Cimitero Monu-

mentale confligge pesantemente con i pedoni.

Fiab Ciclobby chiede che nella progettazione di infrastrutture - già così pesanti - si utilizzino, pur nel rispetto della normativa, maggior leggerezza e buon senso.

Cavalcavia Bussa: situazione.

L'assessore Granelli illustra il progetto che verrà realizzato a breve, come segue schematicamente.

Da via Borsieri a via Quadrio/Ceresio: 1) tratto via Pastrengo-via Pepe in controsenso ciclabile (con eliminazione di alcuni posti auto in sosta); 2) tratto cavalcavia: in ciclabile attuale, che diventerà monodirezionale in discesa verso via Quadrio in controsenso, in promiscuo con i pedoni (?); 3) via Quadrio: in controsenso rispetto alla direzione dei veicoli, ottenuto con lo spostamento della sosta verso il centro carreggiata, in sola segnaletica ("modello via Comacchio"); 4) tratto via Farini-via Ceresio: in controsenso ciclabile; da via Quadrio a via Borsieri: il ciclista sale rimanendo su strada (ora a sezione sensibilmente ridotta per la presenza del controsenso ciclabile), mentre il tratto sul ponte verrà tracciato in sola segnaletica, allo scopo di restringere visivamente la carreggiata e indurre l'automobilista a mantenere la velocità entro i 30 km/h.

Il progetto prevede anche la sistemazione della sosta regolare, con l'eliminazione della sosta sul marciapiede davanti alla sede di Ciclobby e con la riorganizzazione "legale" nello slargo tra via De Castilia e via Borsieri, concordandone l'uso con la proprietà del condominio di Borsieri 4.

Fiab Ciclobby propone l'utilizzo di una segnaletica che rammenti all'automobilista che il ciclista ha la priorità e che gli è quindi vietato il sorpasso.

Mancando nel Cds italiano la segnaletica relativa alle fietsstraat (strade a priorità ciclistica, in vigore in Olanda, Germania e Belgio), si suggerisce di trovare degli escamotage, per esempio facendo riferimento al Titolo II - Costruzione e tutela delle strade, Capo I, 2. Installazione di opere e cantieri ed apertura di accessi sulle strade (Artt. 20-22 Cds), Art. 30. Segnalamento temporaneo (art. 21 C.s.), in particolare riferendosi al comma 2 "I segnali di pericolo o di indicazione da utilizzare per il segnalamento temporaneo hanno colore di fondo giallo".

Guida Biscaro, Eugenio Galli

La seconda "coperta scucita", sabato 18 maggio

Questa ricognizione della rete ciclabile milanese ha esaminato il tragitto da Bonola a piazza Duomo.

Proviamo a immaginare una mattinata nel corso della quale dobbiamo raggiungere mete precise: quindi occorre tenere presente il tragitto più breve e lineare per raggiungere ogni meta.

Il percorso che esaminiamo oggi è anche un collegamento diretto da Rho (Rho centro, Rho stazione, Expo) al centro di Milano ed è quello che con il Municipio 8 si vorrebbe individuare come Bicipolitana 8. Pur essendo uno dei due percorsi indicati nelle mappe all'epoca di Expo 2015, mancano connessioni e semplici ma indispensabili interventi di segnaletica orizzontale e verticale per la sicurezza del ciclista.

Con Biscaro e Conter - gruppo tecnico di Fiab Ciclobby - erano presenti una decina di cittadini, oltre al consigliere di Municipio 8 Ermanno Gargano.

Riportiamo qui, in forma schematica e per luoghi, le note su quanto sperimentato nel corso del sopralluogo.



Biforcazione di via Gallarate alla rotonda del Cimitero Maggiore e interruzione della ciclabile.

Dal piazzale della M1 Bonola a via Gallarate.

Tra via Quarenghi e via Gallarate, per un lungo tratto non c'è permeabilità: occorre risalire un tratto verso nord, imboccare via Parabiago, e, attraverso via Bolla, inserirsi su via Gallarate. In via Bolla è stato costruito un attraversamento rialzato che collega le due parti del nuovo parcheggio attrezzato, con segnaletica verticale di limite 30 km/h; non essendoci nessun restringimento della carreggiata in quel punto, ed essendo il rialzo poco evidente e molto lungo, il limite di velocità è sempre superato. Poco più avanti, la via attraversa due gruppi di edifici Aler in cui vivono moltissimi bambini, che giocano e si muovono liberamente e poco controllati da un lato all'altro della strada.

Fiab Ciclobby pone all'attenzione di Comune, Municipio e PL la pericolosità di via Bolla per l'incolumità dei bambini e chiede che vengano presi provvedimenti efficaci di riduzione della velocità a tutela della loro sicurezza.

Nel Municipio 8 esiste praticamente già un percorso che connette piazza Stuparich con la fermata M1 Bonola. Il percorso si svolge lungo le vie Martino Bassi e Gaetano Moretti su ciclopedonale, nelle vie Carlo Poma e Trenno (a senso unico verso la periferia) per cui andrebbe trovata una alternativa sicura alle vie Natta e Sant'Elia in direzione centro, e lungo alcune ciclabili e giardinetti per arrivare alle vie Cechov e Kant, dove c'è la ciclabile che porta sino alla fermata Bonola. Gargano si è detto interessato a inserire questo percorso nella proposta di Bicipolitana 8.

Via Gallarate: le corsie ciclabili su strada.

La lunga corsia ciclabile su strada in sola segnaletica e monodirezionale (2 km, tra confine con Pero e Cimitero Maggiore) assolve efficacemente il proprio compito, garantendo una fascia di transito per i ciclisti su una strada piuttosto veloce ma mai eccessivamente trafficata: l'unica corsia automobilistica è più che sufficiente al carico viabilistico.

Fiab Ciclobby crede nell'utilizzo diffuso delle corsie ciclabili in segnaletica, ritenendole uno strumento efficace, economico, di rapida esecuzione, di semplice modifica e adattabilità.

Fiab Ciclobby chiede fortemente che le corsie su strada vengano impiegate in tutta la città, creando così una rete ciclabile diffusa capillarmente su tutto il territorio, che garantisca lo spazio di diritto dei ciclisti (sottraendolo alla sosta illegale in doppia fila, da decenni tollerata a Milano), ne aumenti la sicurezza e renda evidente agli automobilisti di non essere i soli utilizzatori della strada.

Piazza Cimitero Maggiore e piazzale Accursio: la sicurezza del ciclista alle svolte.

Alla rotonda del Cimitero Maggiore, la via Gallarate si biforca: la corsia si interrompe 20 metri prima e il ciclista che intende procedere diritto deve con decisione segnalare con il braccio sinistro l'intenzione, procedendo con molta attenzione per cautelarsi dalla svolta a destra in via Rizzo, che gli automobilisti affrontano sempre in velocità, tagliandogli la strada.



Corso Sempione

La stessa esperienza avviene in piazzale Accursio - e alcuni dei partecipanti la sperimentano di persona - per la svolta a destra dei veicoli in via Marco Ulpio Traiano.

Fiab Ciclobby chiede che il Comune di Milano, forzando il silenzio dell'attuale Cds e indipendentemente dai pareri del Ministero dei Trasporti, sperimenti:

- la continuità della corsia ciclabile su strada fino alle intersezioni, e anche in particolare lungo gli attraversamenti (così come avviene per esempio a Berlino), mediante una semplice linea tratteggiata;
- l'adozione delle "case avanzate" (o "linee d'arresto avanzate") che permettono al ciclista di posizionarsi davanti agli altri veicoli, in una situazione di totale visibilità che garantisce loro maggiore sicurezza, evitando anche di costringerli a respirare l'aerosol di inquinanti.

È stata anche evidenziata la complessità per il ciclista, che non transita da viale Certosa, nel dirigersi da piazzale Accursio verso via Gallarate con necessità di percorrere un tratto sui marciapiedi.

Viale Certosa: i controviali e il progetto di riqualificazione del Comune.

In assenza di tecnici del Comune, viene riportato a grandi linee il progetto di riqualificazione, così come noto ai membri del GT:

- lo spartitraffico, in direzione fuori città, verrà liberato dalle automobili che lo occupano illegalmente;
- i controviali diventeranno strade a 30 km/h: la sosta verrà riorganizzata, attuando la disposizione dei parcheggi alternata, soluzione che - attraverso la creazione di una sorta di chicane - costringe i veicoli a tenere la velocità entro i limiti, e contemporaneamente permette al ciclista - che invece viaggia in linea retta - di non essere pericolosamente sorpassato.

Fiab Ciclobby ribadisce ancora la richiesta e l'auspicio che tutti i controviali cittadini diventino strade a 30 km/h, anche attraverso la riorganizzazione della sosta, la creazione di chicane in sola segnaletica, la posa di dossi rallentatori ecc.

Viale Cenisio: convivenza veicoli e ciclisti.

Si percorre una strada che presenta la consueta modalità comune a moltissime altre: veicoli che viaggiano su due corsie affiancate, in una carreggiata di dimensioni tali da lasciare sulla destra una fascia della larghezza di un'automobile, che è regolarmente occupata da automobili in sosta illegale in doppia fila.

Fiab Ciclobby sollecita l'Amministrazione a un costante, rigoroso, capillare controllo e sanzione della sosta illegale.

Fiab Ciclobby chiede che il Comune di Milano, anche forzando l'attuale Cds, sperimenti una soluzione in segnaletica orizzontale che individui in questa fascia liberata - tra le auto in sosta regolare e quelle in movimento - lo spazio dedicato al transito di biciclette e cargo bike.

Per questo tipo di strade, per cui una corsia ciclabile risulterebbe irre-

>>>

alizzabile a norma di CdS, si propone di **tracciare solamente una linea colorata** che identifichi un percorso definito come spazio dedicato ai ciclisti.

Corso Sempione e il progetto di riqualificazione del Comune, gli incroci e gli attraversamenti.

In assenza di tecnici del Comune, viene riportato a grandi linee il progetto di riqualificazione, così come noto ai membri del GT:

- i parterre alberati verranno liberati dalle automobili che li occupano illegalmente, restituendo questo spazio verde a tutti i cittadini;
- sui parterre verranno individuati un percorso pedonale e una corsia ciclabile monodirezionale, il tutto allestito come parco lineare (panchine ecc.);
- si sta valutando di ricavare spazio per la sosta dei veicoli lungo il viale centrale.

Alcuni residenti che si sono uniti al gruppo hanno espresso la contrarietà a ricavare sosta al centro, ritenendo che la sosta nelle corsie centrali sia incompatibile con la monumentalità di corso Sempione e che di conseguenza lo spazio destinato alla sosta debba essere ridotto.

Fiab Ciclobby ha chiesto di semplificare gli attraversamenti, eliminando elementi divisori tra pedoni e ciclisti, che risultano ostacoli inutili e costosi, e identificando invece uno spazio più ampio e permeabile, in grado di adattarsi ad accogliere in modo flessibile i due tipi di utenza, di volta in volta in numero variabile.

Fiab Ciclobby ritiene che la larghezza delle ciclabili debba essere ampia, ben oltre le misure minime stabilite dal CdS, tali da permettere in modo agevole e in sicurezza il sorpasso tra ciclisti.

Fiab Ciclobby chiede che i controviai siano comunque individuati come strade 30 km/h (v. sopra).

Parco Sempione e piazza Castello: stato della ciclabile.

L'ultimo tratto di corso Sempione verso il Parco è difficilmente praticabile in bicicletta: manca l'attraversamento dedicato e una chiara destinazione d'uso. In particolare, i larghi marciapiedi con i dehors sono ciclopedonali? O le bici possono transitare solo in promiscuità col tram? Procedendo a destra, lungo la pista ciclabile bidirezionale che circonda il Parco sul lato della Triennale, si segnala che:

- con la pioggia la pista si allarga (viale Milton in corrispondenza della fermata Atm);
- la biforcazione all'incrocio tra viale Gadio e via Paleocapa presenta segnaletica ed elementi divisorii che la rendono molto simile a un percorso di prova per bambini, costringendo i ciclisti a manovre innaturali; il passaggio di quattro Veloleo ne ha dimostrato tutta l'inutilità e inefficacia.

Qui il gruppo si è sciolto. Il programma avrebbe previsto l'analisi delle criticità dell'asse piazza Castello-piazza Duomo ma, dato l'approfondimento che queste richiederebbero, abbiamo preferito rimandarle ad altra occasione.

Cogliamo comunque l'occasione per lanciare due proposte.

La prima è semplice e di facile attuazione: mascherare la baracca "provvisoria" - che custodisce il cantiere della Veneranda Fabbrica a ridosso del Duomo, affacciando sulla piazzetta Reale - con grandi vasi per alberi ad alto fusto, per rimediare a una situazione inaccettabile nel cuore di Milano.

La seconda richiede invece un'azione politica e consiste in:

- chiudere il centro/Area C al transito dei veicoli privati non residenti, anche ibridi ed elettrici e compresi scooter e moto;
- attuare un controllo rigoroso degli orari per il carico/scarico delle merci;
- trovare alternative al transito e alla sosta dei bus turistici intorno al Castello, in via Manzoni ecc.; nel frattempo, Fiab Ciclobby è favorevole all'istituzione del super ticket.

Intanto spingiamo per un provvedimento che riteniamo semplice ed equanime: **aumentare il ticket di ingresso in Area C dai 5 euro attuali (a fronte del biglietto giornaliero ATM di 4,50 euro) ad almeno 30 euro per tutti i veicoli, indipendentemente dal tipo di propulsione (anche ibridi ed elettrici).**

Gruppo Tecnico Fiab Milano Ciclobby

La nostra "Scuola guida bicicletta"

Partito il 7 settembre, il corso di Fiab Milano Ciclobby per imparare a guidare la bici ha avuto un grande successo.



In sedici, un uomo e quindici donne, la più piccola di 6 anni, la più grande di 71, si sono trovati con i nostri volontari davanti all'Arena Civica per tre ore di lezione, assolutamente gratuite, il cui primo obiettivo era quello di far scomparire la paura, paura di perdere l'equilibrio, di cadere.

E come si fa? Si comincia con biciclette senza pedali (gentilmente fornite da Rossignoli, storico negozio di bici in corso Garibaldi), che si spingono appoggiando a terra i piedi: proprio come le bici che da qualche anno si usano per i bimbi piccolissimi. Che questo metodo funzioni lo dimostra il fatto che dopo un po' i principianti chiedono i pedali e sono addirittura elettrizzati all'idea di partire finalmente per un vero, sia pur breve, giro in bicicletta.

C'è chi non aveva mai provato e chi da piccolo aveva provato, era caduto e non aveva avuto più il coraggio di ricominciare; e c'è chi da piccolo non aveva avuto a disposizione una bici da bambino, e su quelle da adulto non era riuscito neppure a salire. Ciclobby già da anni aveva dato lezioni per imparare ad andare in bicicletta, ma solo lezioni individuali a singole persone. Questo è stato il primo corso collettivo e, visto il successo, c'è da scommettere che non sarà l'ultimo.

D.S.



TréntaMi in Verde: molto più di un esperimento

La prima sperimentazione *TréntaMi, Zona 30 gente contenta* si era tenuta dal 10 al 13 maggio 2018 tra piazza San Luigi, via Scrivia, via Tagliamento e via Don Bosco, su iniziativa di Genitori Antismog con Fiab Milano Ciclobby, progetto e consulenza dell'architetto urbanista Matteo Donde, con la collaborazione del Comune di Milano-Assessorato Mobilità e Ambiente e la partecipazione di molti cittadini della zona, "coordinati" dagli attivisti della *social street Residenti di piazza San Luigi*. Ne abbiamo scritto su *Ciclobby Notizie*, numero 1 del 2018.

Ma questa seconda sperimentazione *TréntaMi in Verde*, che coinvolge via Rovereto e la zona antistante l'ingresso del Parco Trotter, chiamata esedra, in via Giacosa e che ne è la chiusura prospettica, aveva ambizioni molto più grandi. Intanto, non prevedeva una durata di quattro giorni ma di tre mesi; poi aggiungeva le parole "in verde" perché il verde è fondamentale nelle città ed era utile, bello e necessario raccontare che esso non dovesse essere limitato al parco, ma potesse estendersi oltre la sua recinzione. La presenza del verde - al momento in vaso e in fioriere - richiedeva una fattiva collaborazione di chi vive nel quartiere: è stata perciò fondamentale la presenza del gruppo di attivisti di NoLo Social District, che proprio su queste strade aveva ambientato il progetto *Mobi*, progetto di mobilità dolce arrivato secondo al Bilancio partecipativo 2018 nel Municipio 2.

Come il precedente, anche lo scopo di questa

Cominciato come esperimento, questo progetto può diventare realtà.



seconda sperimentazione è quello di restituire lo spazio pubblico alle persone, sottraendolo alla dilagante quanto ahimè incontrastata invadenza dei veicoli e degli scooter. Il progetto prevedeva:

- l'eliminazione delle auto in sosta illegale nell'esedra davanti al cancello del Parco scolastico Trotter sulla via Giacosa;
- la riduzione della lunghezza dell'attraversamento pedonale di via Rovereto, proprio davanti all'esedra: mediante l'ampliamento consistente dei marciapiedi in prossimità dell'incrocio ("musioni"), i pedoni restano in strada per un breve tratto e quindi sono in maggior sicurezza;
- la riduzione dei raggi di curvatura dei nuovi marciapiedi: costringendo gli automobilisti a ridurre sensibilmente la velocità, l'attraversamento è più sicuro;
- la riduzione della sede stradale di via Rovereto: spostando i parcheggi in linea verso il centro della carreggiata, uno dei due marciapiedi guadagna circa 1,50 m di larghezza, si elimina la sosta in doppia fila e si è indotto un rallentamento della velocità dei veicoli.

Le aree così sottratte alla sosta dei veicoli sono state allestite con panchine e rastrelliere, fornite dal Comune; con tavoli, fioriere autocostruite con pallets, piante in vaso acquistati dai Genitori Antismog con i fondi di Patagonia e dal bando #noPlanetB di punto.sud. NoLo ha provveduto ai volontari per la manutenzione del verde (cui ha collaborato anche l'associazione Via Padova Viva), per la colorazio-

ne dell'esedra e del marciapiede nord di via Rovereto, a organizzare attività di informazione e di coinvolgimento della cittadinanza, ha risposto puntualmente e tenuto a bada i detrattori della realizzazione, che spesso portavano motivazioni pretestuose e non informate.

Ricordiamo che la maggioranza centro-destra di Municipio 2 ha dato parere contrario alla sperimentazione perché toglieva posti auto, peraltro si parla solo di quelli illegali nell'esedra e di quelli sui marciapiedi, altrettanto illegali.

Per il verde è intervenuta Core-Lab, una realtà che si occupa di "Benessere delle persone, benessere dell'ambiente", che ha scelto delle essenze che potessero resistere per tre mesi, fossero belle ed economiche. Sul suo sito trovate maggiori informazioni.

Da parte sua, il Comune anche questa volta ha fatto la sua parte, prima di tutto credendo in questa modalità di restituzione dello spazio ai cittadini; senza il suo apporto fattivo una sperimentazione del genere non sarebbe stata possibile.

L'assessorato alla Mobilità e Ambiente, nella persona dell'assessore Granelli e del suo staff, si è fatto carico di:

- richiedere l'occupazione del suolo pubblico;
- far approvare il progetto dell'arch. Donde dalla Polizia Locale, che è molto rigida sull'applicazione della normativa e poco incline a sperimentare (ma ricordiamo che tutta la sistemazione viabilistica è conforme al Codice della Strada in vigore);
- realizzare la segnaletica orizzontale;
- fornire e posare la segnaletica verticale;
- fornire e posare un nuovo tipo di cordolo, utilizzato per la prima volta in questa occasione, da posarsi "a secco" e quindi anche facilmente removibile.

>>>

>>>

Ha provveduto anche a ridipingere il muro di recinzione del Parco Trotter, imbrattato di tags, e al rifacimento di tutto l'asfalto dell'asfido, che versava in condizioni pietose.

Dopo un passaggio istituzionale in Municipio 2, il progetto è stato presentato in conferenza stampa il 4 aprile 2019; successivamente è stato raccontato ai residenti dall'assessore Granelli e da tutti i protagonisti; poi per tre volte, allo scadere di ogni mese, è stato di nuovo illustrato nel suo svolgimento in occasioni pubbliche nelle quali i cittadini sono stati invitati a esprimere il loro parere; i promotori hanno raccolto firme per la trasformazione da sperimentazione a realtà permanente; mentre altri reclamano il ritorno allo stato di fatto.

È utile segnalare che il presidente di Municipio 2, Samuele Piscina, non si è mai presentato alle occasioni pubbliche per un confronto diretto.

Il Comune ha protratto la sperimentazione fino a fine anno, per raccogliere dati, monitorare la situazione ed effettuare le verifiche tecniche che, con gli opportuni aggiustamenti, possano portare a rendere permanente la sperimentazione.

Intanto, in continuità con questa sperimentazione, il Comune con l'assessorato Urbanistica e Verde e l'assessorato Mobilità e Ambiente ha realizzato dalla parte opposta di viale Monza una piazza di "urbanistica tattica" con modifica della viabilità, anche con l'idea di collegare e dare continuità pedonale e ciclabile tra via Rovereto e via Martiri Oscuri, e che dovrà prevedere il ridisegno dell'attraversamento del viale Monza, al momento molto critico.

Guida Biscaro

Addio al dottor Borrelli

Il 20 luglio ci ha raggiunto l'annuncio della morte di Francesco Saverio Borrelli, ex magistrato e capo della Procura di Milano.

Persona limpida dai modi garbati, dall'aria distinta e gentile, di grande spessore umano e culturale.

E anche ciclista quotidiano.

Ricordo che aveva partecipato molti anni fa ad alcune iniziative di Fiab Ciclobby, e proprio nel corso di una di queste, quando ero ancora presidente dell'associazione, lo avevo incontrato personalmente, scambiando poche parole con lui e un breve saluto, manifestandogli grande stima, ricambiato da un suo largo sorriso che ancora porto nel cuore. Riposi in pace.

Eugenio Galli

Una giornata con "Co...senza Ciclabile"



Andare in bici, cosa c'è di più bello? Il desiderio di salire in sella e andare a scoprire il mondo accomuna ciclisti urbani e ciclovicciatori di tutta la penisola. Non in tutte le città, però, farlo è facile alla stessa maniera: ci sono luoghi ancora privi di piste ciclabili, in cui i molti appassionati del mondo delle due ruote non trovano un punto di incontro, un luogo ufficiale in cui condividere una passione che non si deve limitare alla semplice pedalata ma anche a un sano e costruttivo confronto per rendere i centri abitati più adatti all'utilizzo della bicicletta.

Sarà per questo motivo che la Fiab nata a Cosenza, in Calabria, si chiama proprio "Co...senza ciclabile", evidenziando volutamente il doppio senso del nome dell'associazione e quindi la quasi totale mancanza di piste ciclabili nell'urbe bruzia? Lo chiedo direttamente ai fondatori, Marcello e Noemi Carbone, padre e figlia. L'occasione per incontrarli e chiacchierare è quella di un evento da loro organizzato e volto a far conoscere il territorio cosentino. Un territorio che conosco bene, sono infatti nata lì, e lì ho trascorso gran parte della mia vita prima di trasferirmi a Milano; un territorio scoperto spesso in bici ma in maniera del tutto solitaria. E ora che ritorno nella mia città natia durante festività e vacanze scopro che è nata una associazione Fiab con l'obiettivo di fare evolvere Cosenza e trasformarla in una città "a misura di bicicletta". La mia gioia è grande, l'entusiasmo incontenibile!

Decido quindi di contattarli e di unirmi a una loro iniziativa. Nel mese di aprile partecipo al

Una associazione Fiab con questo nome vive da qualche anno a Cosenza, e una ciclista milanese di adozione l'ha incontrata.

"Cicogna Day", una pedalata ad anello di circa 40 chilometri nella Valle del Crati, alla scoperta dei siti di nidificazione di alcune coppie di cicogne bianche. La cicogna è un uccello migratore che in primavera lascia i quartieri di svernamento a sud del Sahara e giunge fino al nostro continente: un viaggio lungo e difficile che può permettersi solo un animale resistente e con una apertura alare di circa 160 centimetri. Il suo ritorno in Italia risale agli anni Ottanta, quando ha ripreso a nidificare nel nostro paese grazie soprattutto ad alcuni progetti della Lipu. Da allora, in pochi anni, le coppie sono cresciute fino a circa 300, e alcune hanno prescelto proprio la Calabria per nidificare. La pausa è anche l'occasione per ascoltare una interessantissima spiegazione della storia e della morfologia delle cime che circondano la valle del fiume Crati: a Est la Sila, a Nord il Pollino e a Ovest la Catena Costiera.

Successivamente riprendiamo le nostre bici e ci avviamo verso il punto di arrivo: ma durante il tragitto chiacchieriamo con piacere con Noemi, la quale mi parla dei tanti progetti in cantiere, e con Marcello, il quale mi racconta la storia dell'associazione, nata nel 2014. Un momento decisivo, raggiunto dopo lunghi vagheggiamenti e formazioni, frutto dell'incontro dell'esperienza e della conoscenza approfondita del territorio del padre e dell'entusiasmo e la propensione all'associazionismo sociale della figlia. Una Fiab, insomma, nata dalla passione per il mondo della bici, dall'amore per la propria terra, sorta nel terreno fertile di una famiglia che ha sempre vissuto all'insegna del cicloturismo. Oggi Co...senza Ciclabile si pone alcuni importanti obiettivi, tra i quali ottenere il limite di 30 km/ora nel centro urbano per le auto, l'istituzione dei "sensi unici eccetto bici", le rastrelliere lungo le vie principali, la possibilità di portare le bici negli autobus dal centro storico all'Università, piste ciclabili ben delimitate, insomma, tutto ciò che serve per rendere ciclabile questa città che ancora non lo è ma che un giorno, certamente, lo sarà grazie ai giovani cittadini e alle loro iniziative, a una forte presa di coscienza rispetto alla questione e soprattutto grazie alle attività di sensibilizzazione di questa giovane ma determinata Fiab cosentina.

Laura Russo

Appuntamenti

Novembre

Attività formativo-organizzative venerdì 8 novembre - venerdì 29 novembre Corso avanzato di manutenzione della bicicletta

La prima serata del corso avanzato di manutenzione della bicicletta, riservato ai soci e dedicato a quanti hanno già dimestichezza con le piccole riparazioni e vogliono imparare a eseguire interventi più delicati sulla propria bici. Le serate sono quattro: 8, 15, 22, 29 novembre. Dalle 21:00 alle 23:00, Sede Fiab Milano Ciclobby, Via Borsieri 4/E. Info: Gruppo Meccanici

Cicloturismo domenica 10 novembre

Nelle campagne tra i navigli
Tutto in bici lungo i navigli Pavese e Grande nel piacevole (si spera) clima autunnale. Ritrovo h 09:00 Mi - Chiesetta di San Cristoforo. Info: Vinicio Bevilacqua, tel. 333 6412490

Culturale in città km 20

Milano è più bella in bici - Storia di Milano
Alla ricerca dei luoghi della storia di Milano Concludiamo il ciclo di Milano è più bella in bici con un Itinerario fuori dal libro con una cartellata nei luoghi più significativi della storia di Milano. In mattinata. Ritrovo h 09:30, Fontana di piazza Castello. Info: Sergio Ghisoni, tel. 3486603332

Cicloturismo domenica 17 novembre

Pranzo in cascina
Pranzo in cascina, antipasti: formaggio primo sale con pepe rosa, zippota con composte fatte in casa, cotichino e lenti, salame e sotto acetati. Poi risotto con zucca, budino di latte e cioccolato, caffè, acqua, vino ogni 4 €. 25. Ritrovo h 10:00 Piazza 24 Maggio (Darsena). Info: Vinicio Bevilacqua, tel. 333 6412490

Milano Arte domenica 17 novembre

Milano nell'Ottocento
Giro mattutino in bici accompagnati dall'arch. Rocculi e

da Marialuisa Bonivento. Ritrovo h 10:00, Piazza Duomo, lato piazzetta Reale, partenza alle 10:15. Info: Gianfranco Rocculi; Maria Luisa Bonivento, marialuisabonivento@gmail.com, tel. 3314613601

Attività formativo-organizzative lunedì 18 novembre

Consiglio direttivo Fiab Milano Ciclobby
Riunione mensile, aperta a tutti i soci, per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20:30, Sede FIAB Milano Ciclobby.

Dicembre

Cicloturismo domenica 1 dicembre

Al santuario di Caravaggio
Attraversiamo campagne e graziosi paesi per raggiungere il famoso santuario dedicato all'apparizione della Madonna nel 1432. Ritrovo h 09:00 Cassina de Pomm (ciclopodona Martesana da via Gioia). Info: Vinicio Bevilacqua, tel. 333 6412490

Incontri sabato 14 dicembre

Festa degli Auguri
Incontriamoci in sede per scambiarsi gli auguri di Natale e dell'anno nuovo, passando una bella serata insieme. Dalle 18:00 alle 22:00, Sede FIAB Milano Ciclobby.

Cicloturismo domenica 15 dicembre

Alla mostra dei presepi
Visiteremo la mostra dei presepi in una chiesa sconosciuta. Ritrovo h 09:00 Cassina de Pomm Martesana Via M. Gioia. Info: Vinicio Bevilacqua, tel. 333 6412490

Milano Arte domenica 15 dicembre

Milano nel Novecento
Giro mattutino in bici accompagnati dall'arch. Rocculi e da Marialuisa Bonivento. Ritrovo h 10:00, Piazza Duomo, lato piazzetta Reale, partenza alle 10:15. Info: Gianfranco

LEGENDA

- pianura
- collina
- montagna
- difficoltà
- aereo+bici
- auto+bici
- treno+bici
- pullman+bici
- traghetto+bici
- metro+bici
- funivia+bici
- anche per ragazzi



Rocculi; Maria Luisa Bonivento, marialuisabonivento@gmail.com, tel. 3314613601

Incontri

domenica 15 dicembre Sede aperta
Per agevolare le iscrizioni all'associazione per il 2020, prima apertura domenicale della sede. Approfittatene anche per fare gli ultimi regali di Natale: cosa c'è di meglio che regalare a un amico ciclista la tessera di Fiab Milano Ciclobby? Dalle 10:30 alle 18:00, sede Fiab Milano Ciclobby.

Attività formativo-organizzative martedì 17 dicembre

Consiglio direttivo Fiab Milano Ciclobby
Riunione mensile, aperta a tutti i soci, per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20:30, Sede FIAB Milano Ciclobby.

Cicloturismo sabato 28 dicembre - giovedì 2 gennaio

Capodanno... a sorpresa
Festeggeremo insieme all'Isola d'Elba. Info: Stefania Maffei, maffei.ste60@gmail.com, tel. 3384294284. Termine iscrizione: 02/12

Iscriviti a Fiab Milano Ciclobby!

Ci sono 10 buoni motivi per iscriversi...

...e diversi modi per farlo:

1. Assicurazione RC bici 24/24 h.
2. Consulenza legale e assicurativa gratuita per risarcimento danni.
3. Abbonamento annuale alla rivista BC (con soli 6 euro in più).
4. Gite in città e fuori, per "tutte le gambe".
5. Ciclovicci, raduni e attività culturali organizzati da Fiab Milano Ciclobby e altre associazioni Fiab.
6. Corsi di manutenzione e riparazione bici.
7. Informazione costante, tramite sito, mailing list, notiziario "Ciclobby Notizie".
8. Sconti e agevolazioni nei negozi amici di Fiab Milano Ciclobby e in tutta Italia presso alberghi, tour operator e altro.
9. Gilet fluorescente in regalo, se sei un nuovo iscritto.
10. Dai forza alla FIAB che promuove l'uso della bici in Italia, sostiene i ciclisti, si batte per la loro e la tua sicurezza e rivendica lo sviluppo di una mobilità sostenibile e sicura.

QUOTE ASSOCIATIVE (nuovi soci e rinnovi)

Socio ordinario	€ 30
Socio ordinario con abbonamento alla rivista BC	€ 36
Socio sostenitore	€ 50
Socio benemerito	€ 80
Familiare di un socio	€ 20
Gruppi familiari (senza limite di numero)	€ 70
Da 15 a 18 anni e studenti	€ 20
Da 15 a 18 anni e studenti con abbonamento alla rivista BC	€ 26
Fino a 14 anni (nati nel 2006)	€ 5

La tessera Fiab Ciclobby ha validità gennaio-dicembre.

L'abbonamento a BC, la rivista bimestrale della Fiab su ambiente, movimento, cultura, è riservato a soci ordinari, studenti, gruppi familiari, sostenitori e benemeriti. Per i soci ordinari e studenti è necessario richiederlo al momento dell'iscrizione versando un contributo spese di 6 euro.

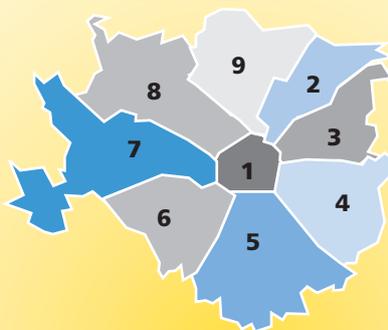
- passare in sede dal martedì al venerdì ore 17-19; sabato ore 10.30-12 (solo contanti)
- con sistema Paypal, per possessori di carta di credito, accedendo dal nostro sito www.ciclobby.it nella sezione "Come iscriversi"
- bonifico bancario intestato a Ciclobbyonlus presso Banca Prossima IT21 2033 5901 6001 0000 0116 921
- versamento su conto corrente postale n. 11 35 82 07 intestato a: CICLOBBY onlus - via Borsieri 4/E - 20159 Milano

Per il c.c. postale e il bonifico bancario è importante indicare la causale del versamento ('nuovo socio' o 'rinnovo'), per i nuovi soci con nome, cognome, indirizzo, telefono, data di nascita, professione, e-mail.

Amici di Fiab Milano Ciclobby

Gli Amici di Fiab Milano Ciclobby sono negozi convenzionati con la nostra associazione, dove puoi:

- beneficiare di sconti, offerte e omaggi per i soci
- ritirare il notiziario e il calendario delle nostre iniziative



LEGENDA

- C** bici di cortesia durante le riparazioni
- D** deposito di biciclette
- L** lavaggio bici
- N** noleggio di biciclette
- P** pompa pubblica
- R** riparazione di biciclette
- U** bici usate
- V** vendita di bici, accessori, abbigliamento

Per diventare un negozio Amico di Fiab Milano Ciclobby o per comunicare variazioni: vanna.bartesaghi@libero.it tel. 389.679.73.11

Zona 1

Olmo - La Biciclistima

piazza Vetra 21 - tel. 02 33400992
www.olmo.it olmo.milano@olmo.it

RUV

Rossignoli

corso Garibaldi 71 - tel. 02 804960
www.rossignoli.it info@rossignoli.it

NPRUV

Silvestrini

viale Caldara 37 - tel. 02 5468074
www.silvestrinibiciclette.net

PRUV

Urban Mobility

via Arena, 19 - tel. 335 5862699
www.urbanmobility.it fabrizio@urbanmobility.it

PV

Zona 2

Bici & Radici

via N. D'Apulia 2 - tel. 02 83418589
www.bicieradici.com info@bicieradici.com

CDLNPRUV

Cascina Quadri In Bici

via Nuoro 2 - tel. 333 1137792
www.cascinaquadriinbici.com
piromaria.grassi@gmail.com

CPRUV

East River

via Jean Jaures 22 - tel. 340 2206478
markomanico@poliprojects.it

DN

Riva Auto SAS

via Don Guanella 5 - tel. 02 2576591
info@rivaauto.com

RV

Zona 3

Brompton Junction Milano

via Melzo ang. Spallanzani - tel. 02 36587670
www.bromptonjunction.com
info@bromptonjunction.it

CNPRUV

Ciclicoss

via Canaletto 1 - tel. 02 70102358
www.ciclicoss.it cicli.coss@libero.it

NPRV

Due Ruote Porpora

via Porpora 151 - tel. 02 2847956
www.dueruoteporpora.it michele.scirano@yahoo.com

PRV

Farmacia Internazionale Coliolo

via Carlo Matteucci 43 - tel. 02 29516248
carmelita.coliolo@gmail.com

Iamobici

via G. Amadeo 39 - tel. 02 70106758
iamobici@gmail.com

LPRUV

L'Erbolario Abbracciabosco

via Teodosio 46 - tel. 02 2362453
www.abbracciabosco.com
erboristeria@abbracciabosco.com

P

La Bottega di Peter

via C. Goldoni, 41 - 380 9017 779
peterbruno121@gmail.com

DLNPRUV

Libreria Popolare di via Tadino

via Tadino 18 - tel. 02 29513268
info@libreriapopolare.it

Mi-Wheels

piazza S. Materno 18 - tel. 335 8251990
claudio.giovanzana@gmail.com

LPRV

Silvestrini

piazzale Susa 7 - tel. 02 87391899
www.silvestrinibiciclette.net

PRUV

Zona 5

La Bicicletteria

via A. Sforza ang. via Spaventa - tel. 02 8461286
www.labicicletteria.it gigibici@alice.it

CNPRUV

Zona 6

Il Biciclettaio

via Santa Rita da Cascia 14 - tel. 02 89762077
www.ilbiciclettaio.it info@ilbiciclettaio.it

CDNPRUV

Il Biciclettaio

via Andrea Verga, 22 - tel. 339 1186742
www.ilbiciclettaio.it info@ilbiciclettaio.it

PRUV

La Bicicletteria

via Washington 60 - tel. 02 4984694
www.labicicletteria.it info@labicicletteria.it

CNPRUV

La Stazione delle Biciclette

via Ettore Ponti 21 - tel. 02 89056878
info@lastazione dellebiciclette.com

PRUV

Rossignoli

via Solari 40 - tel. 02 472690
www.rossignoli.it info@rossignoli.it

NPRUV

Zona 7

Cicli Santamaria

via Rubens 26 - tel. 338 1467013
robertosantamaria@live.it

RV

La Ciclistica Milano

via Pellizza da Volpedo, 12 - tel. 02 36550328
www.laciclisticamilano.it
officina@laciclisticamilano.it

CLPRV

Zona 8

Doniselli

via Procaccini 11 - tel. 02 34533031
www.doniselli.it info@martinwalter.it

PRUV

In bici contro mano

via Cenasio 50 - tel. 02 84143782
www.inbicicontromano.it
inbicicontromano@outlook.it

CDNPRUV

La Bicicletteria

Centro Comm. Portello p.le Accursio
tel. 02 39260565
www.labicicletteria.it info@labicicletteria.it

CNPRUV

Metropolis Bike

via G. Govone 26 - tel. 339 7515938
www.metropolisbike.it veralliluigi@alice.it

LNPRUV

Zona 9

Igor Bike

via Francesco Arese 20 - tel. 02 69901353
www.igorbike.com iverner@libero.it

CLPUV

Nino Bixio

viale Fulvio Testi 64 - tel. 02 66102953

R

Itineranti

Giardinieri a pedali

Negozio itinerante - tel. 339 1486010
giardinieripadali@gmail.com

Libri sotto casa

Negozio itinerante - tel. 339 7840144
librisottocasa@outlook.it

Sostieni FIAB Milano Ciclobby!

Sostieni l'associazione ciclo-ambientalista che promuove l'uso della bici per la mobilità quotidiana e per il tempo libero, tutela i diritti dei ciclisti e rivendica lo sviluppo di una mobilità sostenibile e sicura.

www.ciclobby.it