



Osservazioni di Ciclobby al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Lo scorso 9 ottobre si è conclusa l'ultima fase di partecipazione civica sul Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Pums), adottato dal Consiglio comunale con delibera dell'8 giugno 2017.

Prima dell'approvazione definitiva la procedura prevedeva che il documento fosse sottoposto per 60 giorni alle osservazioni di cittadini, enti e associazioni al fine di permettere a tutti gli interessati di partecipare alla sua redazione. Abbiamo dato ancora il nostro contributo, trasmettendo, attraverso il sistema predisposto sul sito di Amat, le osservazioni al Pums messe a punto dal gruppo tecnico di Fiab Milano Ciclobby. Il Pums contiene le strategie e le linee guida sul futuro della mobilità milanese,

con un orizzonte a dieci anni. Il processo di redazione del Pums è stato avviato con delibera di Giunta nel novembre 2012 con l'approvazione delle linee di indirizzo. Sono seguiti vari momenti di confronto con la cittadinanza e, da febbraio a maggio 2015, si era già svolta una prima fase di osservazioni.

Anche nel 2015 avevamo partecipato, protocollando un documento con le osservazioni che facevano riferimento alla prima versione del Piano: gli uffici tecnici hanno poi analizzato le osservazioni,



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 Amici della Bicicletta onlus
www.fiab-onlus.it

seguici
su



FIAB Ciclobby
Onlus



@ciclobby

In questo numero:

Milano si muove: incontro preparatorio per il Pums 3

Smog: perché chiamarla ancora "emergenza"? 5

Primi dati sul Censimento ciclisti 2017 6

Accordo Scali: buone nuove per la città? 7

Ciclabilità urbana e bici condivise 8

Moda (in)sostenibile 11

Il nuovo senso unico eccetto bici in Brera 12

Apertura portiere: un occhio di attenzione 12

La Coperta Scucita nell'ovest milanese 13

Una giornata particolare nel Parco Adda Nord 15

Assicurazione RC ciclista: uno dei vantaggi per chi si associa 16

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@rcm.inet.it)

Responsabile coordinamento redazionale
Donata Schiannini

Hanno collaborato: Vanna Bartesaghi, Mariella Berti, Guida Biscàro, Marco Capocchi, Massimo Conter, Stefania Fuso Nerini, Giordana Gagliardini, Maurilio Grassi, Valerio Montieri, Sergio Verrecchia.

Per le foto si ringraziano: Guida Biscàro (ricerca fotografica e foto), Sergio Borroni, Giordana Gagliardini, Eugenio Galli, Maurilio Grassi, Valerio Montieri, Veronica Rizzoli (archivio); alcune delle foto provengono dal Web.

Grafica e impaginazione Silvia Malaguti

Stampa: Mediaprint - Milano

Questo numero è stato chiuso
il 30 ottobre 2017

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 Porta Garibaldi. Passante ferroviario: stazione Porta Garibaldi. Tram 7, fermata Lagosta. BikeMi postazione 194 Borsieri/Confalonieri.

Presidente Fiab CICLOBBY onlus: Guida 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.retecivica.milano.it/conferenzambiente

Ciclobby aderisce a



Federazione Italiana
Amici della Bicicletta
che aderisce a

European
Cyclists'
Federation



Poste Italiane Spa Spedizione in abbonamento postale
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/20014 n 46)
art. 1, comma 2-DCB MILANO. In caso di mancato
recapito rendere al CMP Roserio.

segue dalla prima

sezionandole e facendo annotazioni su ciascuna per motivare l'accoglimento totale o parziale, o il rigetto. Il documento che ne è scaturito è stato portato in adozione in Consiglio comunale, giungendo infine alla recente serie di osservazioni.

Ci sarà ora una nuova fase di valutazione tecnica dei contributi pervenuti (che terminerà presumibilmente nel gennaio 2018) a cui seguirà quindi l'approvazione definitiva del documento da parte del Consiglio comunale.

Nel merito delle osservazioni che abbiamo presentato, queste sono state circa 50, e toccano molti capitoli, non solo il 7.3.3 che è quello relativo alla ciclabilità.

Sarebbe lungo e complesso addentrarci nei dettagli, anche perché le osservazioni dovevano essere svolte in maniera molto puntuale, mediante una scheda che richiedeva di: individuare il punto del testo dove collocare l'osservazione (prima, dopo, o in sostituzione di una parte esistente); inserire il testo proposto; indicare le motivazioni a suo sostegno.

Renderemo comunque disponibili sul sito i file con le osservazioni presentate, per chi desiderasse approfondire.

A grandi linee, i temi che abbiamo evidenziato sono:

- esplicitazione dei finanziamenti e dei tempi di realizzazione delle opere, sottolineando l'urgenza degli interventi relativi alla ciclabilità;
- necessità di dotarsi di strumenti di monitoraggio, inserendo negli strumenti di analisi permanenti a disposizione della amministrazione comunale il Censimento dei ciclisti;
- necessità di dotarsi in tempi brevi (subito dopo l'approvazione del Pums) del Biciplan, strumento di settore per lo sviluppo delle strategie sulla ciclabilità;
- necessità di operare in sinergia con i Comuni adiacenti per favorire risposte alle esigenze della mobilità ciclistica in chiave metropolitana;
- necessità di disporre, entro un breve termine, l'interruzione della anticipazione dell'orario di termine di AreaC introdotta al giovedì (cosiddetto "Giovedì dello shopping");
- sulla sosta veicolare regolamentata, necessità di superare l'idea di una immanenza tra la proprietà del veicolo e un preteso diritto al parcheggio residenziale gratuito, introducendo il principio che l'offerta di sosta regolare non debba essere gratuita nemmeno per i residenti;
- sulla sosta irregolare, ribadita la necessità di intervenire affinché le prassi di tolleranza della sosta illegale (es. marciapiedi, parterre alberati, isole spartitraffico e simili) vengano eliminate, applicando la normativa vigente, con attività di controllo sistematico da parte delle funzioni preposte (Polizia Locale);
- sul tema del controllo di velocità, necessità di applicare nel breve termine la riduzione

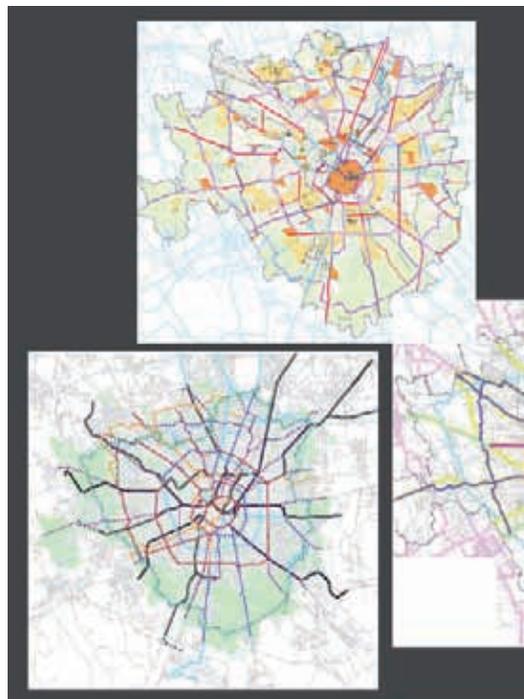


strutturale del limite di velocità urbano a 30 km/h in tutte le strade urbane dotate di controviali laterali (es. viali delle regioni);

- inoltre, opportunità di introdurre entro 6 mesi dall'approvazione del Pums il limite di velocità a 30 km/h esteso all'intero settore urbano gestito con il sistema *charging* (Area C);
- per i grandi eventi attrattori di pubblico (quali ad es. Settimana della moda, Salone e Fuorisalone) previsione di una regia organizzativa che, insieme ai diversi settori competenti del Comune, alla polizia locale, ad Atm e agli *stakeholder* (es. Camera della moda, Confcommercio), si occupi di gestire la programmazione delle esigenze della mobilità sostenibile per l'intera durata degli appuntamenti.

Guida Biscàro, Eugenio Galli

*Tavole della ciclabilità
contenute nel Documento di piano*



Milano si muove: un incontro sui temi del Pums

La mattina di sabato 30 settembre si è svolto su questi temi un incontro pubblico al quale abbiamo partecipato.

Organizzato dal Comune alla fine della *Settimana europea della mobilità* e nell'approssimarsi della scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni al Pums (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), l'incontro era dedicato alla partecipazione e all'ascolto. Presso la storica Officina Generale Atm di via Teodosio, dopo alcuni interventi introduttivi fra i quali quello dell'onorevole Paolo Gandolfi (che ha illustrato anche gli ultimi sviluppi della proposta di Legge-quadro sulla ciclabilità, di cui trattiamo in questo *Notiziario* a pag. 18), sono stati presentati gli obiettivi fissati per la mobilità e le linee di azione prioritarie nell'orizzonte di piano. Cittadini, associazioni, operatori dei settori mobilità, logistica, istituzioni pubbliche e private hanno preso parte a diversi tavoli tematici ed espresso i propri contributi, suggerendo azioni e segnalando specifiche criticità.

Ciascun tavolo era presieduto da un rappresentante del Comune e aveva un proprio referente incaricato di riportare in sintesi nella sessione plenaria finale quanto emerso dai singoli gruppi di lavoro. Per Fiab Milano erano presenti: la presidente Guia Biscaro, il coordinatore del gruppo tecnico Valerio Montieri e l'ex presidente Eugenio Galli, che hanno partecipato ad altrettanti tavoli di confronto. Ciascuno di loro qui ne dà conto sinteticamente.

Il tavolo di lavoro a cui ha preso parte Eugenio Galli aveva come specifico focus tematico le **Politiche e azioni di governo e riduzione del traffico**.

Fra i partecipanti anche Damiano Di Simine (Legambiente), Salvatore Crapanzano (Ordine Ingegneri), Pietro Bagnato (Polizia Locale), Paolo Festa (sindaco di Pieve Emanuele), vari esponenti di aziende di logistica merci conto terzi (fra cui Ninivirta Transport), e altri operatori del settore, come Amat, Trt Territorio, Tom-Tom. Per il Comune era presente Stefano Riazola (direttore settore Mobilità), mentre il referente conclusivo era Massimo Marciani di Fit Consulting, società di consulenza dedicata ai temi della mobilità sostenibile. Dopo un ricco e stimolante dibattito, le principali richieste rappresentate nella sintesi finale di questo gruppo sono state su tre macroargomenti.



1. Sosta

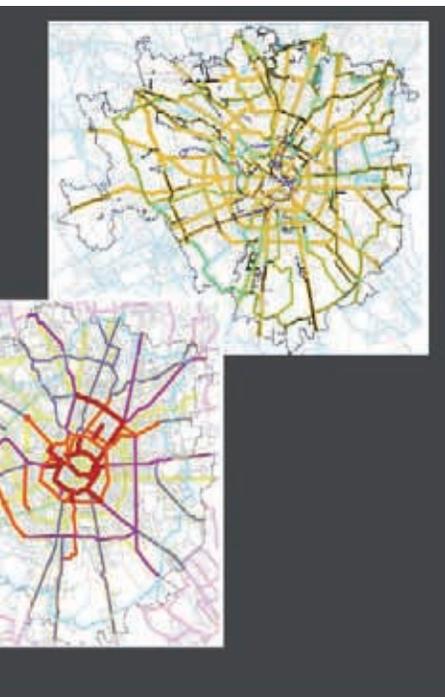
- esigenza di un ripristino della legalità rispetto alle molte irregolarità tollerate (es. auto in sosta sui marciapiedi): è stato osservato che, se manca una sanzione certa, i divieti lasciano il tempo che trovano, annotando, a riprova di ciò, che proprio il tempestivo e costante controllo degli ingressi in AreaC è uno dei motivi per cui questo provvedimento di limitazione del traffico ha funzionato;
- sull'offerta di sosta regolare in strada, in un'ottica di tutela e promozione dello spazio pubblico, introdurre il principio che, laddove viene consentita la sosta in strada, questa sia a pagamento anche per i residenti (è stato da alcuni fatto notare che il tema del parcheggio a pagamento è "esplosivo", nel senso che il Consiglio comunale è stato ed è fortemente diviso al suo interno, in modo trasversale alle forze politiche di appartenenza, con una prevalente contrarietà alla introduzione di simili principi).

2. Logistica merci

- promozione di veicoli a basso impatto ambientale (anche mobilità elettrica con capacità superiore 7,5 t);
- evidenza del rischio che e-commerce (da taluni definita "logistica del capriccio") monopolizzi l'attenzione e le risorse;
- aumento del numero piazzole di carico / scarico merci e miglioramento dei controlli sull'utilizzo (consentire una sosta carico / scarico in condizioni di sicurezza e sanzionare utilizzi abusivi).

3. Mobilità

- obiettivo: scoraggiare il flusso quotidiano di auto in ingresso a Milano (oltre 600.000 veicoli/giorno);
- si è discusso della Lez (acronimo di Low Emission Zone): un'area all'interno della quale possono entrare solo veicoli che rispettano determinati criteri e/o standard ambientali. Si è evidenziato che, con il prossimo avvio di quel provvedimento, potranno circolare veicoli con minori emissioni inquinanti allo scarico determinando un diretto miglioramento della qualità dell'aria con particolare riferimento all'esposizione agli inquinanti da traffico di prossimità. In relazione a tale provvedimento, è stata evidenziata l'urgenza di ridurre drasticamente i tempi di attuazione, vedendo in questo un elemento sintomatico di una reale volontà di cambiamento.
- è stato nel contempo suggerito di evitare che la Lez sia vissuta come penalizzante verso l'hinterland, sottolineando la richiesta di concertare la misura con i comuni della Città metropolitana;



- il sindaco di Pieve Emanuele ha rappresentato l'esigenza di un confronto costante («non possiamo essere chiamati ai tavoli solo quando c'è l'emergenza smog») ed evidenziato che i tagli di diversi servizi (es. Asl / Asst) creano una necessità di mobilità verso Milano che va considerata con attenzione;
- è indispensabile affrontare e risolvere il nodo della integrazione tariffaria Tpl (Trasporto Pubblico Locale);
- la sicurezza stradale passa anche dalla riduzione del limite di velocità consentito; sono state evidenziate dal Comune alcune criticità legali relative alle effettive possibilità di controllo (es. gli ausiliari della sosta possono intervenire solo sulla sosta "regolamentata"; telecamere di controllo e autovelox non possono essere collocati dove servono; la nuova normativa sulla taratura degli apparecchi, in vigore dal 31 luglio scorso, è di attuazione "impossibile");
- in occasione dei Grandi Eventi (es. Fashion Week, Salone e Fuorisalone) istituire dei tavoli di concertazione tra operatori, Comune, vigili, Atm ecc. per organizzare la mobilità senza subire la polverizzazione delle competenze e il *laissez faire*;
- accessibilità e abbattimento delle barriere: quando si libera spazio pubblico, prestare attenzione agli elementi (da taluni ritenuti di "arredo") come paletti, parigine, cordoli ecc. che costituiscono anche delle insidie per le persone a mobilità svantaggiata;
- avvio definitivo dei semafori asserviti al Tpl e onda verde, esistenti solo su tratte limitate e solo a livello sperimentale.

Al tavolo di lavoro "Ciclabilità" ha partecipato Guia Biscaro, insieme a tecnici Amat, un paio di cittadini utilizzatori della bicicletta, l'ex direttore dell'ufficio ciclabilità del Comune di Milano Fabio Lopez e l'architetto Matteo Dondè; coordinatore del tavolo l'ingegnere Alfredo Druifuca, trasportista della società Polinomia.

In modo estremamente schematico, riassumiamo i punti che il tavolo ha identificato per un'azione a favore della ciclabilità.

1. Biciplan

- è lo strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica: piano degli interventi, priorità, monitoraggio ecc.; è indispensabile che, immediatamente dopo l'approvazione del Pums, se ne avvii la redazione, assegnando a essa tempi certi; è richiesta una figura dirigenziale con poteri esecutivi e di coordinamento.
(Temi inseriti da Fiab Milano Ciclobby nelle proprie osservazioni al PUMS)

2. Riduzione del tasso di motorizzazione

- come peraltro auspicato dal Pums stesso, il gruppo di lavoro ritiene prioritario agire sulla riduzione del tasso di motorizzazione cittadino (il Documento di piano auspica di scendere a 450 veicoli/1000 abitanti), come condizione per il recupero a un diverso uso degli spazi pubblici, attraverso ad esempio: riduzione della presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi e in seconda fila, mediante sanzionamento costante; ridefinizione delle tariffe della sosta (anche per i residenti in Area C e per moto e ciclomotori); eliminazione delle deroghe, ovvero sottoponendo anche i veicoli ibridi ed elettrici a tariffazione in Area C.
(Temi inseriti da FIAB Ciclobby nelle proprie osservazioni al PUMS)

3. Costruzione del consenso:

- è necessario lavorare su comunicazione ed educazione, per spingere e invogliare a passare a modi di muoversi in alternativa all'uso dell'auto privata; è importante lavorare per stemperare e ricomporre il conflitto, anche in termini di percezione, di "antipatia", tra i vari utenti della strada.

3. Rete di Comuni per l'alternativa

- alcuni Comuni italiani hanno attuato interventi per la ciclabilità, applicando le interpretazioni più aperte e avanzate delle normative e del Codice della Strada ("Comuni 30 e lode"); si ritiene sia utile e necessario favorire la condivisione delle informazioni e dei processi positivi in modo da mettere

in rete gli strumenti utilizzati, rendendoli *pratica diffusa*.

4. Velostazioni

- per favorire la diffusione della bicicletta è necessario provvedere in maniera significativa al contrasto dei furti;
- uno dei sistemi è quello di dotare la città di parcheggi custoditi (anche automatizzati) nei pressi delle stazioni ferroviarie, e aumentare la dotazione di posti bici sicuri.

5. Cicloturismo

- valorizzare la vocazione turistica di Milano e del suo hinterland.
- (Fiab Onlus sta promuovendo il progetto Aida – Alta Italia Da Attraversare, 900 km dal Moncenisio a Trieste, con un tracciato che passi attraverso le città del nord Italia, vedi a pag.14 del numero scorso del Notiziario).

Per le altre relazioni, ci avvaliamo degli appunti raccolti nel corso delle sintesi effettuate dai referenti dei rispettivi tavoli.

Tavolo Sicurezza, Moderazione del traffico, Mobilità scolastica (referente Matteo Colleoni)

- Trasversalità oggetto: non si migliora la mobilità attiva senza sicurezza, e viceversa; e tutti insieme migliorano la qualità della vita.
- Rapporto tra strumenti di pianificazione e azione; la mobilità attiva è diminuita rispetto a 10 anni fa. Va promossa non perché giusta, ma perché:
 - Si deve (tutela dal basso)
 - Ci si crede (spazio pubblico come valore)
 - Conviene (risparmio di tempo, comodità, concetto di "città comoda").
- Comunicazione: contenuti innovativi e sostenuti da consenso
 - Dire di più: fare e far sapere
 - Continuità di azione (magari fare poco, ma fare in modo continuo)
 - Monitoraggio.
- Integrazione Tpl-mobilità attiva
 - Cambiare abitudini
 - Non dire "cosa" fare, ma mettere le persone in condizione di farlo
 - La mobilità non è frutto di scelte razionali ma soprattutto di abitudini
 - Cambiamenti organizzativi (es. orari delle lezioni per decongestionare la concentrazione dell'offerta).
- Tempistica
 - Obiettivi giusti richiedono tempi giusti
 - Certezza e rapidità
 - Cronoprogramma attuativo va integrato nel Pums.
- Mobilità scolastica
 - È chiave di lettura trasversale della mobilità cittadina
 - Trasversalità nella scuola
 - Per età (adulti, giovani, bambini)
 - Per appartenenza (pubblico, privato).

Tavolo TPL (referente Patrizia Malgeri)

- Passare da un disegno strategico alla programmazione del servizio è nodo centrale.
- Puntare sulle esigenze di integrazione:
 - Integrazione modale
 - Integrazione tariffaria
 - Integrazione con Area metropolitana non è più procrastinabile e non è solo questione tecnica, ma di scelte politiche.
- Esigenze di competitività del Tpl:
 - Velocità commerciale
 - Gerarchizzazione rete Tpl
 - Messa in protezione dei corridoi di qualità Tpl.
- Ripartizione risorse per un servizio di qualità
- Integrazione ferro-gomma
- Integrazione Tpl-sharing
- Integrazione Tpl-mobility manager.

Guida Biscaro, Eugenio Galli, Valerio Montieri

La chiamiamo “emergenza”?

Pubblichiamo qui un comunicato della presidente Fiab Ciclobby diffuso lo scorso 21 ottobre.

Ogni autunno inizia così, con l'emergenza smog; ma qui cosa c'è di imprevisto e imprevedibile?

Il sindaco Sala definisce la situazione insostenibile, le colonnine dell'Arpa ci dicono che l'aria è pessima, da dieci giorni il PM10 ha valori doppi rispetto al massimo consentito (prima della data consentita per accendere le caldaie), ogni autunno inizia così, con l'emergenza smog; ma emergenza è la circostanza imprevista, l'accidente. Qui, cosa c'è di imprevisto e imprevedibile? eppure ogni volta, Milano si trova *impreparata*, come davanti a un evento inaspettato. Non piove da più di un mese e veniamo da un anno straordinariamente secco, non ci voleva molto a pensare che il *mal sottile* si sarebbe fatto vivo presto e non si può nemmeno far leva sull'inquinamento da riscaldamento perché non c'entra.

Eppure la politica è solo capace di giocare allo scaricabarile. Va bene pensare a soluzioni infrastrutturali di lungo termine ma l'urgenza è *oggi*. Pur se qualche cosa si è mosso in questi ultimi anni con l'incentivazione del mezzo pubblico e timidi segnali di maggior attenzione alla mobilità ciclistica e alle zone 30, abbiamo anche assistito alla incentivazione del mezzo motorizzato a due ruote, a una resistenza all'allargamento dell'Area C e a prendere misure concrete di riduzione del traffico automobilistico, compreso quello in entrata a Milano. Il ministro Galletti afferma che là dove la condizione morfologica e ambientale crea situazioni complesse li occorrono interventi forti e “che tutti i Comuni di quella zona li facciano insieme con la stessa determinazione” e infatti abbiamo assistito in questi mesi a una frenata secca sulla politica congiunta nell'area della città metropolitana.

Fiab ha lanciato la campagna di tesseramento 2018 con lo slogan “La bicicletta? Funziona!” proprio per far capire che muoversi in bicicletta è la risposta che noi possiamo dare per una qualità della vita e dell'aria migliori, senza aspettare gli interventi lenti e spesso obsoleti della politica.

Invece si assiste alla incentivazione di politiche di modernizzazione del parco auto, di auto ibride, di auto e moto elettriche pensando di migliorare in futuro la qualità della vita ma di fatto fornendo l'alibi per intasare ulteriormente le nostre città e senza aver più un motivo per ridurre il traffico, la sosta selvaggia e le polveri sottili. Milano è la terza città più inquinata d'Italia dopo Torino e Frosinone e tutti gli anni siamo da capo. Il Municipio 3 ha chiesto ai suoi



consiglieri e ai cittadini di utilizzare bici e mezzi pubblici per muoversi lasciando a casa l'auto, un messaggio importante ma di scarso impatto se non appoggiato dal sindaco e dalla giunta con provvedimenti adeguati. Qui si fa la danza della pioggia, si aspetta la pioggerellina di qualche ora per avere un poco di respiro ma chi pedala ogni giorno nel traffico, chi è costretto a sostare in colonna dietro un'auto o un motorino o cammina spingendo passeggini e carrozzine continua lentamente ad assorbire PM10.

Chiediamo al Comune di difendere la salute dei cittadini, di prendere posizioni forti, di incentivare la mobilità ciclistica con opere “leggere” e realizzabili subito e di più facile realizzazione anche precorrendo i tempi di una modifica legislativa al Codice della Strada, di pianificare la limitazione del traffico motorizzato per tutto il periodo invernale, sopprimere le agevolazioni all'utilizzo delle moto e motorini in Area C, operare con le

scuole per sensibilizzare bambini e genitori ad accompagnare i figli con mezzi differenti dall'auto, accelerare la progettazione di zone 30 realmente tali.

Chiediamo a tutti i cittadini di fare in prima persona una scelta di responsabilità, prima di tutto nel loro proprio interesse, utilizzando il meno possibile l'automobile o lo scooter, scegliendo di spostarsi con i mezzi pubblici, la bicicletta o a piedi, riscoprendo così un modo più gradevole e socievole per muoversi, e diventando parte attiva del miglioramento delle proprie condizioni e della propria città. Milano ha fatto molti passi avanti in questi ultimi anni, si è rivelata turisticamente attraente, ed essere in corsa per ospitare la prestigiosa sede dell'Agencia Europea del Farmaco sembra uno schiaffo morale per tutti coloro che si ammalano d'inquinamento. Abbia il coraggio di dimostrarsi prima nelle politiche ambientali.

Fiab Milano Ciclobby

Dove vanno a finire i soldi delle multe?

In molte città italiane, dicono i giornali, non si sa; ma a Milano lo sappiamo.

L'Ufficio stampa del Comune di Milano ha comunicato il 10 marzo 2017 la destinazione dei proventi delle multe in città; per l'esattezza “degli incassi delle sanzioni amministrative per violazione del Codice della Strada, pari a 75.930.400 euro”.

Il 25% sarà destinato, come prevede la legge, a interventi di ammodernamento, potenziamento e messa a norma della segnaletica stradale; compresa

l'illuminazione pubblica, al cui miglioramento sono destinati quasi 4 milioni di euro.

Un altro 25% è riservato al potenziamento delle attività di controllo e accertamento delle violazioni del Codice della Strada, e all'acquisto di mezzi e attrezzature per la Polizia Locale.

Il restante 50% andrà alla manutenzione delle strade e agli interventi per la sicurezza stradale a tutela delle utenze deboli, come bambini, anziani, persone con disabilità, pedoni e ciclisti.

Bene, se quanto comunicato diventerà presto realtà, saranno smentiti ancora una volta quelli che ripetono di continuo che “le multe servono solo a fare cassa”; intanto, perché se uno non ha violato il codice, la multa non la prende di certo; e poi perché è importante quello che con la cassa si fa.

D.S.

Censimento dei ciclisti 2017: i primi dati

Appuntamento ormai tradizionale, anche in considerazione della scarsità di dati ufficiali relativi alla ciclabilità urbana, l'iniziativa della nostra associazione cerca di fotografare ogni anno la situazione relativa agli spostamenti quotidiani in bici, rilevando i passaggi *da e per* il centro nell'arco di dodici ore di una giornata lavorativa.

Nell'attesa di elaborare e rendere disponibili i dati definitivi, sono pronti i primi dati "grezzi" delle rilevazioni effettuate da quasi 60 volontari durante la giornata di mercoledì 20 settembre.

- Via Beltrami/piazza Cairoli: si passa da 3835 passaggi del 2016 a 3920 del 2017;
- Corso di Porta Romana: da 2020 passaggi del 2016 a 2043 di quest'anno;
- Corso Magenta: da 1986 a 1898 passaggi;
- Corso Venezia: da 3940 a 3746 passaggi.

Questi primi dati segnalano una tendenza alla stabilità del numero dei ciclisti in circolazione all'interno della Cerchia dei Navigli, con alcune situazioni dove si registrano delle flessioni.

Di segno contrario il dato relativo al *bike sharing*.

Come ogni anno, infatti, i volontari hanno distinto, nelle rilevazioni, il numero delle bici private da quelle delle bici in condivisione; quest'anno nel conteggio, oltre alle bici del BikeMi sono state inserite le bici dei nuovi operatori, MoBike e Ofo (queste ultime proprio in quel giorno circolavano per la prima volta).

- Via Beltrami/piazza Cairoli: sale da 759 passaggi del 2016 a 784 del 2017;
- Corso di Porta Romana: da 315 passaggi del 2016 a 322;
- Corso Magenta: da 221 del 2016 a 283;
- Corso Venezia: da 581 a 666 passaggi.

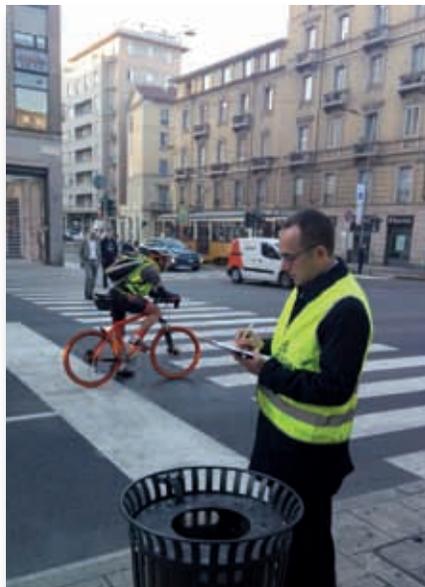
La prima osservazione evidente riguarda due tendenze di segno opposto, che si registrano fra bici pubbliche condivise e bici private.

Infatti, **se il dato generale è stabile o in leggero calo, il mondo della bici condivise appare in grande fermento**: i segnali sono tutti positivi e gli incrementi anche significativi, come nel caso della postazione di Porta Venezia che registra un incremento della frazione del *bike sharing* di circa il 14%.

In attesa dell'analisi più completa dei dati, oltre a ringraziare i tanti volontari che hanno dedicato un pezzetto della loro giornata a questo lavoro essenziale, possiamo cominciare ad abbozzare qualche riflessione più generale.

Innanzitutto **lo stop alla crescita**. L'anno scorso registravamo un significativo balzo

Il 20 settembre scorso Fiab Milano Ciclobby ha effettuato il 16° Censimento Annuale dei ciclisti urbani.



in avanti con aumenti in percentuale spesso a due cifre, cosa che quest'anno non è avvenuta. Il dato stabile riflette la tendenza registrata da un altro censimento realizzato a Milano dallo staff di Polinomia (<http://www.polinomia.it>).

Osserviamo quindi, dopo una crescita spesso sorprendente degli anni passati, una stabilizzazione del dato rilevato. Sappiamo che tanti fattori hanno contribuito a far crescere la spinta verso l'utilizzo di mezzi sostenibili in città, indipendentemente dalle condizioni reali di percorribilità e sicurezza delle strade urbane.

Anche l'uso dei mezzi condivisi ha sicuramente

modificato l'approccio verso lo spostamento in bici in città. La disponibilità del *bike sharing* a flusso libero, con l'ingresso dei nuovi operatori di MoBike e Ofo in affiancamento allo storico *bike sharing* a stallo fisso del BikeMi fa registrare un marcato incremento delle bici pubbliche in circolazione.

Dall'altra parte, il tratto corso Buenos Aires - corso Venezia, da sempre il più affollato di biciclette, segna una flessione di passaggi sicuramente significativa.

La crescita spontanea sta quindi segnando il passo. In questo asse, che sicuramente ha il pregio di essere "diretto", si paga il pegno di non aver realizzato gli interventi richiesti e promessi: dall'allargamento dei marciapiedi dell'epoca Moratti (che nulla prevedeva per la ciclabilità) al mancato proseguimento di interventi di moderazione in corso Venezia dopo l'incrocio di via Palestro, fino alle difficoltà dovute ai cantieri M4 in piazza San Babila e corso Europa. La ciclabilità qui, come altrove, rallenta.

Appare quindi chiaro che per garantire una prospettiva di sviluppo in senso sostenibile questa città deve mantenere le promesse sulle realizzazioni previste ma deve soprattutto rendere continua e coerente l'azione di promozione della ciclabilità. Gli interventi spot non pagano (e costano) e devono lasciar spazio a interventi coerenti e diffusi il più possibile all'interno del tessuto urbano, anche *leggeri*, in sola segnaletica.

Sono inoltre indispensabili politiche forti di riduzione del traffico automobilistico, partendo dal sanzionamento della sosta vietata, della sosta in doppia fila e della sosta su spazi non consentiti (marciapiedi, incroci, aiuole spartitraffico, *linee gialle* occupate da non residenti...).

Solo così un cambiamento, seppur significativo, che tutti percepiamo in città, può diventare un solido cambiamento delle abitudini dei milanesi con un miglioramento reale della qualità di vita in città.

Guida Biscàro
(Presidente Fiab Milano Ciclobby)
Valerio Montieri
(Gruppo Tecnico Fiab Onlus)

POSTAZIONE	2016		2017	
	TOTALE	SHARING	TOTALE	SHARING
BELTRAMI	3835	759	3920	784
MAGENTA	1986	221	1898	283
ROMANA	2026	315	2043	322
VENEZIA SENATO	3940	581	3746	666
TOTALE	11787	1876	11607	2055
PERCENTUALI			-1,53%	9,54%

Nota: i dati si leggono come *totale* passaggi *da e per* il centro, *all'interno dei quali* i dati dello *sharing*.

Accordo scali: buone nuove per la città?

Come noto, a giugno, con la firma dell'Accordo di Programma (AdP), è giunta a conclusione la vicenda per la trasformazione urbanistica delle sette aree ferroviarie dismesse in ambito milanese. Si tratta degli scali Farini, Romana, Porta Genova, Lambrate, Greco-Breda, Rogoredo, San Cristoforo, per una estensione complessiva di oltre un milione e 200 mila metri quadri.

Le parti firmatarie dell'Accordo sono il Comune di Milano, la Regione Lombardia, le società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e la società di investimento Savills Investment Management Sgr SpA. A metà luglio, a conclusione del lungo iter, si è pronunciato anche il Consiglio comunale che a larga maggioranza – con 34 voti a favore e 4 contrari (il Movimento 5 Stelle e Basilio Rizzo) – questa volta ha ratificato l'accordo sottoscritto (nell'ottobre 2015, una precedente versione del medesimo era stata bocciata dal Consiglio).

Se ne è parlato molto a lungo sui *media*, ma non sempre con informazioni puntuali. E la complessità della materia e dell'intera vicenda non la rende neppure agevolmente comprensibile a tutti. Ma la suggestione dei *rendering* neppure può bastare a tranquillizzare la coscienza civica che, inquieta, vuole continuare a porsi domande, senza cedere il posto a ingenui ottimismo di maniera.

Qualcuno definisce questa operazione "una delle più grandi sfide di riqualificazione urbanistica in Europa e un affare immobiliare stimato in oltre un miliardo di euro", e l'Amministrazione afferma che "la rigenerazione degli scali ricucirà i vuoti urbani tra centro e periferia, creando nuovi quartieri caratterizzati da un mix funzionale e abitativo, un'infrastruttura verde diffusa e un sistema di mobilità sostenibile capillare". Se ben gestita, potrà dunque essere un'occasione unica di trasformazione urbana con indubbi e importanti benefici collettivi, misurabili anche dalle prossime generazioni. Ma non mancano voci perplesse o discordi che hanno autorevolmente espresso contrarietà di argomenti, di metodo e di merito. E quindi?

Noi intanto cosa ne sappiamo? Dove si trovano questi scali? A chi appartengono? Cosa c'è oggi e cosa verrà dopo? Quali sono i punti di forza e le criticità dell'accordo di programma recentemente approvato? E come garantire il pieno coinvolgimento della città nei successivi passaggi attuativi, che dureranno anni? Consapevoli delle difficoltà del campo, e però anche convinti che una associazione ambientalista del territorio, quale è la nostra, non possa sentirsi indifferente a una trasformazione così profonda del volto della città, ma debba sforzarsi di partecipare al dibattito e di esprimere un punto di vista informato, abbiamo cercato di ascoltare e di

Abbiamo organizzato nella nostra sede un incontro pubblico sul recente accordo per gli Scali ferroviari: ecco come è andato.

capire.

Presso la nostra sede abbiamo organizzato un primo incontro pubblico, che si è svolto il 7 settembre ed è stato molto partecipato. La serata, con Valerio Montieri del gruppo tecnico di Fiab Milano Ciclobby a far da moderatore, ha visto alternarsi al tavolo come relatori l'architetto Alberto Ferruzzi, della Fondazione Perilparco, e l'architetto Luca Beltrami Gadola, direttore di ArcipelagoMilano.

Ferruzzi, in passato a lungo presidente di Italia Nostra, è un esperto nel campo della progettazione ambientale e nel restauro architettonico; per anni membro della commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali, ha redatto il vincolo e relativi criteri per l'ambito situato tra il Naviglio Grande e Pavese nel Comune di Milano; è stato consulente per il ministero dell'Ambiente per la Direzione della Qualità della Vita, nonché redattore dal 1985 del Piano Paesistico della Regione Lombardia. Beltrami Gadola, dal 1963 al 2006 presidente dell'Impresa Gadola SpA, è stato fra l'altro vicepresidente della "Società italiana per le belle arti ed esposizione permanente", vicepresidente di Assimpredil, Coordinatore della Sottocommissione Tecnologica per i problemi dell'inquinamento interno del Ministero dell'Ambiente; è direttore del settimanale online ArcipelagoMilano, da lui fondato nel 2009.

La discussione ha preso il via evidenziando due aspetti: da un lato, la frammentazione delle aree interessate, che non costituiscono un *unicum* compatto e omogeneo; dall'altro l'estensione complessiva, che risulta pari a 174 campi di calcio o a 7 volte la dimensione dei giardini Montanelli, per dare un'idea.



Un tempo elementi fondamentali del funzionamento economico, sociale e infrastrutturale della città, oggi queste aree rappresentano elementi di discontinuità, essendo per buona parte degradate e in stato di abbandono. Alberto Ferruzzi ha proiettato una interessante presentazione, mostrando, sulla base delle carte progettuali originali, la consistenza, la collocazione e lo sviluppo delle aree degli scali, la cui nascita risale a circa 150 anni fa, con la rappresentazione di una visione strategica di una fervente città industriale. Luca Beltrami Gadola ha sottolineato come quello attuale sia il punto di arrivo di una discussione durata circa 25 anni e gestita da cinque diversi sindaci, sino all'accordo del 2015 bocciato dal Consiglio comunale. Una delle criticità di principio, secondo Gadola, consiste nel fatto che queste aree appartengono al demanio pubblico funzionale e costituiscono un patrimonio inalienabile: nella maggior parte dei casi le aree acquisite erano state a suo tempo oggetto di esproprio di scopo, per motivi "di pubblica utilità", sicché il cambio di destinazione d'uso comporterebbe la decadenza degli atti compiuti a valle di tale decisione. Un motivo formale, quindi, che attiene alla questione della discussa proprietà delle aree, su cui anche le sentenze intervenute nel tempo hanno dato risposte ambigue. Ma secondo Gadola vi è altresì una criticità che attiene allo sviluppo urbano, essendo a suo avviso mancata una analisi dei bisogni, una visione pubblica della città futura che consentisse di programmare con un disegno organico e razionale lo sviluppo urbanistico necessario a sostenerla.

Molti interventi stimolanti anche dal folto pubblico presente. Tra essi vi è stato chi ha evidenziato la necessità di operare un riequilibrio del verde sottratto alla città nei decenni con la cementificazione delle campagne circostanti. Fra i partecipanti, il professor Giuseppe Boatti del Politecnico ha affermato che gli scali sono uno dei luoghi di "intensificazione urbana" a Milano, nei quali si esprime una decisione centralizzata dalla città che viene subita dall'hinterland; alcune di queste aree, come lo scalo Farini, possono rappresentare le ultime lingue di verde urbano esteso, ma l'accordo di programma non dice cosa si farà esattamente e come, né si sa come verrà distribuito il verde pubblico perché tutto è affidato a progettazioni successive. Altre preoccupazioni riguardano la ripercussione sulla qualità dell'aria, per le emissioni prodotte dai veicoli (nuovi nuclei edificati generano nuova domanda di mobilità) ma anche dal riscaldamento degli edifici: i volumi di nuova costruzione ammonterebbero a circa due milioni di metri cubi, ma potrebbero risultare in realtà largamente sottostimati.

Qualcuno ha osservato criticamente che i

>>>

Non tutte le pene sono uguali

Un uomo che nel 2015 guidava con un tasso alcolico tre volte superiore al consentito è stato condannato a una pena particolare.

L'uomo, un cinquantenne milanese (non un ragazzino immaturo), era stato trovato in stato di ebbrezza alcolica dopo essere andato a sbattere contro un muro, facendo male per fortuna solo a sé stesso e alla sua auto, nella notte del 20 dicembre 2015. Un magistrato intelligente, Guido Salvini, giudice della prima sezione penale del Tribunale di Milano, ha sospeso il procedimento a carico del guidatore troppo alcolico e ha disposto la sua messa alla prova per sei mesi presso l'Associazione Vittime della Strada del capoluogo lombardo: quello che dovrà fare è distribuire volantini contro l'uso di alcol alla guida fuori dalle discoteche milanesi. Il giudice ha inoltre deciso che l'uomo debba partecipare al progetto "multa morale", che consiste nel consegnare una cartolina simile a una multa a coloro che commettono infrazioni stradali: dal mancato allacciamento della cintura di sicurezza al trasporto di bambini senza l'uso degli appositi seggiolini.

Ci sarebbe piaciuto ancora di più che quel personaggio fosse condannato, per quei sei mesi, a prestare assistenza alle persone ricoverate in un reparto di traumatologia a causa di un incidente stradale; ma intanto questa pena alternativa ci piace, è certo meglio che metterlo a far niente in una delle prigioni già fin troppo affollate.

D.S.

relatori fossero schierati in senso "non favorevole" all'accordo e che questo non abbia consentito la formulazione di giudizi imparziali. Premesso che i relatori che si sono espressi hanno indubbia competenza e autorevolezza, e che hanno discusso in modo non ideologico, la critica pure coglie una debolezza di un incontro organizzato da alcuni di noi durante le vacanze estive. Ma va detto che – proprio per assicurare la ricchezza del dibattito – ci eravamo già impegnati per ricercare un ulteriore oratore, parimenti informato e competente, meglio disposto nei confronti dell'accordo di programma ma anche scevro da possibili conflitti di interesse; purtroppo in quella occasione non è stato possibile averlo con noi.

In ogni caso, quello del 7 settembre è stato un primo passo e vorremmo che, insieme, ne seguissero altri. Questo dibattito riguarda beni comuni della città e richiede di cercare di andare a fondo per capire, senza limitarsi alla superficie. Per restituire il coraggio di interrogarsi come comunità. E questo è certamente fra gli scopi dell'associazione, per come era stata immaginata dai suoi fondatori. Sta anche a noi cercare di esserne all'altezza.

Eugenio Galli

lano **B** ciclabile

Centralità della bicicletta e biciclette condivise

Riusciremo a muoverci più rapidamente di un antico romano col carretto?



Non c'è alcun dubbio che nel prossimo futuro la mobilità sostenibile nelle città ritroverà protagonista un mezzo antico: la bicicletta. Nelle sue nuove formule e nei suoi nuovi sistemi collettivi di utilizzo. È stato calcolato che il tempo in auto che oggi impiega un romano per andare dal centro alla periferia è pressoché uguale a quello impiegato dal suo antenato nell'antica Roma con il carretto trainato da animali. Essendo però molto limitate le possibilità di trasformare le strutture abitative nelle città, si dovrà lavorare soprattutto per modificare le modalità di movimento. Infatti, mobilità vuol dire sviluppo e il valore economico di uno spostamento si misura non più in chilometri ma in minuti.

Questa premessa per sostenere la centralità della bicicletta nello spostamento del presente e del futuro. Essa risponde a varie esigenze: ecologica, salutistica, economica, ma è anche un mezzo agile e, nella congestione del traffico attuale, veloce.

Per questo sono nate e si stanno sempre più sviluppando politiche di utilizzo della bici condivisa che cercano sistemi per trasformarla da trasporto privato a trasporto pubblico. Alcuni funzionano, altri sono sperimentali in attesa di verifiche, altri ancora destinati al fallimento. Il *bike sharing*, ove progettato e gestito in modo professionale, è sicuramente una risposta valida e ormai consolidata. Tutte le grandi città del mondo ne fanno uso e ne ampliano postazioni e numeri. Milano tra le prime: BikeMi, nato nel 2008 con 40 stazioni e 600 bici e 703.032 movimenti registrati nel 2009,

è arrivato oggi a 283 stazioni e 3.650 bici tradizionali più 1.000 bici elettriche e, nel 2016, ha movimentato 4.079.999 biciclette in *sharing*.

Incrementi poderosi che danno il segno del successo e dell'utilità. Ma questo mondo è in costante evoluzione e sarebbe un grave errore sostare sui propri risultati. Nei nostri prossimi progetti di BikeMi, ad esempio, ci sarà la possibilità di introdurre nuove tipologie di bicicletta come la bici elettrica con seggiolino per bambini o la *cargo bike*. Sono mezzi destinati ad aumentare la platea degli utilizzatori, aprendo nuove esigenze di mobilità e di servizio. A fine anno, poi, il parco delle bici sarà quasi completamente rinnovato con una nuova produzione che andrà a sostituire la vecchia ormai ampiamente usurata.

Come sempre non tutto ciò che è nuovo è splendente. Il potenziamento degli spostamenti in bicicletta aggrava problemi antichi che sono legati alla sicurezza e alle infrastrutture necessarie. Sviluppare una mobilità diversa e sostenibile deve essere un impegno soprattutto legato a piste ciclabili, segnaletica dedicata e sicurezza. A Milano grandi passi si sono fatti in questi anni, ma si sconta un periodo antico di disinteresse istituzionale al ciclista per cui il tempo da recuperare è ancora molto.

Sta crescendo però una coscienza collettiva sempre più determinata e convinta, per cui l'ottimismo della volontà, in questo caso, prevale sul pessimismo della ragione.

Sergio Verrecchia
(Bike sharing Director di Clear Channel Italia)

Torna a crescere il numero di auto a Milano

E questa sarebbe una bella notizia?

Viviamo felicemente senz'auto da vari anni e spesso mi chiedono: "Perché non vi comprate un'auto elettrica? Avreste tutte le comodità a zero emissioni". E noi rispondiamo: e a che ci serve un'auto privata, anche se elettrica? Comincia così un bell'articolo di Linda Maggiori pubblicato su "Il Fatto Quotidiano" del 12 marzo 2017.

L'auto, così come la moto, con qualsiasi tipologia di propulsione ha un costo economico ed ecologico altissimo. Per costruire un'auto occorrono quantità enormi di materiali, di acqua e di petrolio sotto forma di materie plastiche e tutto questo si trasforma in 4 tonnellate di CO2. Per il suo esercizio poi occorrono quintali di combustibile e di altri materiali e plastiche per la manutenzione. Ma vi è anche un costo sociale altissimo in quanto un'auto occupa spazio in funzione della sua dimensione e se ne costruiscono di sempre più grandi, che inquinano i nostri polmoni producendo anche il famigerato PM10, inquinano l'ambiente con il loro rumore provocato non soltanto dal motore ma anche dal rotolamento delle gomme, sono armi pronte a uccidere sia per irresponsabilità di chi le guida che per pura casualità. Nel 1971 E. J. Mishan, economista,

scriveva in un autorevole articolo sulla qualità della vita: *L'invenzione dell'auto privata è una delle più grandi sciagure abbattutesi sul genere umano*. Molti paesi se ne sono resi conto da tempo e hanno pianificato azioni per ridare alla persona lo spazio che le spetta, migliorando così la qualità della sua vita.

Linda Maggiori, nel suo articolo, ci porta l'esempio di Oslo dove, dopo l'accordo tra i principali partiti politici, hanno pianificato di impedire la vendita delle vetture a benzina e gasolio entro il 2025 e la giunta della città si è posta anche l'obiettivo di vietare tutte le auto nel centro città entro il 2019. È rimarchevole il fatto che queste decisioni siano state possibili grazie all'accordo tra tutti i partiti, segno che esiste un'attenzione al tema ambientale e sociale che è molto più sviluppato del nostro. Oslo non è un caso isolato ma molte città d'Europa, come Londra, Berlino, Parigi hanno da tempo cambiato marcia. Forse perché in quei paesi esiste un senso civico e sociale sviluppato da secoli che supera a piè pari l'ostacolo dell'individualismo oggi imperante altrove.

In Italia? A Milano? Si guarda con simpatia all'inversione di tendenza nel numero di immatricolazioni tornato a crescere dopo 15 anni, come si legge in un articolo del "Corriere della Sera" di fine agosto, segno che la crisi sembra passata e le persone, almeno alcune, tornano a spendere; certo un bel contrasto rispetto all'aumento molto più silenzioso del numero di poveri. Spesso mi è capitato di leggere sui giornali l'affermazione di qualche

politico, che "L'auto è un diritto" e che le restrizioni al suo utilizzo sono "vessazioni". È un modo molto miope ed egoistico di vedere ciò che invece è solo un mezzo di trasporto invadente, inquinante e abbondantemente sotto utilizzato. La vessazione è quella subita da chi, quotidianamente, deve fare i conti con le auto in doppia fila, l'occupazione abusiva di spazi, l'eccessiva velocità di auto e moto, la difficoltà di attraversamento di piazze e vie, la respirazione di un'aria inquinata che provoca danni silenziosi. Quali traguardi si pongono i nostri politici, e con quale unità d'intenti?

La destra non sia mai d'accordo con la sinistra, questo il motto imperante. Il nostro sindaco Sala ha partecipato al recente incontro parigino C40 Cities, il network delle metropoli internazionali impegnate nella tutela dell'ambiente. Ne è tornato con uno slogan promettente «Da Milano deve partire la rivoluzione del rallentamento». Ma poi si legge ancora oltre che di "aumento del trasporto pubblico e di sharing", di "limitazione delle auto Diesel 4 prima in centro ed entro il 2023 in tutta la città" ma non è chiaro se solo quando il PM10 sfiora, di "eliminazione dei parcheggi auto in centro". La città viene sempre vista "centro-centrica". Fuori le mura abbiamo un tasso di inquinamento e di traffico spesso insopportabili eppure nessun obiettivo per la riduzione del numero di auto circolanti, lenti gli interventi per creare parcheggi di scambio, scarse o nulle proposte di incentivazione all'uso di pedibus e bicibus per l'accompagnamento a scuola dei figli, lunghi i tempi per aumentare le zone 30 o meglio ancora *car free*, ferme o quasi le azioni concordate con i comuni della città metropolitana.

Si punta sull'elettrico per ridurre l'inquinamento ma non si ridurrà il numero di auto, né ora né mai. Così conclude il suo articolo Linda Maggiori: *C'è chi, ipocritamente, in Italia protesta: "Una città senz'auto è impossibile! Come farebbero gli anziani, i disabili senza auto?"*. È vero il contrario: il traffico è un ostacolo che aumenta il loro svantaggio, il peso della loro disabilità. Anche i disabili più gravi e gli anziani, che non riescono a spostarsi autonomamente e necessitano di essere accompagnati in auto, beneficerebbero di una città *car free* per tutti, con parcheggi solo per loro. Nel 1860 Massimo d'Azeglio disse "Fatta l'Italia, bisogna fare gli italiani". Dopo poco più di un secolo e mezzo, siamo ancora fermi al palo.

Marco Capecci



Milano Rally Show: no grazie!

A fine giugno, noi associazioni Fiab Milano Ciclobby 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.

Per chi volesse capire a che cosa chiedevamo al Comune di dire no, a questo link troverete le immagini relative alla esibizione motoristica (come viene definita nel programma) che si è svolta nel pomeriggio del 4 agosto 2017 in una piazza Castello appositamente allestita: <https://www.youtube.com/embed/Qcgrn8BCz2w>
Questo il testo dell'appello che, peraltro, non ha ricevuto risposta da nessuno dei destinatari.

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 Area C.

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.

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 e accogliente, sostenibile e a misura di persona.

Riteniamo, oltretutto, che simili scelte si pongano in aperta contraddizione con l'impianto di politiche ambientali, come Area C, 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 e di non consentire il ripetersi di analoghe iniziative in futuro.

*Fiab Milano Ciclobby (presidente Guia Biscaro)
Genitori Antismog (presidente Marco Ferrari)*



La bicicletta si ricicla

Siamo sempre stati attenti alle novità legate all'uso della bicicletta: ristorazione in bicicletta, giardinieri a pedali, librai che portano il loro negozio su una bici cargo, tutti agili e sicuri in giro per le vie di Milano. E adesso T-riciclo.

Non poteva mancare la notizia del T-riciclo, il nuovo mezzo ecologico di Amsa. Ci teniamo a pubblicare una breve nota su questo metodo di pulizia delle strade anche perché qui in sede è ancora in bella vista un vecchissimo, anzi, scusate, "vintage" triciclo dell'Amsa per la raccolta dei rifiuti che risale alla prima metà del secolo scorso. Stesso verde, ma tecnologia e praticità



Moda (in)sostenibile

Il 18 settembre abbiamo scritto all'assessora alla Sicurezza Carmela Rozza e all'assessore alla Mobilità e Ambiente Marco Granelli.

Leggiamo nella newsletter dell'8 settembre del Comune di Milano – InformaMi la seguente notizia:

Moda: Parte nel segno della sostenibilità la Milano Fashion Week di settembre

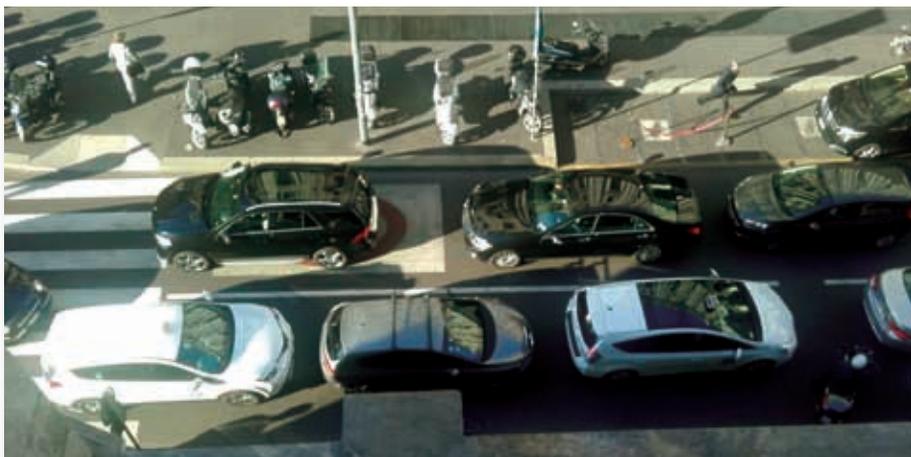
e più sotto si specifica:

«CNMI in occasione di Milano Moda Donna presenta un nuovo fashion film dedicato alla settimana della moda e che celebra la **sostenibilità**, uno dei pillar della propria mission. "Follow The Green", (...), ci catapulta con ironia in un mondo onirico dove il green, tra giochi di parole ed effetti visivi, è protagonista. Il fashion film celebra la nuova generazione di designer italiani con i capi e

completamente rivoluzionate. T-riciclo, infatti, è un innovativo veicolo a pedalata assistita, si muove rapidamente e liberamente in zone a traffico limitato e aree pedonali, è un mezzo molto più flessibile del classico camioncino ed è pure alimentato con energia rinnovabile, dotato di pannello fotovoltaico e batteria per accumulare energia.

Per l'azienda questo non è uno sfizio "green", il T-riciclo ha due vani dalla capacità di 120 litri l'uno, può quindi ritirare parecchi rifiuti e occuparsi anche dello svuotamento straordinario dei cestini. Da fine giugno sono stati immessi nel territorio 12 mezzi di questo tipo, in centro, ma soprattutto nelle zone limitrofe; voi ne avete avvistato qualcuno?

Giordana Gagliardini



gli accessori di (...)).

Quella evidenziata è l'unica volta in cui compare la parola annunciata nel titolo.

Successivamente ci rincuorano un poco le affermazioni dell'assessore Granelli, che nella pagina del 10 settembre, dal titolo **Bike sharing durante la settimana della moda**, segnala l'accordo tra MoBike, il nuovo operatore di bike-sharing a flusso libero, e il Comune, che prevede una tariffa speciale dal 20 al 25 settembre e, per gli operatori del settore moda, la possibilità di usare le biciclette gratuitamente per l'intera Fashion Week.

L'intenzione è meritevole, ma non si può pensare di lasciare la soluzione del traffico caotico abituale nella Fashion Week alla scelta dei singoli che decidono di spostarsi di sfilata in sfilata con la bicicletta, magari con la pioggia e i tacchi a spillo.

Ma non abbiamo ancora trovato in questi giorni riferimenti a provvedimenti previsti per la **gestione del traffico automobilistico privato** che sistematicamente impazzisce nei giorni delle sfilate, gestione che è da sempre mancata.

Tutti gli appuntamenti legati alle sfilate di moda certamente rendono Milano vivacissima, ma, con il loro apparentemente irrinunciabile seguito di limousine e vans neri (che certamente non verranno soppiantati dai mezzi del bike-sharing), scaricano sulla città i disagi di un traffico più che mai caotico, incontrollato, rumoroso, pericoloso, con la Polizia locale che pare arrendersi inerte, rinunciando a qualsiasi forma di controllo dei flussi automobilistici e disposta a tollerare le più evidenti infrazioni, come ogni tipo di parcheggio selvaggio.

La Milano Fashion Week 2017 si sovrappone alla Sem - Settimana della Mobilità Sostenibile: se nulla verrà fatto per contrastare questa situazione evidentemente paradossale, i due momenti saranno incompatibili e l'Amministrazione mostrerà una incoerenza di azione ingiustificabile.

Se per le future edizioni insistiamo affinché

la regia del Comune rispetto agli eventi attrattori di grande pubblico tenga conto sin dalle prime fasi organizzative anche delle esigenze della mobilità sostenibile e sicura, per quella di imminente svolgimento chiediamo che l'Amministrazione dimostri una sensibilità e un'attenzione, sin qui mancata, per gestire attivamente le situazioni senza subirle in modo passivo. Ad esempio, dando direttive chiare alla Polizia locale affinché vigili e controlli il rispetto delle norme sulla sicurezza stradale senza concedere insensate tolleranze degli abusi.

Gli eventi che attraggono grande pubblico e riversano nelle strade della città migliaia di persone per più giornate (es. Fashion week, Fuorisalone ecc.) creano di solito pesanti problemi alla mobilità cittadina, nella attuale polverizzazione di competenze e stante la totale assenza di tavoli di concertazione. Occorre introdurre delle buone prassi che consentano di gestire anche queste situazioni ricorrenti nel loro verificarsi.

In relazione ai grandi eventi attrattori di pubblico è opportuno prevedere una regia organizzativa che, insieme ai diversi settori competenti del Comune, alla Polizia locale, ad Atm e agli *stakeholder* (es. Camera della moda, Confcommercio ecc.), si faccia carico di gestire la programmazione delle esigenze della mobilità sostenibile per l'intera durata degli appuntamenti calendarizzati.

Questo dunque il testo che abbiamo inviato agli assessori e che abbiamo divulgato attraverso tutti i nostri canali di comunicazione.

Riteniamo che le procedure per la gestione del problema debbano trovare posto tra le buone pratiche dell'Amministrazione e pertanto, nel predisporre le osservazioni al Pums, abbiamo proposto di inserire (pag. 243, punto 7.2 del Documento di Piano), l'ultimo e il penultimo paragrafo del documento sopra riportato.

Guida Biscàro
(presidente Fiab Milano Ciclobby)



Senso unico eccetto bici



Anzi: doppio senso limitato ai ciclisti... Che non è "contromano"!

Dalla Pinacoteca di Brera a piazza Scala in bici è un attimo, se puoi andare dritto; ma l'ultimo breve tratto di via Brera fino a pochi mesi fa era a senso unico. Infatti, in quell'ultimo tratto i veicoli te li trovavi davanti. Allora, a te ciclista toccava compiere un curioso zig-zag: a destra in via Melone, poi a sinistra in via Ciovassino, e, con una manovra che richiedeva una certa maestria, dovevi svoltare di nuovo a sinistra attraversando via dell'Orso, un concentrato di traffico, auto e scooter parcheggiati, pavé e doppie rotaie dismesse; infine, con una ulteriore svolta a sinistra, ecco che riprendevi via Verdi e finalmente eri sotto la statua di Leonardo da Vinci.

Ecco allora che quel peduncolo di poche decine di metri di via Brera era importante che fosse trasformato per permettere ai ciclisti di percorrere il tragitto per loro più dritto, lineare e sicuro.

Certo, se fossimo stati a Londra, o a Bordeaux, ma anche a Reggio Emilia o a Bologna, sarebbe bastata una semplice "postilla", posta sotto il cartello rettangolare con la freccia, ed avremmo avuto il *senso unico eccetto bici*: l'automobilista che vi si infilava da via dell'Orso sapeva che nel senso opposto, in quelle poche decine di metri, avrebbe potuto incrociare un ciclista; prudentemente, quindi, avrebbe proceduto con la necessaria e dovuta cautela e lentezza.

Troppo semplice e troppo chiaro.

In realtà, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con parere prot. 6234 del 21/12/2011, si è espresso a favore della tesi della Fiab che, fin dal 2004, aveva proposto,

indicando una soluzione che non contrastasse con il vetusto Codice della Strada ancora in vigore (ricordiamo la campagna #CodiceDiSicurezza per l'approvazione del Nuovo CdS, fermo in Senato da due anni) per consentire il doppio senso di marcia per le biciclette, anche nelle strade con sezione ridotta, così frequenti nelle aree centrali delle nostre città. E così, con qualche capriola anche semantica, Milano ha realizzato il suo primo *doppio senso limitato ai ciclisti*.

All'angolo con via dell'Orso e via Monte di Pietà, all'imbocco di via Brera trovate sulla sinistra un cartello di limite di velocità a 30 km/h e, dall'altra parte, un cartello di divieto di accesso per camion e autobus. Per un breve tratto in uscita è stata tracciata una linea bianca con linea di arresto al semaforo, per delimitare lo spazio per le biciclette: un intervento non obbligatorio, ma utile in questo caso, dal momento che l'ingresso avviene unicamente da veicoli che svoltano da via dell'Orso.

Due osservazioni: già che ci siamo, tanto valeva completare il tracciato della linea bianca fino alla svolta obbligatoria per i veicoli in via Melone; la sosta vietata dei veicoli in quel tratto deve essere impedita con ogni mezzo, per evitare che i veicoli in transito si trovino costretti a occupare la parte destinata alle biciclette che vengono loro incontro.

Come si è espressa anche Fiab a suo tempo, certamente questa non è la soluzione ottimale. Tuttavia «si tratta di un ulteriore passo avanti verso la faticosa accettazione della nuova cultura della mobilità sostenibile che, prima ancora delle grandi opere, talvolta necessarie, passa attraverso le azioni più semplici e meno costose, ma non per questo meno rivoluzionarie».

(cfr. <http://fiab-areatecnica.it/mobilita-ciclistica-urbana/> e *relativi allegati*)

Guida Biscàro

Occhio alle due ruote

In occasione della Sem 2017 (Settimana Europea della Mobilità, che per noi è Mobilità Sostenibile), noi di Fiab Milano Ciclobby eravamo presenti a un tavolo convocato dall'assessore Granelli per la formazione del calendario di appuntamenti e attività proposti sotto il patrocinio del Comune di Milano.

In questa occasione, affinché la Sem non rimanesse un settimana di semplice *propaganda*, abbiamo chiesto di riproporre la campagna lanciata tempo fa da Ancma (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori); una campagna per la sicurezza di chi va su due ruote, in moto o in bici, utile per sensibilizzare gli automobilisti a comportamenti di attenzione verso gli altri utenti della strada.

L'apertura improvvisa e incauta delle portiere dei veicoli è uno dei timori maggiori dei ciclisti urbani, così come dei motociclisti: giova ricordare l'art. 157 del Codice della Strada che al comma 7 recita: «È fatto divieto a chiunque di aprire le porte di un veicolo, di scendere dallo stesso, nonché di lasciare aperte le porte, senza essersi assicurato che ciò non costituisca pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada».

Con l'accordo delle aziende di *car sharing* di Milano presenti al tavolo, e con il Comune di Milano, è stato quindi concordato di riproporre la vetrofania "Occhio alle 2 ruote", che verrà applicata negli abitacoli delle auto dei servizi di *car sharing* milanesi. Eccola qui sotto.



La coperta scucita n. 2: dalla Triennale a Expo

Il secondo appuntamento di quest'anno de "La coperta scucita" ci ha condotti il 23 settembre lungo un percorso fra la Triennale e l'area di Expo, alla scoperta dei cambiamenti intervenuti nel nord-ovest della città e di quelli di più imminente realizzazione.

È stata una giornata lunga e impegnativa, ma molto interessante e stimolante sui nostri contenuti.

Nella prima parte era presente anche l'assessore Marco Granelli (insieme a Gloria Zavatta, Valentino Sevino e Veronica Gaiani di Amat), il quale ha illustrato ai partecipanti il progetto del Comune per la ciclabile dall'Arco della Pace lungo corso Sempione, fino quasi a piazza Firenze. È prevista una riqualificazione del corso per migliorarne la vivibilità e la fruibilità: liberando dalle auto in sosta abusiva il parterre centrale, per dedicarlo esclusivamente all'utilizzo ciclopedonale, e recuperando spazi di sosta regolare ai lati della carreggiata, che verrà ristretta rispetto alle dimensioni attuali delle corsie. Un progetto da 4 milioni di euro finanziati dal Governo con fondi PON Metro, che sarà realizzato entro il 2020. La società MM è stata incaricata di eseguire il progetto definitivo (entro il 2018) e per questo l'assessore ha annunciato successivi incontri con i cittadini per approfondire e per ascoltarne i consigli. Secondo Granelli sarà già una importante connessione tra le ciclabili del centro e quelle che poi da M5 Domodossola

vanno fino a cascina Merlata e al polo espositivo di Rho-Però; saranno poi necessari interventi di sistemazione di piazza Firenze e per riqualificare viale Certosa, incominciando a utilizzare meglio i controviai ordinando le auto, riducendo la velocità, facilitando i percorsi ciclabili, migliorando la qualità dei marciapiedi e degli spazi pedonali, anche con parcheggi per le bici private e del *bike sharing* e flusso libero, in un viale dove ci sono anche numerosi alberghi. Così si potrà giungere al piazzale del Cimitero Maggiore che sarà anch'esso oggetto di riqualificazione con gli oneri di urbanizzazione di Cascina Merlata.

Cogliendo lo spunto dato dai progetti di riqualificazione di questo importante asse viario urbano e dai tempi di realizzazione, certamente non brevi, abbiamo ancora evidenziato all'assessore e ai tecnici Amat l'importanza di soluzioni che possono essere invece più velocemente attuabili, rappresentando anche una risposta urgente a fabbisogni arretrati. Nello specifico, abbiamo chiesto di considerare la possibilità che Milano adotti, nelle strade dotate di controviai, l'imposizione del limite di circolazione a 30 km/h: una simile misura, che potrebbe essere adottata in tempi brevi, può rappresentare, in alcuni casi, la soluzione-ponte in attesa della realizzazione di progetti più "impegnativi" (come corso Sempione); in altri casi, invece, potrebbe essere in sé idonea a garantire anche in modo definitivo una adeguata sicurezza degli utenti "deboli".

Molto interessante anche la seconda parte dell'itinerario, dove si sono maggiormente appuntate le passionante osservazioni critiche del professor Novak. Circumnavigato il Cimitero Maggiore, costeggiandolo a sinistra dell'ingresso principale, siamo arrivati nella zona di Cascina Merlata, oggetto di importanti interventi sia di edificazione sia di infrastrutture stradali (svincoli, passerelle, ponti, sottopassi, sovrappassi, aree di sosta) che connotano molta parte dello sviluppo impresso al territorio

intorno all'area Expo e che secondo alcuni non hanno trovato un punto di equilibrio adeguato tra le esigenze dello sviluppo e quelle di un ambiente vivibile e sano.

Impressionante l'immagine di un edificio preesistente, apparentemente disabitato, ormai totalmente circondato da corsie e svincoli autostradali che l'hanno sostanzialmente fagocitato. Il professor Novak ha condotto la nostra attenzione sulla dilatazione degli spazi che si contrappone a un'urbanistica concentrata con infrastrutture sovradimensionate: la zona era già in passato molto degradata ma la sfida urbanistica che è stata lanciata non sembra ancora avere risolto molti problemi legati alla stessa vivibilità dei luoghi. La rivoluzione culturale necessaria richiede attenzione prima ancora del progetto, per promuovere un'idea di "urbanità": tutto il territorio esplorato ha parametri elevati sul piano degli standard quantitativi, ad esempio in termini di verde e ciclabilità, ma purtroppo molto bassi sul piano qualitativo, vale a dire di servizi e socialità.

Novak ha fatto notare come, dal 2010, "molti campi agricoli sono scomparsi e molte infrastrutture, capannoni e case, ma anche nuovi interventi ambientali, boschi, parchi, piste ciclabili hanno preso il loro posto. [...] La deriva che ha guidato la logica della costruzione del sito, abbandonata l'idea di Boeri di un orto planetario, la competizione di architetture eccentriche, con pochi padiglioni capaci di coniugare estetica e contenuti, trovano un contraltare perfetto nella tensione all'urbanizzazione del paesaggio agricolo circostante". Il paesaggio agricolo è stato "stravolto e ferito, forse a morte, dalle nuove infrastrutture, da altre case e da capannoni sempre più vuoti". Insomma, un quadro con luci e ombre.

Nel nostro sopralluogo non è mancato un passaggio nella verde Arese e una visita a Garbagnate alla vasca di laminazione che serve a contenere il torrente Guisa, un rigagnolo all'apparenza innocuo ma che, in occasione di piogge abbondanti, si espande a dismisura.

La prossima tappa della "Coperta scucita" sarà nel centro di Milano.

Eugenio Galli



Insieme in bici è tutta salute

L'appuntamento per i partecipanti era fissato per le 10 del mattino e alle 6 pioveva ancora a dirotto. Nei giorni precedenti la pedalata, fissata da tempo per domenica 17 settembre, il tempo era decisamente variabile e le previsioni meteo cambiavano in continuazione, il giorno prima sembrava proprio che volgessero al bello, poi la sera ci scappa un acquazzone che continua per tutta la notte. D'altronde si sa che quando organizzi una gita in bicicletta puoi pensare proprio a tutto: il percorso, il servizio d'ordine, un punto d'arrivo accogliente, e magari ad avere la presenza di un socio capace di cambiare una camera d'aria se qualcuno buca, ma per il tempo non c'è nessuno con cui aprire un tavolo di confronto, puoi solo sperare. E a sperare dobbiamo essere stati proprio bravi, perché piano piano il cielo si è aperto e all'ora del ritrovo splendeva un bel sole, l'aria risentiva ancora un po' dell'umidità della pioggia appena passata, ma proprio per questo era fresca e pulita.

Ci aveva chiesto di organizzare la bicicletta "Insieme Salute", una mutua attiva nel settore della sanità integrativa, che voleva offrire ai propri soci un'occasione di svago nel segno della "prevenzione primaria e dei corretti stili di vita", tematica a cui ha dedicato le attività sociali dell'anno in corso. Le iniziative della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile sono sempre tante e

Domenica 17 settembre una pedalata speciale.

impegnative, ma ci è sembrata una buona occasione per far conoscere Fiab Milano Ciclobby a nuove persone e per collaborare con una realtà come "Insieme Salute": Danilo Fullin ha deciso di esserne l'organizzatore, una garanzia, e grazie alla disponibilità di altri sette soci attivi ecco formato il servizio d'ordine.

Alla partenza, davanti alla sede di "Insieme salute" in via San Gimignano, erano radunate una cinquantina di persone, molte famiglie con bambini. E alcune persone avevano chiesto di avere una bicicletta di BikeMi, così avevamo fatto l'accordo per il noleggio giornaliero gratuito, ma temevamo che questo fosse indice di mancanza di abitudine all'utilizzo della bicicletta e se non sei abituato 17 chilometri possono essere tanti.

Insomma, diciamo che alla partenza ci guardavamo attorno con grandi sorrisi e un minimo di preoccupazione. Prima di partire abbiamo presentato ai partecipanti Fiab Milano Ciclobby, spiegato brevemente il percorso e soprattutto condiviso le regole di ingaggio: non è una gara, non si vince nulla, dobbiamo solo divertirci e se qualcuno va piano vuol dire che lo aspetteremo.

Il percorso è stato provato e modificato fino al giorno prima perché a Milano capita che si apra un cantiere da un giorno con l'altro,

ma alla fine è risultato bello e molto vario, pur essendosi svolto per intero nel territorio cittadino. La domenica mattina il traffico non è molto e si gira bene in bicicletta, così, pur un po' rallentati dal doversi aspettare quando ai semafori il rosso spezzava il gruppo, senza problemi siamo arrivati in Darsena, il primo punto dove era prevista una sosta. Qualche problema l'abbiamo avuto, diciamo anche a beneficio dell'organizzazione delle prossime pedalate, lungo l'Alzaia Naviglio Grande, perché essendoci arrivati un po' più tardi del previsto era già gremita di persone e, per completare il quadro, una persona ha forato. Evidentemente eravamo stati convincenti quando abbiamo detto che l'importante era stare insieme e divertirsi perché anche la prova "passa in bici tra i pedoni" e il cambio della camera d'aria sono stati superati con successo. E da lì è stata tutta in discesa. L'ultima parte della pedalata è stata infatti la più bella: il Parco delle Cave è sempre una sorpresa per chi non lo conosce, con i bei viali tra gli alberi e lo specchio d'acqua, il posto ideale per la seconda sosta. E poi via, verso il Parco di Trenno e Bosco in città. Ancora tutti insieme, bambini più vispi che mai, pedalatori di BikeMi e ciclisti provetti, tutti insieme fino a Cascina Bellaria dove abbiamo ammirato la nostra aiuola, quella che un gruppo di soci di Fiab Milano Ciclobby ha piantumato in occasione di Bicinfesta 2016 e ha continuato a curare quest'anno.

Stefania Fuso Nerini

BiciMondo compie 10 anni!

"Giro giro tondo, quanto è lungo e largo il mondo lo lo vo' tutto girare per poterlo raccontare".

In questi dieci anni abbiamo sentito racconti e visto immagini che ci hanno emozionato e che ci hanno fatto amare ancora di più la bicicletta e il viaggio.

Siamo consapevoli che, come ha detto Isabelle Eberhardt, "partire è la più bella e coraggiosa di tutte le azioni. Una gioia egoistica forse, ma una gioia, per colui che sa dare valore alla libertà". E questo è vero, in modo particolare, se il viaggio è fatto in bicicletta nel rispetto dell'ambiente.

Siete pronti per nuove avventure ed emozioni? BiciMondo sarà con voi anche nel 2018. Sempre nella rinnovata sede di Fiab Milano Ciclobby, una volta al mese, di giovedì alle 21.00. Vi aspettiamo!

Mariella Berti



25 gennaio

Dalla Mongolia alla Cina in bicicletta

Dalla Mongolia (Ulan Bator) dove la natura è sovrana, all'affollata Cina (Pechino) attraverso il deserto del Gobi, cuore della cultura mongola. Racconto e immagini di Sergio Borroni.

22 febbraio

Marocco in Brompton

Dalla imperiale Marrakech alle dune del Sahara attraversando arroccati villaggi. Racconto e immagini di Maria Gabriella Berti e Giuseppe Gaimani di *Maldaventura*.

29 marzo

Germania: avventura romantica

Diario per immagini ed emozioni di Andrea Scagni di un cicloviaggio a largo raggio (quasi 1000 km), nella Germania meridionale tra la foresta nera e la romantica Baviera.

Una giornata particolare nel Parco Adda Nord

Gli amici di Legambiente di Piove di Sacco, per il secondo anno e per la terza volta, hanno affidato al nostro Maurilio Grassi l'incarico di organizzare una bicicletta in Lombardia. Ed ecco il suo racconto.

La pista ciclabile del Parco Adda Nord si sviluppa a sud del lago di Como e segue costantemente il corso del fiume che, dopo poche centinaia di metri dal ramo di Lecco, forma con una diga il lago di Garlate. Il paesaggio che scorre lungo la ciclabile in una tipica uggiosa domenica autunnale, da Lecco fino a Cassano D'Adda, ha suscitato grande stupore e commenti positivi da parte di una cinquantina di ciclisti, arrivati da Piove di Sacco (Padova) in pullman preceduti da Girolibero, che ha messo a disposizione le biciclette. Il fiume è impetuoso dopo le recenti piogge, solo a tratti imbrigliato dalle anse; in prossimità delle sue sponde incontriamo via via i paesi di Brivio, Olginate, Farnisetta Superiore, Airuno, Villa d'Adda, Imbersago, Paderno d'Adda, Trezzo d'Adda; poi il fiume sconfinava in provincia di Monza Brianza.

Incontriamo alcune centrali elettriche: la Angelo Bertini in funzione dal 1895 (al tempo la più potente d'Europa), la Carlo Esterle tre volte più potente, costruita nel 1914 e nota per la sua bellezza, in stile eclettico lombardo con elementi di stile rinascimento insieme a fitti ornamenti geometrici e floreali e grandissime vetrate goticheggianti; l'esterno è in mattoni rossi decorato da colonnine, lampioni e grondaie in ferro battuto, cinto da un giardino. A Trezzo d'Adda incontriamo l'ultima centrale, la Taccani, costruita tra 1903 e 1906 dall'architetto Gaetano Moretti che ricevette l'incarico dall'industriale Benigno Crespi (1833-1920), fondatore del villaggio di Crespi d'Adda, che vedremo.

Molto fotografato dai cicloturisti il ponte di ferro ad arco che collega i paesi di Paderno e Calusco, alto 85 metri con unica campata di 150, progettato dall'architetto svizzero Jules Rothlisberger (1851-1911), terminato nel marzo 1889, collaudato poi con il transito di un convoglio ferroviario da 83 tonnellate. La leggenda narra che l'architetto si sarebbe suicidato poco prima nel timore di un fallimento, in realtà Rothlisberger morì poco prima del



collaudo, ma di polmonite nella sua casa di Chaumont.

A Trezzo d'Adda riemergiamo dalla ciclabile con una ripida salita. Attendiamo che il gruppo si compatti davanti all'entrata del Castello di Trezzo, uno dei più importanti del milanese, costruito a difesa di un ponte e per la posizione strategica conteso già tra Federico Barbarossa e Milano, poi tra Visconti e Torriani, più volte distrutto e ricostruito. I resti attuali sono quelli della ricostruzione del 1370 di Bernabò Visconti del quale fu residenza e poi fino alla morte prigioniero (1385) per volontà del nipote Gian Galeazzo. Il castello fu conquistato da Paolo Colleoni, padre di Bartolomeo, nel 1404 e da questi tenuto come base per scorrerie nel territorio fino alla riconquista da parte del Carmagnola; iniziò allora il suo declino tanto che nel XIX secolo se ne ricavò materiale da costruzione per l'Arena di Milano.

Passato il ponte sull'Adda a Trezzo, è ormai vicina la nostra meta principale, il Villaggio di Crespi d'Adda, dichiarato patrimonio dell'umanità dall'Unesco: la lista dei siti con questo riconoscimento ne conta oggi 1073 (832 beni culturali, 206 naturali e 35 misti) presenti in 167 stati del mondo, tra cui prima è l'Italia con 53 siti, seguita da Cina (52), Spagna (46), Francia (43), Germania (42).

Il Villaggio Crespi è una vera e propria cittadina completa, costruita dal nulla dall'industriale Benigno Crespi, titolare della celebre industria cotoniera. Descriverlo sarebbe troppo lungo, perciò vi lascio alla scoperta del luogo sul sito web www.villaggiocrespi.it.

Ora percorriamo di gran lena il tratto che separa Trezzo da Cassano fiancheggiando il Naviglio della Martesana. Non so se agli altri amici di Fiab Ciclobby succede, a me ogni volta che gli passo accanto torna alla

mente una grande persona, Luigi Riccardi, Gigi per gli amici: dobbiamo a lui e a pochi altri sognatori questo regalo, la Ciclovía del Martesana, una lunga pista ciclopedonale che vede quotidianamente transitare decine di ciclisti in tutta sicurezza; il 13 dicembre 2014 il Comune di Milano l'ha finalmente dedicata a Gigi.

Arriviamo a Cassano d'Adda invasa da migliaia di persone per la festa patronale, a stento il lungo serpentone delle bici passa fra lo stupore della gente. Ultimo appuntamento della giornata è il maestoso, un po' altezzoso Castello di Cassano, che svetta sull'argine del canale Muzza.

Accompano i partecipanti al pullman che li riporterà a casa, mi auguro felici della giornata passata in compagnia. Maurizio Savioli, il loro vulcanico organizzatore, e io stiamo pensando al futuro, a una nuova scoperta del territorio lombardo: Mantova e dintorni con una visita a Palazzo Tè. Oggi intanto, però, è stata una giornata particolare, spero non soltanto per me.

M.G.



Parole su due ruote

Fantasia e creatività

Ci vuole uno sforzo di fantasia e di creatività per imparare ad andare in bicicletta, cioè a essere leggeri, a essere discreti, a fare poco rumore e a fare tante possibili soste con i compagni di cammino.

monsignor Mario Delpini
(nuovo arcivescovo di Milano)



Siamo assicurati? Noi iscritti, sì

Dicembre, tempo di iscriversi o di rinnovare l'iscrizione a Fiab Milano Ciclobby. Tanti sono i vantaggi per i soci, e qui parliamo dell'assicurazione.

Versando la quota annuale si attiva automaticamente un'assicurazione RC, ossia di Responsabilità Civile verso terzi. È proprio come l'assicurazione obbligatoria per l'automobile (per chi ancora ne ha una!): copre i danni che si provocano ad altre persone o ai loro oggetti andando in giro con la propria bicicletta, non i danni a noi stessi o alla nostra bici; ma sono proprio quelli agli altri i danni più importanti, perché siamo costretti (giustamente) a rimborsarli. L'assicuratrice per tutti i soci Fiab è la Compagnia Assicurativa Unipol, numero di polizza RC 2372/65/53107037, valida in tutto il

territorio nazionale e all'estero. I massimali sono di 2.000.000 di € (per sinistro, per persona, per danni a cose), con una franchigia di 350 € a sinistro: una franchigia c'è (purtroppo?) in tutte le assicurazioni, ed è questa la quota che resta a carico dell'assicurato nel malaugurato caso che causi un incidente; è al di sopra di quella cifra, del resto, che diventa davvero pesante, a volte impossibile, per un privato rimborsare un danno. La tutela legale è compresa per un quarto del massimale (375.000 €) per evento fino alla liquidazione del sinistro. Cosa fare in questi casi? Importantissimo è prendere i dati del

danneggiato e descrivere la dinamica dell'incidente, annotare anche i testimoni presenti per una eventuale contestazione di responsabilità; tutto va poi inviato all'associazione a cui si è iscritti (sono necessarie una descrizione scritta dell'accaduto e la scansione della propria tessera in corso di validità: la tessera deve essere attiva al momento dell'incidente!) che comunica l'accaduto al responsabile assicurazione di Fiab, Antenore Vicari, assicurazione@fiab-onlus.it, il quale tiene i contatti con la compagnia di assicurazione. A questo punto la palla è in mano a Unipol, si apre il sinistro e il gioco è fatto. Il sinistro, l'abbiamo detto, viene gestito solo nel caso in cui il danno causato superi la quota di franchigia; diversamente bisogna accordarsi direttamente con il danneggiato. L'Assicurazione, essendo di responsabilità civile, agisce solo se il ciclista ha causato il

Piccoli ma belli,



i regali per i vostri

Se pensi di regalare qualcosa ai tuoi amici ciclisti, comincia con le piccole e grandi idee che trovi in sede Fiab Milano Ciclobby in via Borsieri, acquistando le quali sosterrai anche l'associazione. Il più bel regalo, certo, è l'iscrizione alla nostra associazione: gli amici si ricorderanno di te tutto l'anno e avrai donato loro

anche una piccola (o grande?) tutela, l'assicurazione RC Bici 24/24h, che è compresa nella tessera; oltre, naturalmente, a tutte le agevolazioni presso i Negozi Amici e altri esercizi convenzionati Fiab. Ma ci sono anche regali di più piccola spesa che però sono molto carini: il portachiavi, la borraccia, la spilletta e



Assemblea 2018

L'assemblea dei soci di **Fiab Milano Ciclobby**, che questa volta prevede anche le elezioni per il rinnovo degli organi associativi (Direttivo e Revisore dei conti) si svolgerà **sabato 17 marzo 2018** dalle 14.30. Riceverai la convocazione scritta, ma intanto segnati la data e non prendere altri impegni. Intervieni anche tu, per ascoltare, per parlare e per votare!

danno, non se lo ha subito. In quel caso siete voi ad avere diritto a un rimborso da parte di chi vi ha danneggiato, e per sapere cosa fare potete chiamare la segreteria di **Fiab Milano Ciclobby** che vi saprà dare qualche suggerimento, oppure scrivere a ufficiolegale@fiab-onlus.it

Essere un ciclista assicurato è una piccola cosa (con **Fiab** sta, insieme a molte altre cose, dentro i 30 € all'anno della quota sociale d'iscrizione), ma molto importante per dimostrare l'assunzione di responsabilità dei ciclisti nei confronti del mondo in cui pedalano!

G.G.



Vieni in sede di sabato e di domenica

per salutare gli amici ciclisti con gli auguri di fine anno, e poi per rinnovare l'iscrizione a **Fiab Milano Ciclobby**

Sabato 16 dicembre Festa degli auguri, dalle 18.30: se vuoi portare qualcosa da condividere, che sia da mangiare o da bere, saremo tutti più contenti. E naturalmente potrai anche rinnovare l'iscrizione.

Domenica 21 gennaio sede aperta dalle 11.00 alle 18.00 per rinnovare le iscrizioni.

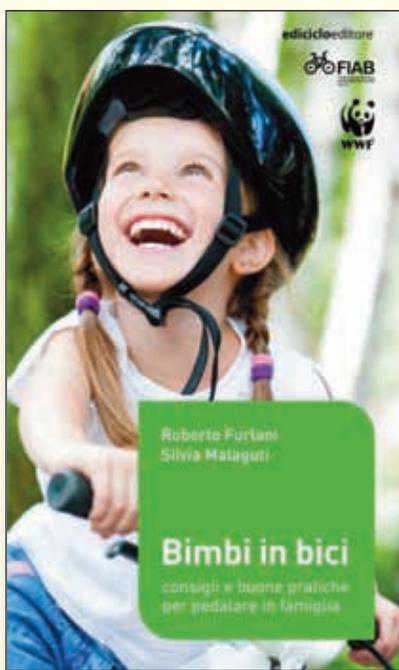
Domenica 25 febbraio sede aperta dalle 11.00 alle 18.00 per rinnovare le iscrizioni.

In queste domeniche ci sarà, magari, qualche sorpresa: i meccanici? la musica? Chissà!

tri amici ciclisti

le **bandierine** con il nuovo logo **Fiab**, il **gilet giallo rifrangente**, gli **orecchini** a forma di bicicletta, poi il **dischetto No Oil** e il **copri sellino**. Sempre utile anche il manuale **Bimbi in bici** di Ediciclo, per i neo genitori ciclisti. Ed ecco il regalo più importante: il libro di **Anna Pavan** e **Guia Biscaro**, uscito dopo il successo decennale dei due libri precedenti, per festeggiare i nostri trent'anni. **Milano**

è più bella in bici, edito da **Meravigli**, ha 25 itinerari in bicicletta per riscoprire la nostra città, i suoi luoghi da poco recuperati, i suoi angoli sconosciuti non solo alle guide turistiche, ma anche a molti milanesi; è a colori e ha tre itinerari dedicati ai bambini. Certo, lo trovi in libreria, ma perché non prenderlo da noi, intanto che rinnovi la tua iscrizione per il 2018?



A chi dà fastidio la legge-quadro sulla mobilità ciclistica?

Se lo chiede con forza la nostra Federazione nazionale, dal momento che, lo scorso 28 settembre, l'iter parlamentare ha subito una nuova, brusca interruzione.



Infatti la proposta di legge-quadro sulla ciclabilità – presentata nel lontano 2014 da vari deputati, primo firmatario l'onorevole Paolo Gandolfi che in questi anni si è speso con grande impegno per ottenere risultati su questo fronte – è stata nuovamente ritirata dalla discussione a causa di un parere non positivo da parte della commissione del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef).

E così la presidente nazionale di Foab, Giulietta Pagliaccio, ha dichiarato: «Ci domandiamo quali problemi ulteriori ci siano dietro una legge che darebbe l'opportunità anche all'Italia, come nei Paesi europei più avanzati, di pianificare, progettare, strutturare un nuovo modello di mobilità nelle nostre città».

La presidente Fiab ha poi aggiunto: «Ancora una volta ci viene detto che, nonostante il Ministero dei Trasporti abbia indicato le risorse per la copertura della Legge Quadro sulla Mobilità Ciclistica, il Ministero Economia e Finanze ha richiesto ulteriori dettagli: se tanta solerzia fosse stata messa nelle grandi opere autostradali forse, oggi, non staremmo pagando autostrade inutili. Chissà perché, invece, per la mobilità ciclistica c'è sempre qualcuno che ha bisogno di sapere anche la marca della vernice per pitturare le strisce».

Ma cosa rende la legge quadro sulla mobilità ciclistica così importante ed essenziale per lo sviluppo della ciclabilità? Quali sono i suoi elementi-chiave? Questa proposta integra la vigente legge 366/98, inapplicata da una decina di

anni per mancato rifinanziamento, e la arricchisce con tutti i contenuti che negli ultimi 10-15 anni hanno rappresentato punti cardine delle battaglie Fiab: la rete nazionale Bicalitalia, definita come una rete infrastrutturale di livello strategico nazionale; il Piano Nazionale della mobilità ciclistica; il Piano Generale della mobilità ciclistica; il coinvolgimento pieno del Ministero Infrastrutture e Trasporti (Mit), piuttosto che altri ministeri, riconoscendo così il ruolo rilevante della ciclabilità nell'ambito della mobilità, con l'istituzione di un apposito Dipartimento per la Mobilità Ciclistica, senza oneri a carico del Mit, grazie alla riorganizzazione del suo personale e delle sue competenze; la segnaletica di direzione/indicazione; la ridefinizione delle strade ciclabili e molto altro. Il testo del disegno di legge si può trovare all'indirizzo: http://www.fiab.info/download/Proposta_Legge_Nazionale_Mobilita_Ciclistica.pdf

Purtroppo, avvicinandosi la fine della legislatura, è ormai alto il rischio che tutto il lavoro svolto vada perso. Non sarebbe la prima né l'unica sconfitta, visto che anche il disegno di legge delega per la riforma del Codice della strada pare essersi arenato, con pochissime speranze di superare l'esame parlamentare prima delle elezioni. Ma questa ovviamente costituisce tutt'al più un'aggravante, per il fatto di non essere riusciti a dare risposte chiare in tempi certi a un fabbisogno arretrato di cui da anni lamentiamo l'esistenza. Per questo, ora, è corsa contro il tempo. Vedremo.

Eugenio Galli

La Bicipolitana di Pesaro

A forza di sentirne parlare, ho deciso di andare a vederla. E ve la racconto.

Si, sono proprio andata a Pesaro apposta. Certo, era luglio, a Pesaro c'è anche il mare e nel mio albergo c'era pure una bella e grande piscina nella cui acqua limpidissima non si sentiva neanche lontanamente l'odore del cloro. Ma insomma, mare e piscine ce ne sono in tanti posti, e invece io sono andata proprio a Pesaro, scegliendo un albergo di quelli che hanno l'uso di una bici compreso nel prezzo.

La linea 2 della Bicipolitana passava proprio vicino all'albergo, e con quella sono arrivata all'Ufficio del Turismo dove mi hanno dato la cartina, di cui qui sotto vedete la copertina; l'interno è troppo grande, per pubblicarlo non basterebbe tutta la pagina; sul retro poi ci sono utili notizie per i ciclisti, dal Codice della strada ai regolamenti comunali, dai consigli per la sicurezza alle possibilità di assicurazione.

Le linee della Bicipolitana hanno ciascuna un nome, un numero e un colore, proprio come quelle della metropolitana di Milano e di altre città: sono 12, per esempio linea 1 Centro Rossa, 2 Mare Azzurra, 3 Fiume Verde, e così via; solo che, invece di ferrovie più o meno sotterranee, sono piste ciclabili. Il primo giro sulla 2, fino al Porto, l'ho fatto di domenica pomeriggio e ho subito visto un problema: la pista è troppo stretta per il traffico ciclistico di quel giorno a quell'ora, bisognava stare molto attenti per non rischiare incidenti. Negli altri giorni si andava molto meglio, e ho visto una cosa che avevo visto solo a Berlino tanti anni fa, tanti da averla quasi dimenticata: in certi tratti la pista non è delimitata da un cordolo murario, ma dalle macchine parcheggiate; cioè, sono le macchine ferme che difendono noi ciclisti dal traffico in movimento. Mi piacerebbe che una cosa del genere, all'apparenza semplice e geniale, si potesse sperimentare anche a Milano.

Sempre tenendo presente però che una pista ciclabile non è l'unico elemento utile alla sicurezza del ciclista; infatti anche a Pesaro, fuori dalle piste che naturalmente non possono arrivare dappertutto, ci sono delle belle zone con velocità massima 30 all'ora: anche di quelle ne vorrei molte di più a Milano.

Donata Schiannini



Appuntamenti

Pubblichiamo solo gli appuntamenti di dicembre 2017 poiché da gennaio è in arrivo il calendario *Pedala con noi 2018*

Dicembre

Cicloturistica     **GF** km 45

Domenica 3 Dicembre

Il Verbano vestito d'autunno

Il lago Maggiore, uno dei più bei laghi italiani, ha incantato grandi artisti italiani e stranieri che qui hanno soggiornato. Ammireremo le sue bellezze con occhi attenti sulla strada sempre trafficata.

Ritrovo h 08:00 Mi Centrale.

Proposta di: **Raffaele Peccioli** - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

In Sede

Martedì 12 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.

Fuori Sede

Giovedì 14 Dicembre

Partecipiamo alla Critical Mass

Ci ritroviamo il secondo giovedì del mese per partecipare all'allegria Critical Mass. Appuntamento in piazza Mercanti alle 21.45, partenza della CM alle 22.00.

Dalle 22.00 alle 23.55, Piazza Mercanti Milano.

Proposta di: **Alessandra Cascione** - alex_cascione@hotmail.com

Fuori Sede

Venerdì 15 Dicembre

Paella sangria e tanta allegria

Ormai è diventata tradizione la nostra allegra cena in compagnia per festeggiare il prossimo Natale e la fine d'anno e ricordare le bellissime giornate trascorse con la nostra fedele amica bicicletta. Sono ammessi anche parenti e amici ma affrettatevi a prenotare, i posti sono limitati!

Ritrovo h 20.00, Trattoria "Lo Stuzzichino" via Porro Lambertenghi, 13.

Proposta di: **Raffaele Peccioli** - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

In Sede

Sabato 16 Dicembre

Festa degli auguri

Ci troviamo in sede per scambiarsi gli auguri, prima della settimana dedicata agli auguri con tutti gli altri, amici, colleghi ecc.

Dalle 18.00 alle 22.00, Sede Fiab Milano Ciclobby.

Proposta di: **Volontari segreteria**

Milano Arte

Domenica 17 Dicembre

Milano del Ventennio

Breve giro cittadino in bicicletta accompagnati dall'arch. Rocculi.

Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale, partenza alle 10.15.

Proposta di: **Arch. Rocculi/Marialuisa Bonivento** - marialuisabonivento@gmail.com

LEGENDA

pianura



collina



montagna



difficoltà



aereo+bici



auto+bici



treno+bici



pullman+bici



traghetto+bici



metro+bici



funivia+bici



anche per ragazzi



Cicloturistica    **G** km 120

Sabato 30 Dicembre - Mercoledì 3 Gennaio

Capodanno in Costa Azzurra

La Costa Azzurra con il clima mite è adatta alle pedalate invernali; festeggeremo il Capodanno percorrendo le ciclabili che costeggiano questo splendido mare. Bici e trekking.

Proposta di: **Stefania Maffei** - maffei.ste60@gmail.com, cell. 3384294284

Iscriviti a Fiab Milano Ciclobby!

Ci sono 10 buoni motivi per iscriversi...

...e diversi modi per farlo:

- Assicurazione RC bici 24/24 h.**
- Consulenza legale e assicurativa gratuite** per risarcimento danni.
- Abbonamento annuale alla rivista BC** (con soli 6 euro in più).
- Gite in città e fuori**, per "tutte le gambe".
- Cicloviaggi, raduni e attività culturali** organizzati da Fiab Milano Ciclobby e altre associazioni Fiab.
- Corsi di manutenzione e riparazione** bici.
- Informazione costante**, tramite sito, mailing list, notiziario "Ciclobby Notizie".
- Sconti e agevolazioni nei negozi** amici di Fiab Milano Ciclobby e in tutta Italia presso alberghi, tour operator e altro.
- Gilet fluorescente in regalo**, se sei un nuovo iscritto.
- 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 2004)	€ 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 Ciclobby onlus 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

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

Zona 1

Olmo - La Biciclistissima RUV
piazza Vetra 21 - tel. 02 33400992
www.olmo.it olmo.milano@olmo.it

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

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

Silvestrini PRUV
viale Gian Galeazzo 19 - tel. 02 39543507
www.silvestrinibiciclette.net

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

Zona 2

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

Cascina Quadri In Bici CPRUV
via Nuoro 2 - tel. 333 1137792
www.cascinaquadriinbici.com
pieromaria.grassi@gmail.com

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

La Ciclistica Milano CLPRV
Viale Tunisia, 30 - tel. 02 87078382
www.laciclisticamilano.it
officina@laciclisticamilano.it

La Spicciola CRUV
via Apelle 74 - tel. 02 2592682
www.laspicciola.com ciclofficina@laspicciola.com

Riva Auto SAS RV
via Don Guanella 5 - tel. 02 2576591
info@rivaauto.com

Zona 3

Brompton Junction Milano CNPRUV
via Melzo ang. Spallanzani - tel. 02 36587670
www.bromptonjunction.com
info@bromptonjunction.it

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

Detto Pietro Store PRUV
viale Vittorio Veneto 8 - tel. 02 29405018
www.dettopietro.com dettopietro@dettopietro.com

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

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

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

L'Erbolario Abbracciabosco P
via Teodosio 46 - tel. 02 2362453
www.abbracciabosco.com
erboristeria@abbracciabosco.com

La Bottega di Peter DLNPRUV
via C. Goldoni, 41 - 380 9017 779
peterbruno121@gmail.com

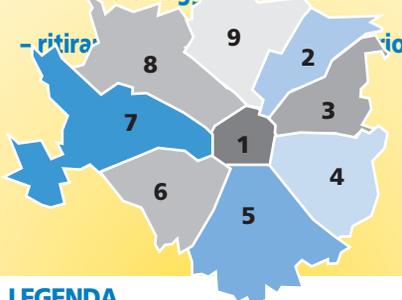
Libreria Popolare di via Tadino
via Tadino 18 - tel. 02 29513268
info@libreriapopolare.it

Gli Amici di Fiab Milano Ciclobby

sono negozi convenzionati

con la nostra associazione,
dove puoi:

- beneficiare di sconti, offerte
e omaggi per i soci



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

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

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

Zona 4

Cicloservice CNPRUV
viale Corsica 86 - tel. 02 39434108
denis_penkalovs@libero.it

La Stazione delle Biciclette DNRV
C.so Lodi 66 - tel. 02 5560 3730
www.lastazione dellebiciclette.com
info@lastazione dellebiciclette.com

Zona 5

La Bicicletteria CNPRUV

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

Zona 6

Ciclosfuso CNPRV
via Vigevano 43 - tel. 02 58109640
gianluca.casella@ciclosfuso.com

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

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

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

La Stazione delle Biciclette PRUV
via Ettore Ponti 21 - tel. 02 89056878
info@lastazione dellebiciclette.com

Pink Jersey 1931 LPRV
Via Savona, 129 - tel. 02 83595310
www.pinkjersey1931.it milano@pj1931.it

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

Zona 7

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

La Ciclistica Milano CLPRV
via Pellizza da Volpedo, 12 - tel. 02 36550328
www.laciclisticamilano.it officina@laciclistica.it

Zona 8

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

In bici contro mano CDNPRUV
via Cenisio 50 - tel. 02 84143782
www.inbicicontromano.it
inbicicontromano@outlook.it

La Bicicletteria CNPRUV
Centro Comm. Portello p.le Accursio - tel. 02 39260565
www.labicicletteria.it info@labicicletteria.it

Metropolis Bike LNPRUV
via G. Govone 26 - tel. 339 7515938
www.metropolisbike.it verallilugi@alice.it

Zona 9

Equilibrio urbano CPRV
via Pepe 12 - tel. 02 39566000
www.equilibriourbano.it
equilibriourbano@equilibriourbano.it

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

Nino Bixio R
viale Fulvio Testi 64 - tel. 02 66102953

Itineranti

Giardinieri a pedali
Negozio itinerante - tel. 339 1486010
giardinieriapedali@gmail.com

Libri sotto casa
Negozio itinerante - tel. 339 7840144
librisottocasa@outlook.it