



Riapertura dei Navigli Le nostre osservazioni

Una premessa necessaria

Quanto segue è il prologo indispensabile per meglio inquadrare quanto scriviamo sul progetto di riapertura dei Navigli.

Alcuni di noi hanno partecipato ai cinque incontri pubblici organizzati dal Comune di Milano tra giugno e luglio 2018 con lo scopo di presentare al pubblico il progetto di riapertura dei Navigli e di raccogliere suggerimenti e proposte, attraverso un portale dedicato <https://progetto-navigli.comune.milano.it/>.

Fiab Milano Ciclobby ha prodotto e inviato le proprie osservazioni, che sono state raccolte nel "Quaderno degli Attori n. 34" e che riportiamo – in forma completa – nell'articolo che segue. Il 24 settembre è stata presentata la re-

lazione finale del dibattito.

All'interno della nostra associazione i pareri circa l'opportunità della riapertura dei Navigli e/o della sua realizzazione a vasche o completa sono diversi, sfaccettati, contrastanti; pertanto le nostre osservazioni si riferiscono unicamente ai temi che riteniamo di nostra specifica competenza, cioè la mobilità e in particolare quella ciclistica.

Ciò detto, non possiamo esimerci dall'esprimere la nostra perplessità circa il senso del dibattito pubblico che dovrebbe servire ad analizzare le ragioni pro e quelle contro, gli argomenti a sostegno e quelli contrari, per giungere poi a una **decisione conseguente che può essere di "procedere" o anche di "non procedere"**.

La nostra impressione, al momento, è che il dibattito pubblico non servisse per decidere "se" procedere, quanto piuttosto per avere delle idee sul "come" farlo.

A nostro avviso, dunque, a meno di una revisione totale della viabilità e della mobilità – che avrebbero dovuto essere trattati come premessa per impostare tutti i ragionamenti successivi – il progetto non può soddisfare la realizzazione di una città favorevole allo sviluppo della mobilità attiva.

Guida Biscàro

Poste Italiane Spa Spedizione in abbonamento postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 2-DCB MILANO. In caso di mancato recapito rendere al CMP Roserio.

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

segui su



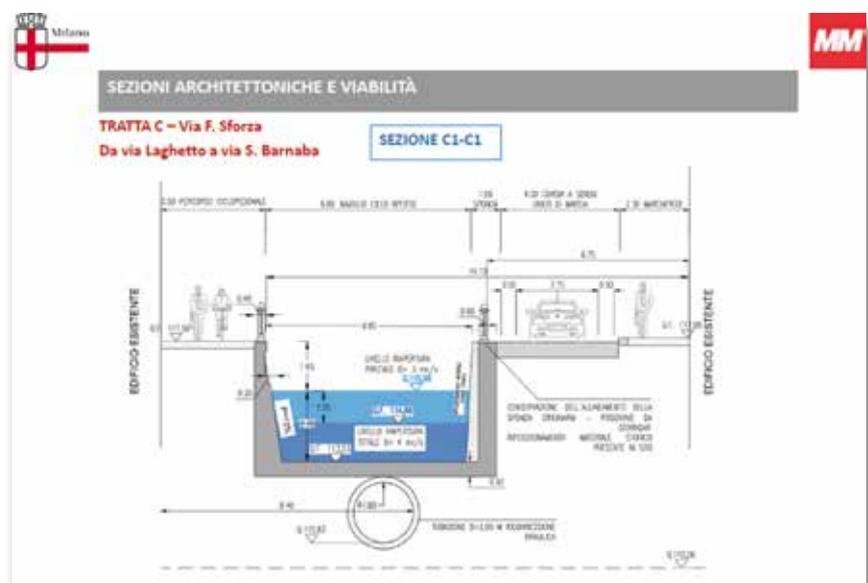
FIAB Ciclobby Onlus



@ciclobby

In questo numero:

- Novità sul tram in bici** 4
- Presentati due attesi progetti per piazza Lavater e piazzale Bacone** 5
- La pista ciclabile di via Ripamonti: bella senz'anima** 6
- L'alternativa per i ciclisti alla cerchia dei navigli** 6
- Via le auto, benvenute biciclette** 7
- Resoconti delle due edizioni de "La coperta scucita" 2018** 8
- Evviva le piazze liberate** 12
- Contro il furto, nasce il Registro Bici** 13
- Ciclobby: è tempo di rinnovare il sostegno** 14
- Doppia Bicistaffetta sul tracciato di AIDA** 17



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, Guia Biscaro, Marco Capecci, Massimo Conter, Danilo Fullin, Stefania Fuso Nerini, Giordana Gagliardini, Emily Menguzzato.

Per le foto si ringraziano: Guia Biscaro (ricerca fotografica e foto), Mariella Berti, Danilo Fullin, Silvia Malaguti. Le tavole del progetto Navigli provengono dal sito del Comune; le foto di pagg. 14-15 dall'Archivio Ciclobby. L'illustrazione di pag. 17 è di Aldo Monzeglio

Grafica e impaginazione: Silvia Malaguti

Stampa: Mediaprint - Milano

Questo numero è stato chiuso
il 29 ottobre 2018

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



Fiab Ciclobby onlus

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



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

Come raggiungerci

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

Presidente Fiab CICLOBBY onlus: Guia Biscaro

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](http://www.retecivica.milano.it/conferenzambiente)

Ciclobby aderisce a



Osservazioni dell'associazione Fiab Milano Ciclobby al progetto di riapertura della Cerchia interna dei navigli

Perché ne parliamo, e che cosa possiamo dire.

Il Comune di Milano ha avviato il dibattito pubblico sul progetto relativo alla fattibilità della riapertura dei navigli che è da intendersi come *ripristino della connessione idraulica dal naviglio Martesana alla Darsena, con riattivazione della Fossa interna*, comunemente nota come Cerchia dei navigli. Lo studio, articolato su più fasi temporaneamente dilatate, persegue l'obiettivo della scoperta integrale dei canali (coperti tra gli anni '30 e '60 del secolo scorso), con la finalità di recuperare anche la funzione originaria dei navigli stessi, ossia quella della navigabilità, in chiave attualizzata alle esigenze turistiche e trasportistiche.

In generale, consideriamo favorevolmente il **valore della presenza delle acque in ambito urbano**, associata al contatto con estese alberature e verde curato, a una qualità dello spazio pubblico fruibile, a una utilità paesaggistica e di generale vivibilità della città.

D'altra parte rileviamo la **notevole complessità di questo progetto**, che ci porta ad esprimere:
- timore che l'attuazione in due o più fasi richieda tempi effettivi di realizzazione troppo lunghi, con il rischio di un mancato completamento che lascerebbe alla città i soli tratti tra loro scollegati;
- preoccupazione per i costi preventivati, così elevati e significativamente distanti da quanto indicato in occasione del referendum del 2011;
- scetticismo sull'apporto effettivo del processo partecipativo in assenza di un ulteriore referendum popolare;
- forte criticità per come è stato affrontato il **tema della mobilità**, che non sembra voler cogliere l'opportunità del progetto per approfondire ed accelerare il cambiamento di abitudini sia dal punto di vista privato che commerciale.

Noi non abbiamo strumenti per verificare la qualità obiettiva e la **fattibilità** di un progetto che ci sembra notevolmente impattante (anche sul piano dei costi e dei tempi di realizzazione), ma che richiede necessariamente anche conoscenze multidisciplinari per poterlo esaminare e valutare in dettaglio. Nel contempo riteniamo opportuno anche invitare a riflettere sul concetto di **"fattibilità"**.

Lo sviluppo attuale delle conoscenze e capacità tecniche e tecnologiche è tale infatti da consentire di affermare che quasi non esista un limite alla fattibilità. In questo senso, però, travisare il concetto di fattibilità può indurre a cedere alla **illusione che tutto quello che è fattibile poi vada anche fatto**, e non ci sembra che sia questo un orientamento condivisibile.

Pertanto, nella consapevole limitatezza delle nostre competenze, ci sentiamo comunque di ribadire, anche da parte della nostra associazione, la necessità e la richiesta di una attenta e puntuale verifica della fattibilità e sostenibilità tecnica e finanziaria, nonché di una realistica e concreta analisi del rapporto costi/benefici, e dunque di una valutazione anche tra costi e opportunità, da condursi rigorosamente nell'interesse collettivo.

Fatta questa premessa, ci apprestiamo a svolgere alcune osservazioni più specificamente dedicate ai **temi di nostra competenza**, con particolare riguardo alla mobilità sostenibile e attiva.

Le nostre osservazioni

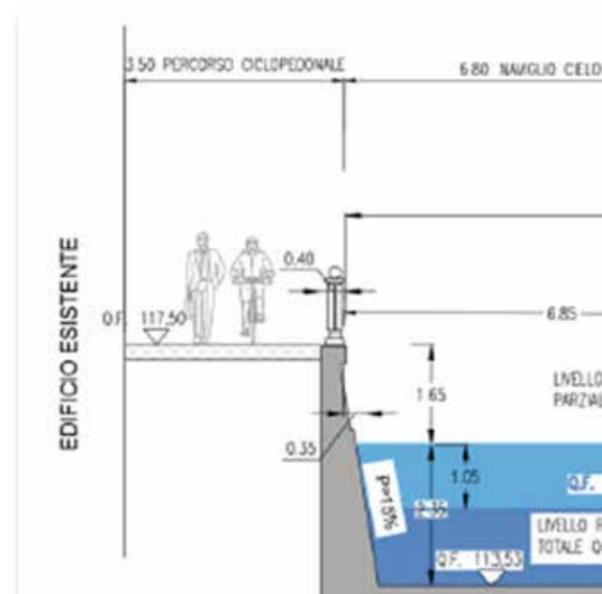
1. Le irrisolte questioni della mobilità lungo la Cerchia interna

La Cerchia dei navigli è il primo degli anelli che caratterizzano (insieme a quello delle mura spagnole e a quello della "cerchia filoviaria") la *forma urbis* di Milano, rappresentabile come una successione di cerchi concentrici intersecati da strade ad andamento radiale, idealmente simile a una ruota di bicicletta. La Cerchia interna è l'anello che segna il punto di contatto tra il "centro" e il "resto" della città. Anche per questo la Cerchia dei navigli si caratterizza, dal punto di vista della mobilità, come *circle line*, in cui il Tpl, cioè il Trasporto Pubblico Locale (quello *leggero*, che in tutte le città europee costituisce il sistema capillare che innerva in modo diffuso tutte le strade urbane) e la *mobilità attiva* (non solo quella lenta del passeggio e dell'ozio, ma anche quella casa-lavoro, e quella per esigenze professionali di trasporto e commercio) costituiscono le funzioni necessarie e prioritarie.

Va però innanzitutto osservato che la percorribilità di questo anello non è mai stata risolta:
- **in senso orario**, la corsia preferenziale dei mezzi pubblici (e degli scooter, sempre più numerosi e incontrollati), vietata alle biciclette, ha da sempre reso, se non impossibile, certamente molto difficoltosa, pericolosa (e

sanzionabile) la percorribilità ai ciclisti, considerati evidentemente solo un intralcio, ma che, percorrendola, dimostrano con i fatti quanto sia necessario prevedere uno spazio anche per loro in questa direzione;
- **in senso antiorario**, una visione miope e pavida costringe il mezzo pubblico ad adeguarsi ai tempi e ai modi del traffico veicolare e ai suoi ingolfamenti; la corsia ciclabile, nonostante i noti difetti (la mancata continuità agli incroci, che le buone pratiche raccomandano ma la normativa italiana ancora non prevede come obbligatoria; il mancato completamento dell'anello) si è rivelata necessaria e utile e non è stata motivo di peggioramento della congestione del traffico (semmai si pone il problema di assicurarne il rispetto, sanzionandone le violazioni).

In sostanza, rispetto a questo primo e fondamentale anello della circolazione stradale cittadina, la mancata volontà di intervenire con decisione sul traffico motorizzato privato ha penalizzato il Tpl, ha lasciato la ciclabilità residuale e priva dei necessari requisiti di sicurezza, continuità e confortevolezza, il tutto a discapito della qualità degli spazi urbani e della vita dei cittadini. A ciò va aggiunto che la stessa apertura dei cantieri per la realizzazione della M4, contrariamente a quanto ci saremmo aspettati e che pure avevamo esplicitamente chiesto all'amministrazione comunale, hanno ancora una volta penalizzato il Tpl e la ciclabilità pur di non intaccare la mobilità privata motorizzata di auto, moto e scooter.



Riteniamo che nello sviluppo della città, il miglioramento di ambiente e qualità della vita si possa perseguire con il fondamentale apporto della mobilità sostenibile, dove il Tpl ha la priorità e la ciclabilità e la pedonalità vengono adeguatamente favorite e incentivate.



Per fare ciò è in generale necessario **ridistribuire lo spazio pubblico, riequilibrando le funzioni**.

Riportando questi principi allo specifico contesto della Cerchia dei navigli trattata nello studio di fattibilità, va evidenziato come essa insista su uno spazio largo in media circa 18 metri, di cui - secondo il progetto - un terzo verrebbe occupato dal canale, in corrispondenza dello scavo del vecchio naviglio. **Un abbellimento forse godibile visivamente** (però l'acqua spesso non è percepibile da quota strada) **ma non fruibile**. Si tratta quindi di un intervento progettato in carenza di uno spazio minimo necessario a garantire le funzioni fondamentali e irrinunciabili per una città viva: la mobilità sostenibile.

Detto altrimenti, **si sacrifica spazio vitale per la mobilità inseguendo un'idea di città d'acqua**.

Relativamente al progetto di fattibilità - l'unico documento su cui da mesi si incentrano tutte le discussioni - poniamo una prima osservazione critica su tutte: il fatto che il **sistema della nuova mobilità** sia solo accennato, e non sia invece stato il punto di partenza delle analisi e delle verifiche dello studio di fattibilità, per noi è preoccupante.

È stato detto più volte nel corso degli incontri che la nuova linea metropolitana M4 sostituirà la linea autobus 94, che nel

progetto viene eliminata: ma è evidente che 6 fermate sotterranee non svolgono la stessa funzione delle 12-14 fermate in superficie (ciò peraltro rende anche fortemente auspicabile la revisione delle tariffe Atm, in quanto, con le regole vigenti, il biglietto è utilizzabile per un solo ingresso in metropolitana all'interno dei 90' di validità, e questo si rifletterebbe inevitabilmente anche sui costi a carico dell'utenza, che andrebbero ad assommarsi ai disagi). La scelta di togliere i mezzi di superficie in presenza di nuovi percorsi del metrò di fatto penalizza il commercio di superficie e le persone anziane o quelle che soffrono i luoghi chiusi.

Per quanto concerne viabilità e circolazione stradale, la sostenibilità del progetto è incentrata sull'assunto di un'auspicata radicale riduzione del tasso di motorizzazione e del traffico, ipotizzata dal Pums (che peraltro si trova ancora nelle fasi conclusive del suo iter approvativo, ed è pertanto soggetto ad altri elementi di incertezza), che comunque risulta ancora tutta da verificare nella sua attuazione concreta.

2. L'incerta transizione verso la Mobilità nuova

Ciò che colpisce, osservando le sezioni di progetto, è che in ogni tavola compaia sempre un'automobile, la ciclabilità sia residuale e non compaia **mai un mezzo pubblico**.

In questo senso, osserviamo che avremmo ritenuto meritevole di grande considerazione la proposta avanzata dal professor Antonello Boatti, membro del comitato scientifico che ha curato lo studio, di introdurre sulla Cerchia interna, in anticipo rispetto all'avvio dei lavori di riapertura dei navigli, un sistema circolatorio che eliminasse il traffico di scorrimento, prevedesse un servizio di trasporto pubblico nei due sensi di circolazione e così, di fatto, pedonalizzasse la cerchia. Il Comune si è invece limitato a liquidare questa proposta di anticipazione degli effetti di riduzione del traffico affermandone la non praticabilità a causa dei disagi che già gravano sull'area per i cantieri M4. Ribadendo quanto già evidenziato sopra, osserviamo in generale che proprio l'apertura di questi cantieri non è stata colta dall'Amministrazione come occasione per favorire il Tpl e la mobilità sostenibile.

3. Limitazione della sosta

La devastante tendenza portata avanti negli ultimi decenni è che, pur di recuperare posti auto, non si mettono limiti allo spazio consen-

>>>>

Osservazioni dell'associazione Fiab Milano Ciclobby al progetto di riapertura della Cerchia interna dei navigli (segue)

>>>>

tito per la sosta. Le auto dilagano, si dedica spazio pubblico per ampliare sosta a dismisura senza considerare che c'è un limite a questa destinazione e un argine deve essere posto: le larghezze dei marciapiedi vengono drasticamente ridotte, a discapito dei pedoni (vedi sosta in via Friuli, via Gustavo Modena, via Serpiero, via Stendhal – nella foto – ecc.).



Questo tipo di soluzione è ipotizzata nel documento di fattibilità (vedi Tratto A_ via Melchiorre Gioia). L'apertura della vasca in via Gioia apparentemente migliora la qualità dello spazio urbano; in realtà sposta solo i problemi.

Riteniamo che soluzioni come queste siano da respingere con forza.

4. Superare il concetto di ciclopodalità

Quella dell'uso promiscuo, ciclabile e pedonale, è una visione limitata e superata, che va utilizzata con parsimonia perché diverse sono le esigenze dei fruitori. Questo tipo di soluzione mette pedoni e ciclisti tra loro in competizione per lo spazio, mentre lascia irrisolto il tema del carico di traffico, della velocità dei veicoli, della disponibilità di spazio per il parcheggio di mezzi privati su suolo pubblico. Quella dell'uso ciclopodale proposta all'interno dello studio qui in commento è una prospettiva miope priva di lungimiranza e del tutto inadeguata nell'ottica di favorire un crescente sviluppo e diffusione dei mezzi a trazione umana.

Manca la visione di un cambiamento, per esempio, sulle modalità della logistica delle merci che, specie in relazione alle consegne "per conto proprio", potrebbero ricevere un forte impulso da una viabilità più scorrevole e dall'utilizzo diffuso di mezzi ecosostenibili, quali le cargo bike.

5. Superare le misure "minime" da Codice della strada

- m 1,50 è la misura minima per pista ciclabile monodirezionale prevista dall'attuale Codice della Strada. Ancorché stabilita dalle norme vigenti, appare di certo inadeguata a sostenere la previsione di un forte incremento della ciclabilità (dal 6% al 20%);
- occorre pertanto progettare spazi più capienti, utilizzando i parametri normativi solo come "standard minimi", sia per consentire il transito agevole di mezzi di maggior ingombro, come le cargo bike, sia per favorire il sorpasso in condizioni di sicurezza tra ciclisti e la convivenza tra utenti con esigenze e velocità differenti;

- la pista ciclabile deve essere monodirezionale, senza cambi di lato, lineare e continua;
- deve essere preferibilmente su strada, meglio se in sola segnaletica e in condizioni di moderazione della velocità.

6. Inserimento in progetto di Rete ciclabile

La lettura delle sezioni dello studio di fattibilità rivela uno schema di ciclabilità non chiaro.

In via F. Sforza si individuano (al contrario di quanto succede attualmente):

- in **senso orario** una ciclo-pedonale di larghezza variabile tra m 3,50 e m 4,50: si segnala che questo comporterebbe per i ciclisti un notevole rallentamento della velocità di spostamento, dovuto alla compresenza dei pedoni; d'altro canto, il passaggio di biciclette in prossimità degli accessi alle proprietà private sarebbe fonte di insicurezza e pericolo per i pedoni medesimi (oltre che in violazione della normativa vigente).

Ci chiediamo che tipo di valutazione sia stata eseguita circa la fattibilità dell'accesso ai cortili interni dei veicoli: non appare chiaro come la configurazione di questo spazio potrebbe consentire il transito e le manovre di un veicolo che, per poter imboccare uno dei ponti di attraversamento previsti, lo dovrà percorrere in promiscuità con pedoni e ciclisti.

- in **senso anti-orario**, non essendoci altra indicazione, riteniamo che la mobilità ciclistica sia stata considerata in promiscuo con veicoli motorizzati (furgoni, auto e moto), escludendo ovviamente che il marciapiede ciclopodale di cui sopra possa essere stato pensato anche come bidirezionale ciclistico.

Indispensabile sarà attuare la moderazione della velocità istituendo la Zona 30 lungo tutto il tratto interessato.

Sarebbe inoltre opportuno che Milano sperimentasse (prima in Italia) una segnaletica già in vigore in altri Stati europei: la "strada delle biciclette", dove i veicoli a motore sono ospiti e procedono a velocità fortemente moderata, dando sempre la precedenza alle bici.

7. Gestire le fasi

- nel caso di apertura parziale (5 specchi d'acqua) è indispensabile che la mobilità sostenibile e ciclistica siano progettate anche tra un tratto e l'altro, con **grande attenzione alle connessioni**;

- nel caso di apertura completa dei canali della Fossa interna è indispensabile che **fin da subito sia ben chiara la visione di cosa succederà alla mobilità sostenibile e ciclistica a seguito della riapertura di tutto il tracciato**.

8. Sperimentare la mobilità

La riapertura dei navigli interrati – dei 5 tratti o completa – porterà inevitabilmente a modifiche della viabilità che produrranno impatti sulla circolazione stradale non solo nell'area circoscritta all'intervento, ma sull'intera città (e il suo intorno).

Riteniamo necessario che venga sperimentata fin da subito la riduzione del traffico anticipandone gli effetti attraverso una simulazione che tenga conto degli ingombri del canale, realizzata in maniera gradevole ancorché provvisoria, sulla scorta dell'esperienza TréнтаMI (realizzata a maggio 2018 dalle associazioni Genitori Antismog e Fiab Milano Ciclobby con la collaborazione del Comune di Milano - Assessorato Mobilità e Ambiente, e Amat).

L'occasione persa con l'apertura dei cantieri della M4 lungo la cerchia (in cui si è deciso di sacrificare Tpl e bici per permettere il transito dei mezzi privati motorizzati), trova in questo contesto la sua urgenza e necessità di realizzazione.

Toccare con mano problemi e vantaggi del nuovo regime viabilistico attraverso una adeguata sperimentazione aiuta amministrazione, cittadini e progettisti perché permette la visualizzazione del futuro assetto della mobilità e la verifica delle ricadute sull'intorno; inoltre invita cittadini e *city users* a sperimentare nuove abitudini di mobilità, anticipandone gli effetti.

Fiab Milano Ciclobby

Sul tram 4 puoi portare la bicicletta

Piano piano aumentano le linee Atm sulle quali, sia pure con orari limitati, si può portare la bicicletta.

Lo ha comunicato Atm con una nota e lo ha confermato il suo presidente durante la presentazione di Milano Bike City: da lunedì 1° ottobre si può portare la bicicletta anche a bordo dei tram

Progetti per piazza Lavater e piazzale Bacone

Due progetti che ci piacciono, e due anni per vederli realizzati.

Giovedì 11 ottobre, in commissione del Municipio 3 aperta al pubblico, tenuta alla scuola Stoppani, sono stati presentati due progetti che riguardano piazza Lavater e l'asse piazzale Bacone-piazza Piola.

Il primo vede una modifica sostanziale della piazza sia dal punto di vista viabilistico che di arredo urbano mentre il secondo è più incentrato sulla mobilità e sulla messa in sicurezza dei pedoni e dei ciclisti nell'attraversamento delle piazze e di via Morgagni. Per questo erano presenti in aula gli assessori Pierfrancesco Maran, Urbanistica, Verde, e Marco Granelli, Mobilità e Ambiente. Buona la partecipazione dei cittadini e dei consiglieri del Municipio. Tutti hanno formulato apprezzamento per le soluzioni presentate mentre i consiglieri si sono comunque riservati il giudizio finale successivamente alla verifica nel dettaglio della documentazione progettuale.

Due quindi i punti di intervento che ci interessano dal punto di vista della mobilità sostenibile.

Piazza Lavater: verrà completamente rivista e rialzata rallentando così, per la presenza delle castellane, il traffico in ingresso da via Omboni, via Morgagni e via Pancaldo. Via Cadamosto diventerà a senso unico nel tratto che va dal Commissariato di polizia verso la piazza e rimarrà a doppio senso nel breve tratto che va da Regina Giovanna fino al commissariato incluso; verranno finalmente tolte le rotaie del tram e verrà costruita una pista ciclabile che si congiungerà con quella di via Morgagni. La via Ramazzini sarà monodirezionale in uscita



dalla piazza e avrà però una pista ciclabile bidirezionale, mentre la via Pancaldo rimarrà a doppio senso.

Asse piazza Bacone - piazza Piola: nella prima piazza verranno messi in sicurezza tutti gli attraversamenti pedonali riducendo la larghezza della strada e allargando i marciapiedi e saranno creati due nuovi attraversamenti ciclabili, uno per chi proviene da via Monteverdi e l'altro che porterà in via Paracelso. Infatti è previsto il prolungamento della pista ciclabile di via Morgagni partendo da Piazza Bacone, passando dietro l'attuale benzinaiolo per proseguire poi in una nuova sede bidirezionale lungo via Paracelso e da qui, lungo via Donatello, fino a Piazza Piola.

Verranno poi rivisti e migliorati per renderli maggiormente visibili tutti gli attraversamenti ciclopodali lungo via Morgagni.

Il giudizio della nostra associazione è positivo pur in presenza di una potenziale criticità in

via Cadamosto. Nel complesso si dovrebbero risolvere diversi punti di pericolo oggi esistenti, come l'attraversamento da nord della piazza Bacone così come tutti gli attraversamenti di via Morgagni o l'uscita dall'attuale pista ciclabile in Piazza Lavater sul lato sinistro per chi vuole invece proseguire in via Cadamosto. Da ultimo, ma non ultimo, finalmente toglieranno le rotaie inutilizzate molto pericolose per noi ciclisti e delle quali da tanti anni chiediamo la rimozione.

Il progetto deve essere discusso in Municipio 3 e poi approvato, poi si avvierà la macchina amministrativa per scrivere il bando, assegnare il lavoro e iniziare infine le opere. Meta prevista l'anno 2020, salvo contrattempi. Una postilla: per chi non ne fosse informato, piazza Lavater gode di un vincolo ministeriale storico-ambientale risalente al 1965.

Marco Capecci



D.S.

Bella senz'anima

La ciclabile di via Ripamonti, da Milano a Noverasco.

Avrebbe dovuto essere pronta per il 2014, come indicava il progetto relativo alla riqualificazione di via Giuseppe Ripamonti, approvato nel 2011. Purtroppo la tempistica dei lavori, iniziati nello stesso anno, si è un po' allungata per via delle solite vicissitudini. Ma alla fine ce l'hanno fatta, così abbiamo una nuova ciclabile che, percorrendo l'asse di via Ripamonti, ci accompagna in direzione Sud, fino al limite del territorio comunale milanese, dove una volta era ubicato il dazio, luogo di ormai antica memoria.

La ciclabile, tutta compresa nella zona 5, è, almeno apparentemente, monodirezionale su entrambi i lati di via Ripamonti, anche se la segnaletica orizzontale presente non aiuta: sul fondo sono disegnati i simboli (pedone e bici) ma non le frecce direzionali. Si snoda praticamente sempre a fianco di quella via, con uno sviluppo pressoché rettilineo, fatta eccezione naturalmente per le rotoatorie che s'incontrano lungo il percorso. Per la stragrande maggioranza del tracciato è stata realizzata come "percorso pedonale e ciclabile", contrassegnato dal segnale verticale in cui compaiono pedone e bicicletta sovrapposti su sfondo azzurro: può vantare una sede accettabilmente ampia e godere di una buona percorribilità per le bici, dovuta anche al fatto che il percorso non è molto frequentato dai pedoni. Salvo un breve tratto in cui diventa "pista ciclabile", la restante parte è identificata formalmente come "pista ciclabile contigua al marciapiede".

In questi casi, la corsia pedonale corre a fianco della ciclabile, contrassegnata da un colore diverso (nero per la corsia pedonale, rosso per la ciclabile). Peccato però che qui la pista ciclabile sia ubicata a destra della corsia pedonale, quando invece dovrebbe essere alla sua sinistra: in siffatto modo i pedoni si trovano le auto alla loro sinistra e le biciclette alla loro destra, cosa non solo poco piacevole ma soprattutto non corrispondente a quanto previsto dalla normativa (DM 557/99, art. 6, comma 2c), che impone che la ciclabile "sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale".

Il tratto in direzione Nord-Sud ha inizio all'incrocio semaforizzato fra le vie Virgilio Ferrari e Selvanesco e termina all'inizio della frazione Noverasco, in territorio comunale di Opera, poco prima del ristorante "Giallo Milano" e del distributore di carburante Tamoil. La lunghezza è di 2,7 chilometri. Inizialmente il trac-

ciato è dotato di illuminazione ed è piacevolmente separato da via Ripamonti da un'ampia aiuola, mentre alla sua destra la vista si perde nella tipica campagna lombarda.

L'innesto nella sede stradale, al termine della ciclabile, è purtroppo molto brusco, solo leggermente facilitato da un passo carraio in corrispondenza del numero civico 606 di via Ripamonti. Di fatto ci si trova indirizzati di forza nella statale della Val Tidone (SS412), peraltro sempre molto trafficata, senza possibilità di sfuggire. Certamente chi ha progettato la ciclabile avrebbe potuto fare di meglio, ma il confine del territorio comunale è proprio in quel punto, cosa che probabilmente rivela una scarsa, se non inesistente, comunione d'intenti, ciclisticamente parlando, fra i comuni di Milano e di Opera, visto il risultato ottenuto.

Il tratto in senso contrario, da Sud verso Nord, è un po' più lungo, perché inizia una trentina di metri prima rispetto al punto d'arrivo a Noverasco e prosegue per un centinaio di metri lungo via Virgilio Ferrari, fino all'incrocio con via Gagini. Anche l'inizio non è dei più felici, con la ciclabile che appare all'improvviso lungo il marciapiede, dopo la cancellata di un edificio e dietro al segnale stradale che indica la fine del territorio comunale di Opera, con un bel bidone portarifiuti a fare da punto di riferimento per la partenza. Poi si snoda regolarmente verso Nord, sempre costeggiando la sede stradale di via Giuseppe Ripamonti, come "pista ciclabile contigua al marciapiede" fino alla rotoatoria in corrispondenza di via Camporagno, dopo di che si modifica in "percorso pedonale e ciclabile". L'ultimo breve tratto, che costeggia via Virgilio Ferrari, fra via Ripamonti e via Gagini, è contrassegnato come "pista ciclabile" vera e propria e la segnaletica presente indica che può essere considerato bidirezionale.

Va segnalato che in corrispondenza dell'accesso alla struttura ospedaliera dello IEO (Istituto Europeo di Oncologia), a circa due terzi del tracciato, molti automobilisti, anziché condurre le loro auto all'interno dell'ospedale, dove esiste un parcheggio a pagamento, preferiscono lasciarle fuori, con il risultato di creare un notevole traffico di manovra nel tratto di strada adiacente, in particolare in alcune fasce orarie, spesso addirittura anche con l'occupazione della ciclabile, tutte cose che rendono difficoltoso e pericoloso il passaggio dei ciclisti.



Considerazione finale. La ciclabile dà l'impressione di essere stata realizzata lì perché proprio non si poteva farne a meno, e non tanto perché sarebbe stata di vera e propria utilità. Via Ripamonti si prestava a essere affiancata da una ciclabile praticamente per tutto il tratto del suo percorso, una volta lasciata la parte di città più trafficata. Ma le due estremità che sono state scelte come terminali non sono ubicate in luoghi di forte presenza residenziale o lavorativa, né rappresentano alcuno snodo intermodale, né sono in alcun modo connesse ad altre ciclabili. Per cui la ciclabile resta un'opera isolata, non appartenente a una rete ciclabile, avulsa dalla realtà di una struttura che possa portare beneficio alla comunità, in particolare a chi ha scelto di muoversi in bicicletta anziché con un mezzo a motore. Si potrebbe dire che nasce dal nulla e finisce nel nulla. Il risultato è che può andar bene a chi abita in zona Ripamonti per fare una breve passeggiata (in bici o a piedi) godendosi la campagna circostante, ma non a chi vorrebbe utilizzarla come percorso casa-lavoro.

Daniilo Fullin



Un'alternativa per i ciclisti alla Cerchia dei navigli

L'idea dell'Assessorato alla Mobilità era ottima, ma il risultato è deludente.

Via le auto, benvenute biciclette!

Inaugurata la prima rastrelliera privata a uso pubblico a Milano.

Il 26 settembre 2018 è stata inaugurata la prima rastrelliera privata a uso pubblico in via Casati 27 davanti alla pasticceria/bar Pavè. I proprietari del locale sono infatti i primi in città ad aver usufruito della possibilità, che il Comune di Milano ha dato da un paio d'anni, di installare rastrelliere private a uso pubblico per promuovere e sostenere la crescita della mobilità ciclistica per gli spostamenti quotidiani. Il Comune chiede all' esercente di coprire tutte le spese di installazione e manutenzione delle rastrelliere e della segnaletica orizzontale e verticale che delimita il parcheggio; a fronte di queste spese non richiede nessuna tassa di occupazione del suolo pubblico, perché lo spazio viene utilizzato a favore dei cittadini.

Sul sito del Comune (nello spazio dedicato ai tributi e in particolare alla tassa di occupazione del suolo pubblico) si possono trovare tutte le specifiche richieste per poter usufruire di questa esenzione.

Il costo per la realizzazione della rastrelliera non è irrisorio: i proprietari di Pavè hanno dichiarato di aver speso circa 4000 € tra pre-

sentazione dei progetti in Comune da parte di tecnici professionisti e realizzazione dell'opera, tuttavia questo locale da sempre *bike friendly* (sul suo sito si legge "Se venite in bici siamo contenti") ha affrontato questo costo ed è così il primo ad aver deciso di avviare e completare la richiesta di parcheggio bici. Ma la conquista maggiore è averlo realizzato sulla carreggiata! Adesso davanti alla pasticceria al posto di 4 posti auto ci sono 12 archetti paralleli al marciapiede su due file che possono ospitare fino a 24 biciclette: finalmente le biciclette trovano spazio su strada anche in sosta, uno dei rari casi a Milano dove la maggior parte degli stalli per bici sono posizionati sui marciapiedi.

L'inaugurazione è rientrata nelle attività delle due settimane della *Milano Bike City* e il 26 settembre prima delle 9 del mattino c'era un folto gruppo di attivisti ciclisti a festeggiare il

taglio del nastro di inaugurazione alla presenza dell'assessore alla Mobilità Marco Granelli e del collega alla Partecipazione, cittadinanza attiva e open data Lorenzo Lipparini, oltre che, naturalmente, dei proprietari del locale. Granelli ha sottolineato che questo tipo di iniziative unisce utilità pubblica e privata, aiutando a portare maggior visibilità al negozio che risulta meno oscurato da automobili e furgoni in sosta che ne possono coprire la vetrina.

I due assessori hanno colto l'occasione per fare un po' di pubblicità al nuovo geoportale del Comune di Milano (<https://geoportale.comune.milano.it/sit/>) dove è possibile trovare anche la mappa di tutti gli stalli per bici presenti sul territorio comunale. E tutti noi speriamo di trovarne sempre di più voluti anche da privati!

Giordana Gagliardini



Il tratto che abbiamo individuato e percorso inizia in piazza Sant'Ambrogio e termina già alle Colonne di San Lorenzo, ed è monodirezionale. Le vie a senso unico del centro, rese strette dalla presenza su entrambi i lati di parcheggi per veicoli, non hanno subito modifiche che ne convertissero l'uso in doppio senso ciclabile (via Lanzzone, via Mora, via Urbano III ecc.).

L'unico tratto che è stato modificato è quello di via Caminadella, dove è stato creato uno spazio per le bici in doppio senso ciclabile: con la pesantezza che contraddistingue le realizzazioni permesse dalla lettura più restrittiva possibile del Codice della Strada vigente, è stata posta una separazione con *new jersey*; verso via Correnti, l'imboccatura della ciclabile è stretta, sacrificata, così che pedoni e ciclisti nei due sensi confliggono tra loro; la manovrabilità è resa difficoltosa dal pavé sconnesso. Dopodiché il ciclista può attraversare e percorrere (solo in una direzione) via Mora, via stretta, invasa dalle auto in sosta, dove è incalzato dall'irritato automobilista, sbucando in corso di Porta Ticinese, dove l'illusione di aver trovato un percorso alternativo lo abbandona definitivamente; oppure può procedere verso Porta Genova, infilandosi nei 40 centimetri disponibili tra il marciapiede e le rotaie del tram, stretto da veicoli di tutti i generi e misure (auto, furgoni, tram...).

L'idea, che avrebbe richiesto leggerezza, semplicità e un po' di coraggio, si è risolta purtroppo in un percorso illeggibile, spezzettato, incompleto, sostanzialmente inutile.

Guida Biscàro

La coperta scucita 1: ricognizione della rete ciclabile milanese

Sabato 30 giugno 2018

Come si progettano e si costruiscono le piste ciclabili a Milano.

Siamo partiti dai Giardini Montanelli per un sopralluogo che aveva come principali punti di osservazione:

- corso Venezia;
- piazza della Repubblica-viale Monte Santo: ciclabile in costruzione;
- piazza Baiaumonti-viale Ceresio: ciclabile in costruzione;
- viale Monte Rosa: la vecchia e la nuova pista ciclabile.

Fra i partecipanti: l'assessore alla Mobilità Marco Granelli; il direttore area pianificazione di Amat (Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio) architetto Valentino Sevino; l'architetta Veronica Gaiani tecnica dell'area pianificazione Amat; Gloria Zavatta a.d. di Amat; Fabrizio Delfini presidente della commissione urbanistica e mobilità del Municipio 6; Ermanno Gargano vice-presidente del consiglio del Municipio 8.

Appunti e osservazioni

Corso Venezia

- Sulle intersezioni semaforiche esistenti, nonostante la preferenza accordata alla pista ciclabile e pur in presenza di un semaforo dedicato, il ciclista è costretto ad attendere il passaggio di tutte le auto prima di avere il via libera all'attraversamento: occorre anticipare il tempo dedicato al passaggio biciclette (creare priorità bici) anche per snellire l'attraversamento degli incroci da parte di chi è in bici.
- Si segnala nuovamente un consistente fenomeno di svolta a sinistra abusiva e pericolosa di veicoli provenienti da corso Buenos Aires diretti in viale Majno (o anche viale Piave).

Bastioni di porta Venezia

- La pista ciclabile attualmente si interrompe per la presenza di un cantiere in prossimità di piazza della Repubblica e costringe il ciclista a una improvvisa quanto inevitabile deviazione per immettersi nel traffico in un tratto decisamente pericoloso. **Questo ci fa ribadire, anche da un punto di vista generale, che è del tutto inaccettabile, in un'ottica di corretta gestione dei problemi relativi alla sicurezza, che chi va in bici venga dimenticato da chi ha la responsabilità dei cantieri.** Questa consueta trasandatezza appare in questo caso specifico ancora più grave sia perché il cantiere insiste su una pista ciclabile, occupandola e interrompendola, sia perché devia le bici, senza adeguata segnaletica, in un tratto dove i veicoli spesso raggiungono elevate velocità.

bile, occupandola e interrompendola, sia perché devia le bici, senza adeguata segnaletica, in un tratto dove i veicoli spesso raggiungono elevate velocità.

- Modalità costruttive: questi interventi che, segregando le bici all'interno di strutture fisicamente separate (così è pure il tratto in costruzione su piazza della Repubblica-viale Monte Santo, come altri esistenti, ovvero di prossima o di recente realizzazione, come viale Tunisia) diventano scarsamente permeabili alle bici e quindi anche non pienamente fruibili. **Abbiamo evidenziato che se l'obiettivo di questi interventi è – come riteniamo debba essere – di spostare quote crescenti di mobilità dall'auto alla bici, occorre che la progettazione si adegui a questo obiettivo senza creare barriere invalicabili, se non quando necessario.** È chiaro infatti che se l'affollamento di ciclisti cresce all'interno di uno spazio segregato, la sicurezza non migliora; inoltre, occorre anche prevedere un possibile cambiamento delle tipologie di utenza ciclabile, ad esempio con incremento delle cargo bike e della ciclogistica.
- Gli interventi che osserviamo presentano inaccessibilità da un lato all'altro della strada, stante la presenza della cordolatura in pietra che impone dei punti di ingresso e di uscita precisi per il ciclista, e dei prevedibili limiti di capacità che la ciclabilità "recintata" pone di fronte alla crescita del numero di utenti della bici, e magari pure alla diffusione di modelli oggi ancora marginali, come appunto le cargo bike.
- Ulteriore osservazione, collegata alla precedente, riguarda i requisiti dimensionali: occorre tenere presente che le misure standard previste dal DM 557/99 (es. 1,50 m per le corsie monodirezionali) costituiscono solo dei requisiti minimi. Il che significa che **una buona prassi sarebbe quella di adottare spazi maggiormente confortevoli a favore della bici.**

Piazza della Repubblica - viale Monte Santo

- La pista ciclabile in costruzione presenta delle barriere stradali in metallo (parapetti) a protezione di tratti di pista ciclabile. Verifichiamo, nel corso di un sopralluogo successivo, che la barriera metallica è stata posta incomprensibilmente come elemento di separazione tra il marciapiede e la nuova ciclabile in viale Monte Santo in direzione piazza Repubblica! L'assessore Granelli evidenzia che si tratta di interventi a protezione di punti che, secondo le statistiche di incidentalità, risultano particolarmente pericolosi. Viene fatto inoltre notare che, di contro, c'è un evidente disequilibrio tra situazioni iperprotette e zone non protette: uscito da un tratto con cordoli e parapetti, il ciclista si trova poi in mezzo al traffico, a fare i conti con automobilisti impreparati e infastiditi dalla sua presenza, dovendosi giostra-

re in spazi residuali e con i veicoli parcheggiati in doppia fila, con pavimentazioni magari pure in pessime condizioni di manutenzione. **L'ideale sarebbe quello di migliorare la qualità complessiva delle condizioni stradali sia attraverso un diffuso controllo della velocità, sia attraverso una accurata opera di manutenzione delle pavimentazioni, sia con l'utilizzo diffuso delle corsie ciclabili in sede stradale in sola segnaletica.**

Piazza XXV Aprile

- Si evidenzia che, nella piazza pure oggetto di recente riqualificazione, i tempi semaforici non consentono un agevole attraversamento nell'asta corso Garibaldi-corso Como, e il convogliamento dei flussi di pedoni e ciclisti avviene in un unico imbuto: è invece opportuna, anche in considerazione dell'intensità di tali flussi, una loro tendenziale separazione.
- Su viale Pasubio non si è colta l'occasione data dall'importante intervento urbano connesso alla realizzazione della nuova sede Feltrinelli per creare una soluzione al transito dei ciclisti. Oggi la sede stradale di viale Pasubio presenta un pavè in pessime condizioni di manutenzione e centinaia di metri di binari dismessi, a fronte di un marciapiede molto largo. L'assessore Granelli chiarisce che l'intero ambito dovrà essere oggetto di una revisione complessiva alla ricerca di una soluzione ancora da progettare.
- Il consigliere di Municipio 8, Ermanno Gargano, sottolinea come una delle criticità sia spesso rappresentata dal fatto che passa troppo tempo dalla ideazione alla realizzazione. Suggestisce di creare un fondo con i contributi derivanti dallo scorporo oneri.

Via Ceresio

- Il cantiere è aperto ed è in ritardo. Il ritrovamento di amianto sotto i binari dismessi in quel tratto ha generato un extracosto di 200.000 euro. Entro fine anno i lavori saranno completati.
- Verificheremo con un sopralluogo successivo che anche in via Ceresio, nel tratto da piazza Cimitero Monumentale verso piazza Baiaumonti, è stata installata una barriera metallica tra la nuova pista ciclabile e la strada: per proteggere chi da che cosa?! Fiab Milano Ciclobby rigetta con forza questo concetto distorto di sicurezza ciclistica, fatta di trincee e di barriere: soluzioni iperprotette e iperprotettive – ma solo per brevi tratti – che non affrontano, lasciandoli irrisolti, i veri problemi che portano a giustificare queste protezioni (eccesso di velocità, distrazioni alla guida, quantità dei veicoli che occupano le strade in movimento e in sosta).
- Sollecitiamo la soluzione della ciclabilità della piazza del Cimitero Monumentale, di via Nono e di via Farini (cavalcavia).
- Via Farini (tratto via Ferrari-via Quadrio): perché una direzione non è consentita alle bici? Secondo l'assessore Granelli si tratta di un divieto originato dalla compresenza di binari e spazi stretti che non consentono adeguata sicurezza al ciclista. Diciamo all'assessore che sarebbe opportuno rivedere tutti questi casi di strade "locali" (es. via Fabio Filzi, via Tommaso Grossi) che ancora presentano divieti di transito alle bici per valutare se siano effettivamente ragionevoli o se siano possibili soluzioni alternative.

City life

- Si fa notare come l'attraversamento est-ovest avvenga ora solo attraverso il quartiere; la connessione stradale via Senofonte-via Spinola è stata interrotta con la sistemazione dell'area e della piazza Giulio Cesare.
- L'attraversamento di viale Eginardo mediante una barriera a chicane, utile per i pedoni, è difficoltosa per i ciclisti (specialmente cargo-bike).
- Piazza Arduino, risistemata da poco, ha un'inutile pavimentazione bi-colore con relativa segnaletica orizzontale di ciclabile ma non ha risolto l'accesso per chi proviene da via Albani.

Viale Monte Rosa

- Secondo l'assessore Granelli entro l'anno dovrebbe ripartire il progetto di riqualificazione della "vecchia" pista ciclabile (piazza Amendola-piazzale Lotto), che nel progetto mostrato vede eliminati gli ingressi e le uscite a 45° e prevede attraversamenti ciclabili per svolte a sinistra.
- Tratto in costruzione (piazza Amendola-piazza Buonarroti): i lavori sono fermi da quasi due anni per il fallimento della ditta appaltatrice, ma in procinto di ripartire con altro affidamento. Facciamo notare che la soluzione adottata non ha risolto il tema della velocità dei veicoli che continua a essere favorita dalla linearità e dalla lunghezza del tratto (Lotto-Buonarroti con sole 3 interruzioni semaforiche e alcuni attraversamenti pedonali). Evidenziamo inoltre la criticità degli attraversamenti pedonali dovuta alla larghezza della sede stradale: il progetto mostrato dall'assessore Granelli evidenzia la formazione di isole salvagente con attraversamenti pedonale e ciclabile. Risulta complessa la realizzazione del progetto comunale di anello ciclabile della piazza Buonarroti che prevede per il ciclista ben 9 tratti da attraversare, tratti sicuri solo con la certezza che l'automobilista effettui le svolte a destra dando la precedenza al ciclista. Per esempio: da viale Monte Rosa a via Giotto ora il ciclista in rotonda ha uno stop semaforico all'incrocio con via Buonarroti; con il progetto dell'anello ciclabile il ciclista avrà da affrontare gli attraversamenti di via Sanzio, via Buonarroti-direzione verso Wagner, via Buonarroti-direzione da Wagner.
- In tutto ciò, la progettazione di questa lunga ciclabile in sede propria con cordoli risulta complessa, non risolve alcuni nodi (le rotonde) non è risolutiva di alcuni temi importanti (l'abitudine alla presenza della bicicletta sulla strada, la riduzione della velocità dei veicoli, la riduzione dello spazio concesso ai veicoli ecc.), è costosissima, lunga nei tempi di realizzazione, non tiene conto dell'auspicato aumento dei volumi di traffico ciclistico, anche di tipo commerciale (es. cargo bike).

Guida Biscaro e Eugenio Galli



Parole su due ruote

Guida la nazione ma non la bicicletta

Memorabile è una gita in bicicletta, durante la quale Willy Brandt, totalmente incapace di controllare il mezzo, finisce gambe all'aria, nella costernazione delle guardie del corpo e nella preoccupazione partecipata del figlio. Dovete ammettere che un padre, che guida la nazione ma non sa stare sul sellino, è un bel problema.

Giulio Busi nella recensione ("Il Sole 24 Ore" 28 marzo 2018) al libro *Il bambino e la luna* di Mathias Brandt, figlio di Willy, cancelliere della Repubblica Federale Tedesca 1969-1974.



La coperta scucita 2: ricognizione della rete ciclabile milanese

Sabato 15 settembre 2018

Sperimentare la ciclabilità: oltre la Cerchia dei Navigli e lungo le mura spagnole.

La partenza è avvenuta dal Parco Don Giussani angolo via Solari, dove si è formato un gruppo di circa trenta persone tra le quali; l'a.d. di Amat (Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio) del Comune di Milano, dottoressa Zavatta; Fabrizio Delfini, presidente della commissione Urbanistica e Mobilità di Municipio 6; Mattia Abdu, Assessore alla Mobilità del Municipio 1. Quelle che seguono sono le osservazioni con le relative annotazioni che abbiamo rilevato con i partecipanti e che riporteremo all'Assessorato Mobilità del Comune di Milano, per competenza. Volutamente manteniamo il testo schematico.

Appunti e osservazioni

Via Olona

La ciclabile di via Olona è un asse importante che dovrebbe condurre in centro. In realtà presenta numerosi handicap: all'incrocio con via De Amicis la ciclabile termina; attualmente, a causa dei cantieri M4, termina anche la possibilità di procedere in senso antiorario sulla Cerchia dei Navigli (De Amicis); mentre nell'altro senso da sempre non è stato risolto il transito verso Cadorna, essendo la corsia preferenziale bus e taxi permessa agli scooter ma vietata alle biciclette. Abbiamo notato che, alcuni anni fa, il tratto da viale Papiniano al parco è diventato monodirezionale in direzione parco (con una segnaletica orizzontale confusa e pasticciata): questo fa sì che in senso inverso (dal parco) non c'è possibilità di transito, essendo la via Modestino a senso unico verso via Solari; l'utilizzo di questo tratto di ciclabile deve quindi ritornare ufficialmente bi-direzionale, essendo necessariamente ancora utilizzata dai ciclisti in questo modo, benché la sua sezione e gli attraversamenti siano sottodimensionati rispetto alle necessità.

Viale Papiniano

È un viale a due carreggiate separate al centro da un ampio *parterre* alberato, asfaltato e utilizzato come parcheggio; ogni carreggiata è molto ampia, capace di due/tre corsie per veicoli, con sosta laterale e sosta in doppia fila costante e frequente; chiediamo che venga tracciata la corsia ciclabile su strada a lato delle auto in sosta regolare, a definire lo "spazio di transito riservato alle biciclette".



Anche per attuare la moderazione della velocità, chiediamo l'ampliamento dei marciapiedi in prossimità degli incroci con le vie laterali, in particolare all'incrocio con via Modestino, in corrispondenza dell'uscita della fermata della metropolitana.

Passaggio Darsena-D'Annunzio

Dividendoci in due gruppi abbiamo sperimentato sia il transito su viale D'Annunzio, sia quello possibile passando *giù* in Darsena. Queste le osservazioni.

01-Darsena

Senso antiorario

L'ingresso è ridotto a causa dalle strisce gialle di parcheggio, tracciate in corrispondenza di oltre metà dello scivolo di accesso.

Senso orario

Provenendo da Porta Ticinese o dalle mura spagnole l'accesso non può avvenire che mediante un complesso attraversamento (a mano) sulla piazza XXIV Maggio; l'uscita è impraticabile, dovendo compiersi su marciapiede, sul quale è necessario procedere per raggiungere l'attraversamento di corso Genova.

Si evince che questo percorso non può considerarsi ciclabile, dovendo inoltre considerare gli orari di affollamento e l'utilizzo degli spazi in Darsena per manifestazioni temporanee, condizioni che rendono il percorso impraticabile ciclisticamente.

02-Viale D'Annunzio

È indispensabile attuare il controllo velocità per mettere in sicurezza i rari attraversamenti pedonali e il transito dei ciclisti; chiediamo anche in questo caso la corsia ciclabile su strada, a definire lo "spazio di transito riservato alle biciclette", non trovandoci d'accordo con la proposta dell'assessore Abdu di utilizzare il marciapiede lato Darsena (quindi monodirezionale) come ciclo-pedonale, per i problemi già noti di salita e discesa dal marciapiede stesso.

Piazza XXIV Maggio

Verifichiamo la quantità di barriere fisiche e visuali, ricordando che l'esperienza europea vede spesso i binari dei tram a raso (come in questo caso) ma senza paletti e catene, dove quindi il movimento di bici e pedoni è fluido e continuo, cosa che qui non avviene (vedi percorsi verso viale Gorizia - con il suo inqualificabile marciapiede ciclo-pedonale - e corso San Gottardo).

Si segnala l'importanza della pavimentazione nelle aree ciclo-pedonali: quella della piazza è stata realizzata in cubetti di porfido con fughe larghe, che si riempiono di schegge di vetro, risultando difficile operare una pulizia efficace con i normali mezzi di Amsa ed essendo quindi una iattura per copertoni, camere d'aria, scarpe col tacco.

Corso di Porta Ticinese

(+ Corso di Porta Romana + Corso Italia + Corso di Porta Vigentina)

Si segnalano queste direttrici *da* e *per* il centro, tutte con le medesime caratteristiche che rendono difficile la percorrenza da parte delle biciclette: binari, pavé, transito tram, traffico veicolare veloce.

Lo spazio tra binario e gradino del marciapiede è di circa 40 cm, lastricato in pavé spesso molto sconnesso; la scelta dei ciclisti per la propria sicurezza è quindi quella di percorrere queste strade utilizzando il marciapiede, con i problemi e i pericoli connessi a questo tipo di promiscuità con i pedoni, che sappiamo non essere compatibile, se non con estrema cautela e lentezza da parte del ciclista, *cosa che spesso molti ciclisti non attuano*.

Cerchia delle mura spagnole

Senso antiorario

Chiediamo il tracciamento di corsia ciclabile su strada in segnaletica, a definire lo "spazio di transito riservato alle biciclette".

Il pavé di piazza Medaglie d'Oro *per* e *da* la ciclabile di corso Lodi richiede un accurato lavoro di sistemazione totale; data la vastità e la informalità dello slargo si ritiene necessario tracciamento, in sola segnaletica, di corsie di incanalamento dei ciclisti in entrambe le direzioni.

Senso orario

È necessario trovare una soluzione per il tratto da piazza Medaglie d'Oro a corso di Porta Vigentina (viale Filippetti); quindi fino a piazza XXIV Maggio si richiede il controviale *20 km/h con precedenza alle biciclette* (il *Fietsstraat* olandese).

Via Curtatone/Lamarmora/Commenda/Guastalla

Percorso il primo tratto di viale Caldara, per raggiungere i Giardini della Guastalla, meta della mattinata, ci siamo portati a sinistra (in carreggiata, segnalando lo spostamento di corsia col braccio), imboccando via Curtatone (l'alternativa era la precedente via privata della Braidia, la cui uscita su via Orti avremmo però trovata bloccata da alcune automobili parcheggiate in divieto di sosta sul passaggio); attraverso le strade che circondano il Policlinico, rese strette perché occupate su entrambi i lati dai parcheggi in linea, siamo arrivati ai Giardini della Guastalla.

Ècco il comunicato inviato al sindaco di Milano Beppe Sala, alla vicesindaca Anna Scavuzzo e agli assessori Roberta Guaineri (Turismo, sport e qualità della vita) e Marco Granelli (Mobilità e ambiente).

Gentilissimi, leggiamo dal sito del Comune di Milano, nella sezione "Sport": *Da mercoledì 29 agosto a sabato 1° settembre il festival della Formula 1 alla Darsena. In concomitanza al Gran premio di Monza quattro giorni di eventi, musica, installazioni, spettacoli di luci e un inedito circuito cittadino dove sfrecceranno i lodi della Formula 1.*

Fiab Milano Ciclobby è incredula e critica fortemente la decisione dell'amministrazione comunale per questa scelta che ritiene ingiustificabile e che mostra una città incoerente, che da un lato sostiene la *Settimana della mobilità sostenibile* e anzi la prolunga con la *Milano*

Non ci piace la Formula 1 in città

Il 27 agosto abbiamo scritto a Sala, Scavuzzo e agli assessori Guaineri e Granelli.

Bike City, dall'altra crea appuntamenti come questo, insostenibili e ingiustificabili all'interno di un contesto cittadino.

Un appuntamento, questo *Formula 1 Milan Festival*, che segue a breve distanza la seconda edizione del Milano Really Show di fine luglio - che pure avevamo criticato - nel corso del quale, ricordiamo, una persona è rimasta gravemente ferita da un'au-

tomobile in corsa uscita di strada. Milano può essere attrattiva puntando con sobrietà ad una qualità diffusa della vita, senza dover ricorrere ad effimeri quanto invasivi eventi spettacolari che ne snaturano così pesantemente l'identità; non ci è chiaro se una simile attività possa davvero definirsi "evento sportivo", concetto nel quale dovrebbe prevalere un'idea salutare, qui evidentemente assente.

Prima

Abbiamo innanzitutto osservato che la percorribilità di questo anello non è mai stata risolta: *in senso orario*, la corsia preferenziale dei mezzi pubblici, percorribile da taxi e scooter ma vietata alle biciclette, ha da sempre reso, se non impossibile, certamente molto difficoltosa, pericolosa (e sanzionabile) la percorribilità ai ciclisti; *in senso antiorario*, il mezzo pubblico è costretto ad adeguarsi ai tempi e ai modi del traffico veicolare e ai suoi ingolfamenti; mentre la corsia ciclabile, nonostante alcuni noti difetti, si era rivelata (finalmente) necessaria e utile.

Ora

Con la presenza dei cantieri per la M4, nel 2016 avevamo sollecitato l'Amministrazione a volgere in positivo i disagi legati alla cantierizzazione di questa fondamentale parte di città, cogliendo questa irrinunciabile occasione per dare segnali che andassero a incidere sostanzialmente e in modo stabile su abitudini ormai insostenibili e antistoriche: ovvero realizzando una *circle line* destinata al servizio pubblico (bus e taxi) e alla mobilità attiva (biciclette e cargo bike) in entrambe le direzioni, alleggerendo il traffico privato di auto, moto e scooter, che non fosse quello locale dei residenti.

Invece, le corsie sono state ristrette, si è sacrificata la corsia ciclabile in una direzione, si è eliminata la preferenziale per il trasporto pubblico nell'altra direzione, si sono create strettoie che provocano incolonnamenti, con conseguente inquinamento di tutti i tipi (atmosferico e acustico); tutto questo perché non si è voluto intervenire sul traffico privato motorizzato.

Dopo

Sul progetto di riapertura dei Navigli, Fiab Ciclobby ha espresso alcune preoccupazioni e perplessità: i motivi sono riportati nel "Quaderno degli Attori" pubblicato sul sito https://progettonavigli.comune.milano.it/wp-content/uploads/2018/08/Quaderno_FIAB-Ciclobby.pdf e di cui diamo ampia informazione nell'articolo alle pagine 1-4 in questo numero.

Guida Biscaro

tomobile in corsa uscita di strada.

Milano può essere attrattiva puntando con sobrietà ad una qualità diffusa della vita, senza dover ricorrere ad effimeri quanto invasivi eventi spettacolari che ne snaturano così pesantemente l'identità; non ci è chiaro se una simile attività possa davvero definirsi "evento sportivo", concetto nel quale dovrebbe prevalere un'idea salutare, qui evidentemente assente.

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

Esprimiamo amarezza e delusione e nuovamente chiediamo: 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?

Guida Biscaro
(presidente Fiab Milano Ciclobby)



Piazze Aperte: due piazze di Milano liberate dalle auto

A settembre 2018 il Comune di Milano ha inaugurato le prime due Piazze Aperte: piazza Dergano il 22 settembre e piazza Angilberto il 29.

Il progetto rientra nel "Piano periferie" e utilizza "l'approccio dell'urbanismo tattico" (approccio per il coinvolgimento degli abitanti nei processi di rigenerazione urbana a scala di quartiere che utilizza interventi spaziali e politiche a breve termine, a basso costo e scalabili) per riportare lo spazio pubblico al centro del quartiere e della vita degli abitanti."

Citando ancora il sito del Comune https://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/st/piazze_aperte/piazzeaperteilprogetto, il progetto "Mira a far tornare le piazze a essere luoghi centrali della vita del quartiere, non più solo parcheggi o aree di passaggio, bensì aree da vivere e in cui vivere, dove Comune di Milano e cittadinanza collaborano attivamente sia nella realizzazione concreta sia nella ideazione dei palinsesti. Restituire gli spazi ai cittadini che potranno, con attività, incontri o anche semplicemente 'vivendo' l'area tornare a dare senso compiuto al termine piazza come luogo di relazioni del quartiere. Il progetto ha un carattere sperimentale e temporaneo e nell'arco della sperimentazione sarà possibile intervenire per migliorare ulteriormente gli spazi attraverso proposte di iniziative e proficua collaborazione con l'Amministrazione".

Piazza Dergano

Piazza Dergano è più antica dell'automobile. Molto più antica. Esisteva già quando le auto non erano nemmeno ancora state ideate. Era già una piazza quando Dergano non faceva ancora parte di Milano, ma era un comune a sé stante. A quel tempo la gente passava a piedi per la piazza o, al massimo, a cavallo: si ritrovava, si fermava a parlare, forse c'erano delle panche su cui sedersi, magari in certi giorni c'era anche il mercato. Era, come tutte le piazze, un luogo aperto di aggregazione e di socializzazione. E anche quando comparvero le prime automobili, le persone continuavano a usare la piazza da pedoni. Ma poi, quando le auto si fecero più numerose e invadenti, esse occuparono a pieno titolo la piazza, per transitarvi o per usarla come parcheggio. E probabilmente nessuno protestò, né ci fece particolare caso, dato che in quel momento l'auto era il simbolo del benessere e del futuro, per cui osteggiarla o contrastarne la presenza era una vera e propria bestemmia.

Solo da non molti anni è emersa in modo palese la convinzione che forse le auto si sono appropriate di troppo spazio e che è venuto il momento di ristabilire le giuste misure. Ed ecco che, fra le varie iniziative intraprese dal Comune di Milano a favore della riqualificazione delle periferie, abbiamo con piacere assistito al recupero di piazza Dergano, che, dopo tanti anni di occupazione automobilistica, è ridiventata pedonale. La piazza adesso si presenta con una nuova colorata pavimentazione a pois gialli e bianchi: è dotata di alcune piante, di una nuova stazione

Un progetto che ci piace, ancora aperto ma sicuramente positivo e importante.

BikeMi, di una serie di panchine e addirittura di un tavolo da ping pong fisso. La viabilità non è stata modificata più di tanto. Chi proveniva da via Brivio non potrà più attraversare la piazza per accedere a via Tartini, ma dovrà necessariamente svoltare a sinistra in via Conte Verde, mentre chi da via Tartini deve prendere via Conte Verde può continuare a farlo. Via Tartini, che lambisce la piazza, resta l'asse principale del traffico nel quartiere: sempre molto trafficata, con frequente presenza di auto in doppia fila o di furgoni che scaricano merci in mezzo alla strada, incuranti del disagio che arrecano agli altri utenti della strada, dagli autobus ai ciclisti e ai pedoni. È da auspicare una maggior presenza della Polizia locale per evitare questo tipo di comportamento, un vero e proprio abuso di sosta. Il vero valore aggiunto della riqualificazione è senza dubbio lo sgombero delle auto parcheggiate nella piazza. Di regola se ne contavano fino a una trentina, alcune lasciate a tempo indeterminato nel parcheggio, utilizzato come una proprietà privata. Ovviamente la perdita di posti auto avrà creato del malumore da parte di alcuni residenti proprietari di auto, ma bisogna che tutti prendano atto una volta per tutte che un luogo pubblico come una piazza non è un posto in cui uno può fare quello che vuole, tanto meno un parcheggio fisso in cui lasciare la propria auto quando non viene usata. E questo problema non riguarda solo piazza Dergano: in città si contano innumerevoli casi di abuso di parcheggio a tempo indeterminato in luogo pubblico, una questione che prima o poi dovrà essere affrontata.

Daniilo Fullin

Piazza Angilberto

Piazza Angilberto è stata pedonalizzata nell'area tra via Bessarione e via Comacchio, dove la pavimentazione è stata colorata con grandi pois gialli e bianchi come in piazza Dergano, sono state posate una nuova stazione di BikeMi, delle rastrelliere per biciclette private, alcune sedute, piante e fioriere e tavoli da ping pong. È stata ristretta la carreggiata dalla parte della piazza adiacente via Bessarione e realizzata una nuova pista ciclabile su via Comacchio, favorendo un collegamento con Piazza Ferrara. In particolare, vogliamo dare il nostro apprezzamento alla realizzazione del doppio senso per le biciclette in via Comacchio: un intervento semplice, di veloce realizzazione e poco costoso, che consiste nell'aver spostato verso il centro della carreggiata l'esistente parcheggio in linea delle auto, creando così una corsia per le biciclette che possono ora percorrere la via Comacchio anche in senso contrario a quello dei veicoli. Con questo intervento si ottengono numerosi vantaggi: la continuità e fluidità del percorso per i ciclisti verso piazza Ferrara a fronte di nessuna riduzione del numero dei posti auto; inoltre il restringimento della carreggiata favorisce la riduzione della velocità dei veicoli e mette in sicurezza l'attraversamento pedonale davanti alla fermata, impedendo il sorpasso del bus.

Guida Biscaro



Nasce finalmente il Registro Bici

Dal 2007 a oggi ci siamo battuti per ottenere un risultato che oggi è in via di realizzazione.

Correva l'anno 2007 quando Edmondo Strada iniziò quel lungo e travagliato percorso che finalmente oggi dà i suoi frutti sotto il nome di "Registro Bici". La sua iniziativa nacque in Ciclobby con l'intento di rendere Milano capofila delle associazioni Fiab per il contrasto al furto. Senza un interlocutore istituzionale disposto ad ascoltarlo e a fare proprio il progetto, l'unica strada rimasta era quella di accollarsi tutto l'onere gestionale ed economico in Fiab Nazionale, con il supporto delle diverse associazioni. Il modello da seguire nella metodologia informatica, e anche tecnica, fu quello di Fub (Fédération française des usagers de la bicyclette) che con successo l'aveva implementato da tempo in Francia. Ci furono contatti e visite nei rispettivi paesi che portarono a una ipotesi di soluzione che vedeva Fub creare e gestire un data base specifico per l'Italia dietro il pagamento di un canone annuale. Il preventivo, considerevole per le esigue finanze di Ciclobby, al quale si aggiungeva il costo dell'apparecchiatura per la punzonatura, unitamente alla scarsa accoglienza ricevuta da parte delle altre sorelle Fiab e al considerevole aggravio di lavoro sui nostri soci volontari, fece arenare il progetto.

Ma il tema maturava diventando più caldo e nel 2009 io stesso lo ripresi coinvolgendo nuovamente Fiab nazionale con l'intento di sviluppare un progetto da presentare poi all'assessore alla mobilità di Milano. In entrambe le ipotesi progettuali, quella di Edmondo e la mia, il mezzo tecnico per la "marchiatura" era la punzonatura sul telaio. Anche il mio progetto si arenò ma questa volta perché superato dall'iniziativa dell'allora assessore alla mobilità della Provincia di Milano, Giovanni De Nicola. Fummo convocati nel gennaio 2010 per discutere dei metodi per il contrasto ai furti e andammo all'appuntamento pieni di entusiasmo, per uscirne poi profondamente delusi. Di fatto l'assessore aveva già organizzato tutto e ci propose, senza possibilità di replica, il suo sistema Rfid con un chip da inserire all'interno del telaio e un Registro bici da loro gestito. Il sistema morì dopo pochi mesi, con grande delusione dei commercianti. Noi abbiamo sempre tenuto in caldo l'argomento all'interno del mondo Fiab, sempre però in modo inconcludente. Molte realtà associative locali preferirono sviluppare piccoli progetti a loro misura, più facili e certi, piut-

tosto che condividerne uno unico nazionale il cui percorso era da inventare e il futuro incerto. Ma le voci circolano, i tempi cambiano e anche i politici. Così, nel 2016 fummo convocati in Comune a una commissione straordinaria chiamata da Carlo Monguzzi, consigliere comunale Pd e presidente della Commissione ambiente, su richiesta della consigliera comunale Patrizia Bedori del M5S, movimento che sin dall'inizio aveva mostrato una certa sensibilità al tema della mobilità attiva. In quella occasione, l'allora nostro vicepresidente Michele Cremonesi illustrò quello che da sempre è stato il nostro modello concettuale basato su di un Registro Nazionale la cui gestione deve essere affidata a un unico ente che dia garanzia di affidabilità e tutela del data base e sia accessibile alle forze dell'ordine su tutto il territorio nazionale. Il Registro, al quale aderire solo su base volontaria, deve fornire un codice identificativo univoco da apporre

Bici. Noi siamo sempre stati presenti e abbiamo dato i nostri consigli e suggerimenti. Il progetto si è concretizzato a inizio di ottobre 2018 con l'approvazione delle linee guida dell'avviso pubblico rivolto a imprese e associazioni disponibili a svolgere l'attività di marcatura delle biciclette sul territorio del Comune. Entro fine anno i tecnici del Comune svilupperanno il programma per la gestione del Registro Bici, verrà creata una App per gli smartphone e inizieranno i test. Il lancio avverrà in primavera. Nel contempo verranno selezionate le imprese e le associazioni che si saranno candidate tramite l'Avviso Pubblico; le stesse verranno poi monitorate mensilmente per verificare che si attengano alle linee guida indicate. La tipologia di marcatura sarà ampia e aperta all'accoglimento anche di nuove soluzioni tecniche. Il proprietario della bici dovrà accedere all'applicazione e registrarsi, gli verrà fornito un voucher con

il quale dovrà recarsi presso il "marcatore" autorizzato dove completerà la registrazione. Saranno gestiti anche il cambio di proprietà e la denuncia del furto. Un semaforo, colorato, indicherà lo stato di quella bici e diventerà rosso quando sospetta o rubata. L'applicazione sarà accessibile alla polizia su tutto il territorio nazionale e l'utenza sarà certamente allargata a tutto il territorio della Città Metropolitana. I tecnici comunali daranno disponibilità a confezionare il prodotto anche per altri comuni che lo richiedano. I negozianti e associazioni che hanno partecipato al tavolo sperano vivamente che l'entusiasmo e la volontà politica dimostrata



visibilmente sulla bici con un metodo anticontraffazione. In questo modo le persone dovrebbero essere incentivate a registrare il proprio mezzo e, in caso di furto, a denunciare permettendo così anche un'analisi dei punti della città maggiormente a rischio. Da quell'incontro trascorse più di un anno e ne avevamo perso le tracce finché una sera di aprile 2018, invitati a parlare presso il locale LatoB a un evento sul mondo della bici dove mostrai il progetto illustrato da Michele nel 2016, incontrai nuovamente la consigliera Bedori. Il tema era ancora caldo, i tempi maturi, il sindaco Sala attento e motivante. Nel giro di alcuni mesi i tecnici del Comune, sotto l'egida dell'assessorato alla mobilità di Granelli, hanno convocato un tavolo di lavoro chiamando associazioni e negozianti con lo scopo di raccogliere il maggior numero di informazioni utili a progettare in proprio una soluzione per il Registro

in questi mesi dal Comune di Milano insieme alla Polizia Locale assicurino lunga vita a questo progetto. Milano prima anche in questo. Due considerazioni finali: Ciclobby, oggi Fiab Milano Ciclobby, non ha mai mollato la presa anche negli anni difficili delle precedenti amministrazioni, anche di fronte alla forte inerzia di Fiab nazionale che come noi deve fare i conti con le proprie scarse risorse; il lavoro e la costanza premiano. Dieci anni di attesa e in meno di un anno un progetto è nato, ha trovato approvazione e verrà realizzato. Quando c'è la volontà politica si superano tutti gli ostacoli. Vorremmo che questa volontà fosse più incisiva nella diffusione della mobilità attiva invece di continuare a produrre compromessi.

Marco Capocchi

Per trovare notizie nel sito del Comune consigliamo di cercare "registro_online_biciclette_ricettazione".

Continua a pedalare e rinnova subito la tua adesione

Adirlo, questa volta, non è una pericolosa associazione ambientalista ma l'I-pcc, il gruppo intergovernativo dell'Onu che si occupa dei cambiamenti climatici: servirà a prendere seri provvedimenti? La notizia è di tutto rispetto: abbiamo dieci anni per tenere sotto controllo il cambiamento climatico e far rimanere il riscaldamento della temperatura terrestre a + 1.5 gradi, altrimenti il clima impazzirà. Il rapporto che contiene queste allarmanti informazioni è stato scritto da 91 scienziati provenienti da 40 paesi e approvato sabato 6 ottobre 2018, "dopo estenuanti trattative" scrive il Corriere della Sera, in chiusura della riunione che si è tenuta in Corea del Sud. Vi state chiedendo cosa c'entra con la campagna tesseramento di Fiab Milano Ciclobby? C'entra, c'entra! Perché **andare in bicicletta è una tra le tante cose da fare per cercare di fermare la febbre del pianeta**, che se anche non l'avesse diagnosticata l'organismo dell'Onu

Fallo per te, per Milano, per il nostro pianeta.

ce ne saremmo dovuti accorgere tutti quanti dal clima di questo ottobre, che in tanti, a ottobre inoltrato, eravamo ancora al parco in maglietta. Lo diciamo sempre: andare in bicicletta fa bene alla salute, la nostra salute, ma anche a quella delle nostre città, perché contenere il consumo dei combustibili fossili è un passo fondamentale per l'auspicata e necessaria inversione di tendenza del cambiamento climatico. **Ma per contribuire davvero dobbiamo essere sempre di più a fare questa scelta di mobilità sostenibile e sono quindi necessari seri interventi strutturali da parte delle amministrazioni pubbliche, come chiediamo da oltre trent'anni.**

Fin dalla sua nascita la nostra associazione si batte per diffondere l'utilizzo della bicicletta, ogni giorno in città, per gli spostamenti quotidiani, come nel tempo libero, promuovendo il cicloturismo. Grazie alla nostra struttura lavoriamo a livello cittadino, attraverso il lavoro che Ciclobby porta avanti a Milano, a quello nazionale, grazie a Fiab di cui siamo parte, e anche europeo, con Ecf, la Federazione Europea dei Ciclisti. Per essere un vero gruppo di pressione abbiamo però bisogno di essere forti e per questo è necessario essere in numero sempre maggiore, perché **se siamo in tanti siamo più rappresentativi e abbiamo più voce in capitolo**, ecco perché vi chiediamo di rinnovare subito l'iscrizione a Fiab Milano Ciclobby per il 2019. E poi c'è un altro motivo, che non possiamo nascondere: il contributo che i soci versano per il tesseramento è fondamentale per la nostra esistenza, la nostra di Ciclobby, quella di Fiab e anche di Ecf. Per quanto la struttura di

Milano si avvalga del tutto di lavoro volontario abbiamo una serie di spese come l'affitto della sede, le utenze, questo Notiziario che state leggendo, che copriamo esclusivamente con le entrate delle iscrizioni. Una parte del costo della tessera viene invece girato alla Federazione, la Fiab, che a sua volta riconosce un'iscrizione a Ecf. Ecco perché rinnovando l'iscrizione a Fiab Milano Ciclobby, oltre a godere dell'assicurazione Rc (anche questa per noi ha un costo!), a partecipare alle nostre gite in bicicletta o alle tante altre attività che i nostri soci volontari organizzano, sosterrete chi si batte per un ambiente a misura di persona e attraverso la mobilità sostenibile contribuiremo a fermare la febbre del pianeta. **Verso il futuro noi ci andiamo pedalando**, perché, come scriviamo sempre, la bici non consuma e non produce emissioni, non ingombra e non fa rumore: è un mezzo ecologico per definizione e ad alta efficienza energetica. La bicicletta migliora il traffico, l'ambiente, la salute e l'umore. Davvero tanti buoni motivi per rinnovare subito la tessera a Fiab Milano Ciclobby per il 2019, e magari per convincere un'amica o un amico a iscriversi insieme a te.

Stefania Fuso Nerini

Rinnova subito per non perdere i vantaggi dei soci Fiab

Dimenticarsene è un attimo e quindi meglio farlo subito, o almeno segnarsi in agenda il momento più giusto per rinnovare l'iscrizione a Fiab Milano Ciclobby. La tessera 2018 scadrà infatti nel prossimo mese di marzo e quindi rinnovare entro quella data è importante per:

- non perdere la copertura assicurativa Rc, che risponde dei danni che potremmo causare con la nostra bicicletta;
- mantenere il diritto al servizio di consulenza assicurativa e legale per il recupero dei danni che altri potrebbero provocare a noi;
- partecipare a gite, giri d'arte, incontri, corsi di manutenzione della bicicletta e a tutte le diverse iniziative che i soci attivi organizzano;
- restare aggiornati su quanto accade nel mondo delle due ruote grazie a "Ciclobby Notizie", alla rivista "BC", al calendario annuale "Pedala con noi" e alle newsletter che i soci ricevono;

a. ottenere agevolazioni nei negozi amici di Fiab Milano Ciclobby e beneficiare di tutte le convenzioni stipulate da Fiab, vantaggi in molti casi così consistenti da

ripagare ampiamente il costo dell'iscrizione, come per esempio lo sconto del 10% praticato da alcuni operatori turistici sulle vacanze in bicicletta (puoi vedere le convenzioni al sito <https://www.andiamoinbici.it/blog/tour-operator>).

Puoi rinnovare la tessera passando in sede negli orari di segreteria (da martedì a venerdì dalle 17 alle 19 e sabato dalle 10 alle 12) oppure in occasione delle nostre iniziative, che troverai sul sito www.ciclobby.it. Ma se ti è più comodo puoi iscriverti on line sullo stesso sito e ricevere poi la tessera a casa, scegliendo fra quella cartacea, che spediremo per posta, e quella virtuale via email.

Per le quote vedi a pagina 19.



Piccoli ma grandi i regali per i vostri amici ciclisti

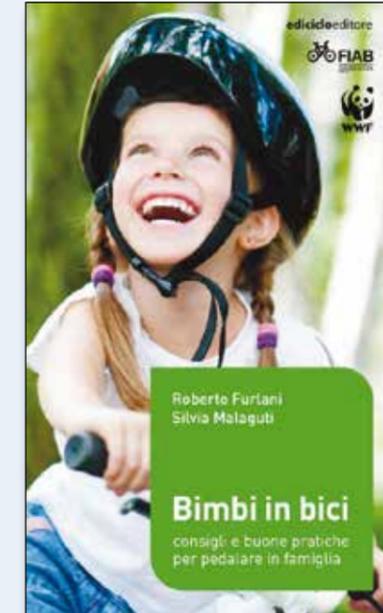
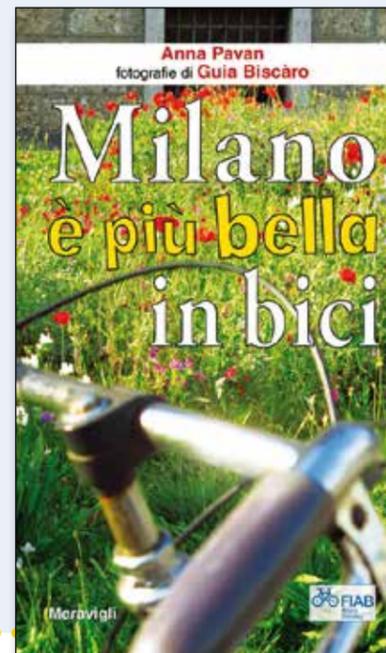
Se pensi di regalare qualcosa ai tuoi amici ciclisti, comincia con le piccole e grandi idee che trovi in sede Fiab Milano Ciclobby in via Borsieri, acquistando le quali sosterrai anche l'associazione. Il più bel regalo, certo, è l'iscrizione alla nostra associazione: gli amici si ricorderanno di te tutto 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: la **borraccia**, le **bandierine**, i braccialetti, la fascia fermapantaloni rifrangente, il **giilet giallo rifrangente**, il **dischetto No Oil** e il **coprisellino**.



Ed ecco il regalo più importante: il libro di Anna Pavan e Guida 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 mila-

nesi; è a colori e ha tre itinerari dedicati ai bambini. Lo trovi in libreria, ma **perché non prenderlo da noi**, intanto che rinnovi la tua iscrizione per il 2018? In sede trovate anche altri libri di Meravigli Edizioni con itinerari ciclabili in città e dintorni. Sempre utile anche il manuale **Bimbi in bici** di Ediciclo, per i neo genitori ciclisti, lo trovi in libreria.



Sede aperta, soci felici!

Dicembre 2018-gennaio 2019: la sede di Fiab Milano Ciclobby si apre in edizione speciale per promuovere rinnovi e nuove iscrizioni alla nostra associazione.

Non sapete cosa regalare al vostro migliore amico per Natale? È da tempo che cercate di convincere vostra sorella a partecipare con voi alle gite di Ciclobby? Non vi preoccupate! Ci pensiamo noi! Per finire gli avanzi di panettone della festa degli auguri di sabato 15 dicembre, la sede di via Borsieri sarà aperta per le iscrizioni anche **domenica 16 dicembre** dalle 10.30 alle 18.00. Per tutto il periodo natalizio abbiamo pensato a un **regalo speciale: a chi dona una tessera regaliamo un libro sulla bici e la città (Milano è bella in bici, Il Naviglio Grande è bello anche in bici, La Martesana è bella anche in bici)**. Segnatevi la data, il pacchetto regalo si sta facendo sempre più ricco! E non finisce qui... tornati dalle vacanze, nelle fredde domeniche di gennaio quando in bici si esce ancora poco, terremo la **sede aperta domenica 20 gennaio** dalle 10.30 alle 18.00 per agevolare le iscrizioni di chi non riesce a passare durante la settimana; tenetevi aggiornati sul nostro sito, di sicuro ci saranno delle sorprese anche per quel giorno.

Ci piace la Lez (che ora si chiama area B)

Il 28 giugno i rappresentanti di associazioni, gruppi, aziende, tra i quali Fiab Milano Ciclobby, hanno scritto a Sala e Granelli.

Ecco il comunicato inviato al sindaco di Milano Beppe Sala e all'assessore Marco Granelli.

Caro sindaco, caro assessore, conosciamo il progetto della **Lez** (Low Emission Zone 'zona a basse emissioni') da tempo e ne abbiamo apprezzato fin da subito lo spirito, in linea con quello generale del **Pums** (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile). Le nostre associazioni e molti di noi singolarmente vi hanno fatto pervenire nei mesi scorsi osservazioni e proposte per migliorare la Lez, per attuarla più velocemente o per renderla più stringente. Continueremo a farlo e a insistere affinché i veicoli più inquinanti e pericolosi per la salute non possano più circolare in città.

Vorremmo però in questa fase farvi sapere che **sulla Lez potete contare sul nostro appoggio**, che non vi faremo mancare il **nostro sostegno e il nostro incoraggiamento** per portare avanti una misura indispensabile per il futuro della nostra città, e quindi di tutti noi.

I rappresentanti di associazioni, gruppi, aziende: Alleanza Mobilità Dolce, Bici & Radici, Bikeitalia.it, Bikenomist, Cittadini per l'Aria, Fiab Milano Ciclobby, Genitori Antismog, Hug Milano, Kyoto Club - gruppo mobilità, La Stazione delle Biciclette, Legambiente Lombardia, Massa Marmocchi Milano, Milano Bicycle Coalition, Rossignoli, Upcycle Milano Bike Café, Wonder Ride.

Assemblea 2019

L'assemblea dei soci di Fiab Milano Ciclobby si svolgerà sabato 23 marzo 2019 dalle 14.30. Riceverai la convocazione scritta, ma intanto segnati la data e non prendere altri impegni.

Intervieni anche tu, per ascoltare, per discutere e per votare.



I dieci anni di BiciMondo

In questi dieci anni di serate di BiciMondo abbiamo pedalato tanto con i racconti e le immagini di tanti ciclisti e scrittori. Racconti e immagini che ci hanno emozionato e ci hanno fatto amare ancora di più la bicicletta.

Il 28 giugno scorso abbiamo festeggiato questo traguardo con Mariella Berti, l'organizzatrice delle serate, alla presenza di soci, amici affezionati e alcuni protagonisti; e con la torta di compleanno!

In questa occasione la nostra presidente Guia Biscaro ha scritto così: «Certo, spiace sapere che una cosa così bella si conclude, ma bene così, Mariella: 10 anni sono tantissimi e hai fatto un lungo bellissimo lavoro. Grazie ancora di tutto da parte di tutti».

Oggi Mariella passa il testimone a chi vorrà proseguire, speriamo che questo invito venga raccolto...



La doppia Bicistaffetta sul tracciato di Aida

Il racconto di una giornalista che per sei giorni si è messa in sella con noi.

Aida è una bambina di tre anni. Viaggia seduta sul suo seggiolino agganciato alla bicicletta di papà, Davide Pavan, giovane consigliere comunale di Azzano Decimo (già provincia di Pordenone), che pedala a fianco di mamma Valentina. Lungo il tragitto, Aida è felice e allarga spesso le braccia, come se avesse l'impressione di volare. A volte si addormenta, appoggiando la testolina su un morbido cuscino. Altre, il suo sguardo sbuca dallo zaino rosa e azzurro, a forma di farfalla, legato allo schienale: scruta indietro verso i compagni di avventura che pedalano assieme alla sua famiglia e saluta sorridendo, luminosa. Tutti insieme, una quarantina di persone, attraversano città, piste ciclabili e strade secondarie, accanto a fiumi e vigneti. Casualmente, la piccola mascotte ha lo stesso nome di AIDA - Alta Italia D'Attraversare: il nuovo itinerario, promosso da Fiab - Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, che il gruppo sta inaugurando. Se Milvio Lucà, 83 anni, è l'atleta con più esperienza, Aida è invece la ciclista junior della Bicistaffetta Est, partita da Trieste il 22 settembre e diretta a Verona dove incontrerà, dopo 6 giorni, la Bicistaffetta Ovest che ha preso il via contemporaneamente dalla Val di Susa. *L'ExtraTerrestre* ha voluto percorrere in sella alcune tappe di un tragitto lungo nel complesso 930 km.

Il primo intento della Bicistaffetta è la valutazione del percorso. Usufruendo di tratti già strutturati, la sua realizzazione avrebbe dei costi ridotti, non paragonabili a quelli necessari per creare una ciclovia ex novo. «Abbiamo messo insieme quello che già esiste e



quello che le regioni hanno pianificato e in parte finanziato - spiega **Antonio Dalla Venezia**, responsabile dell'area cicloturismo di Fiab - La nostra idea è che AIDA possa unire anche le regioni estere. Da una parte la Francia, con cui la Val di Susa ha stipulato una convenzione; dall'altra la Slovenia, che necessita del collegamento tra Trieste e la zona del confine di Muggia».

Ma il proposito della onlus, pur valorizzando le bellezze naturali e architettoniche di ogni singola città, non è solo cicloturistico. «Questa è una ciclovia che mette in luce una criticità - osserva **Valerio Montieri**, membro del comitato scientifico di Bicalitalia, la rete delle ciclovie italiane nata da Fiab - quella del collegamento tra la grande corona della città fino ai paesi che potrebbero essere connessi per lo spostamento casa/lavoro con la bicicletta. Con la stessa infrastruttura possiamo soddisfare sia il cicloturismo di piccola e lunga percorrenza, sia l'accesso alla porta della città. Abbiamo a cuore la qualità di vita dei centri e ormai abbiamo capito che dobbiamo riappropriarci dello spazio urbano».

AIDA rappresenta l'itinerario n. 20 di Bicalitalia. Un filo, in buona parte pianeggiante e "in sede propria", che lega 9 beni patrimonio dell'Unesco e 12 città principali: Trieste, Udine, Pordenone, Treviso, Mestre, Padova, Vicenza, Verona, Brescia, Milano, Novara e Torino, fino al piccolo colle del Moncenisio. In occasione della Bicistaffetta, Fiab ha fissato

più di 30 incontri con amministratori locali e con diverse realtà associate.

Dalla parte Est, si inizia visitando il Castello di Miramare a Trieste, passando per Villa Manin (Ud), lungo il fiume Tagliamento, ma anche immersi nella zona di Casarsa, nei luoghi d'origine di Pier Paolo Pasolini. E poi, in Veneto, si pedala vicino ai fiumi Sile, Brenta e Bacchiglione, seguendo il sistema ciclopedonale regionale Green Tour e ammirando le ville storiche e le vigne del Gambellara. Da Ovest, invece, da Susa si scende fino a Torino. Si corre lungo il Canale Cavour, incontrando risaie e sifoni. Si raggiungono Vercelli e Novara, il Parco del Ticino e il Canale Villoresi che porta a Milano, fino al Duomo. Si arriva a Brescia seguendo la Martesana, un'occhiata verso il Lago di Garda, per poi puntare dritti a Verona. Nel vivace serpentine che da Est percorre AIDA, risuonano tanti accenti diversi, in un continuo scambio di pratiche e opinioni. Luca Mastropasqua è il presidente *Fiab-Ulisse Trieste*. «La nostra è una pedalata militante - dice - ci sono degli impegni da rispettare. Non portiamo un pezzo di carta, siamo un gruppo di persone che sostengono un'iniziativa che pur rispettando l'ambiente, è in grado di sostenere lo sviluppo economico delle regioni che attraversa». Anche Clara Comelli è partita dal capoluogo giuliano e fa parte del direttivo Fiab della sezione triestina. Il suo contachilometri, arrivati all'ultimo giorno, indica la cifra 473. È entusiasta dell'esperienza, ma non risparmia una nota stonata. «Ho rilevato poca attenzione nei confronti dell'ambiente per l'uso disinvolto della plastica da parte di alcune associazioni che ci hanno accolto - osservarmi sarei aspettata un approccio improntato a una visione ecologista».

E poi c'è Marina Buratti, presidente della sezione Fiab di Abbiategrasso, che assieme ai soci di *Abbiateinbici*, da 10 anni conta i numerosi passaggi delle biciclette nel centro storico: hanno stimato che, in media, a ogni automobile corrispondano dieci pedoni o ciclisti. Nonostante questo, sottolineano, l'amministrazione comunale è rimasta "molto silenziosa". «Il vero impatto del traffico viene però

>>>>



>>>>

sottovalutato – scrivono nella relazione del 2018 – non si dà peso alla quantità di spazio che le auto – in sosta, in movimento o in coda – sottraggono alla collettività, mentre la bici non ingombra e restituisce spazio e vivibilità alle persone. Ma a pedalare senza tregua ci sono anche altri rappresentanti provinciali di Fiab, come *Ciclobby Fiab Milano*, *Ciclamo Fiab Matera*, *Aruotalibera* di Pordenone, *Amici della bicicletta F. Bacconi* di Siena, *Ruotalibera* di Roma, *Amici della Bicicletta* di Genova, *Ciclocittà* di Varese, *Pedaliamo insieme* e *Bici & Dintorni* di Torino.

Nel caldo pomeriggio del 28 settembre, piazza Bra di Verona si tinge all'improvviso di giallo, il colore delle bandiere di Fiab. Le due Bicistaffette si incontrano festanti e il primo sopralluogo ufficiale di AIDA è concluso. I ciclisti della "Ovest" hanno macinato qualche chilometro in più. «Questa è una potenzialità enorme che può essere messa in campo domani mattina – dice **Giulietta Pagliaccio**, presidente nazionale di Fiab, che interviene durante l'evento – è un territorio urbanizzato e critico per certi versi ma bellissimo, molto vario, da est a ovest. Si entra in città

Famiglie senz'auto: si può!

Nel 2012 la famiglia di Linda e Giovanni si salvò per miracolo da un incidente d'auto; decisero allora di non ricomprarla e oggi, genitori e quattro bambini, vivono a Faenza e hanno 6 bici, una cargo, un rimorchio... e zero auto.

Convinti della loro scelta, hanno creato una rete Famiglie senz'auto che di recente si è incontrata a Bologna (che desidera contattarli può farlo tramite lindamaggiori@hotmail.com). Come portavoce di questa rete, Linda ha scritto a due ministri la lettera che riportiamo qui sotto.

Gentilissimi ministro dell'Ambiente **Sergio Costa** e ministro dei Trasporti **Danilo Toninelli**,

ci presentiamo: siamo famiglie che dal Nord al Sud dell'Italia hanno scelto (o stanno cercando) di fare a meno dell'auto, per motivazioni etiche, ambientali, economiche, di salute e sicurezza. Ci siamo da poco incontrati a Bologna per il raduno Famiglie senz'auto, con grande rilievo datoci dai media.

In un'Italia dove l'auto è *status symbol*, con un tasso di motorizzazione altissimo (62 auto ogni 100 abitanti), molto più alto della media europea (51 auto ogni 100 abitanti) e secondo solo al Lussemburgo, non avere l'auto fa scalpore. Eppure rinunciare all'auto (o dividerla tra più famiglie) è una scelta che il Governo dovrebbe incentivare e facilitare:

meno auto in circolazione vuol dire meno inquinamento dell'aria, più spazio per pedoni e ciclisti, città più vivibili, meno consumo di suolo, meno incidenti, meno malattie, risparmio economico per le famiglie e per lo Stato, più turismo sostenibile.

Noi e i nostri figli viaggiamo in bici, a piedi, in treno, in bus, o quando necessario facciamo **carpooling** o **carsharing**. Mentre in tanti Paesi nordeuropei questo stile di vita è la normalità, in Italia non è facile vivere senz'auto. La maggior parte delle città italiane non sono *bike friendly* né amiche dei bambini in movimento. Lo spazio pubblico è letteralmente invaso dalle auto che sostano fin sopra i marciapiedi, le scuole sono assediate dalle auto e dallo smog. Nella maggior parte delle città e paesi mancano sufficienti spazi verdi, **piste ciclabili**, **carsharing**, incentivi alla **mobilità sostenibile**. Mancano mezzi pubblici capillari ed efficienti, soprattutto nell'entroterra e nel Sud Italia, dove interi paesi sono isolati. Nei treni **lc** non ci sono vagoni per le bici né spazi per i passeggini.

Eppure le statistiche dicono che prendere la patente e avere l'automobile non è oggi più una priorità per i giovani. La mentalità sta (per fortuna) cambiando, il modello dell'auto di proprietà comincia ad essere superato dalle nuove generazioni, a favore dei mezzi pubblici, delle **bici**, delle **auto elettriche** condivise.

Ma il governo e le istituzioni devono favorire questo cambiamento. È necessario investire nei **mezzi pubblici** (non solo nell'alta velocità ma anche e soprattutto nei treni regionali e su una rete capillare efficiente di bus), nell'**intermodalità** (treni+bici, bus+bici), nei percorsi

pedonali e ciclabili sicuri, nelle corsie preferenziali e nei sistemi di priorità semaforica per i mezzi pubblici, nelle **zone 30**, nelle **isole pedonali** e a **traffico limitato** davanti le scuole e nei centri storici. Ci aspettiamo, così come chiedono la **Fiab** e altre associazioni per la mobilità sostenibile con cui siamo in contatto, che il **Codice della strada** venga presto riformato a tutela degli utenti deboli (pedoni e ciclisti). Chiediamo ai **ministri dell'Ambiente e dei Trasporti** di compiere queste prime urgenti e significative azioni:

1. discutere nella conferenza Stato-Regioni e con **Trenitalia** la petizione che abbiamo lanciato mesi fa per rendere gratuiti i mezzi pubblici per bambini e ragazzi fino a 15 anni accompagnati, onde favorire le famiglie con bambini che viaggiano con i mezzi pubblici;
2. una politica nazionale sul **bike to work**, come già avviene in **Francia** e **Belgio**, che renda obbligatori gli incentivi a chi va al lavoro in bici;
3. **incentivi fiscali** alle famiglie con bambini che scelgono di non avere un'auto;
4. come atto simbolico dichiarare entro il 4 ottobre **carfree** i dicasteri dell'**Ambiente** e dei **Trasporti**, lanciando la sfida **Carfree challenge** a tutte le istituzioni pubbliche (così come è stata lanciata la sfida **plastic free**): cioè ridurre i parcheggi, invitare e incentivare chi lavora in queste istituzioni a raggiungere il luogo del lavoro in bici, mezzi pubblici o carpooling, dando buon esempio a tutta la cittadinanza.

In attesa di una vostra risposta e di un possibile incontro, porgiamo cordiali saluti

Linda Maggiori
(Portavoce Gruppo famiglie senz'auto)

Appuntamenti

Pubblichiamo solo gli ultimi appuntamenti 2018 poiché da gennaio è in arrivo il calendario Pedala con noi 2019

Dicembre

Attività formativo-organizzative

martedì 11 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.

Incontri

sabato 15 dicembre
Festa degli Auguri

Incontriamoci in sede per scambiarsi gli auguri natalizi e dell'anno nuovo, passando una bella serata insieme. Dalle 18:00 alle 22:00, sede Ciclobby-Via Borsieri 4/E. Info: segreteria.segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624

Milano Arte

domenica 16 dicembre
Milano di cristallo

Giro mattutino in bici accompagnati dall'arch. Rocculi e da Marialuisa Bonivento. Ritrovo h 10:00, Piazzetta Reale, partenza alle 10:15. Info: Arch.RocculiMarialuisaBonivento@gmail.com, tel. 3314613601

Incontri

domenica 16 dicembre
Lasagne&stracotto in agriturismo

LEGENDA

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



Pranzo in agriturismo a base di lasagne e stracotto d'asino, ci faremo gli auguri e brinderemo alle feste Natalizie. Ritrovo h 08:00, Milano. Info: [Stefania Maffei, maffei.ste60@gmail.com](mailto:StefaniaMaffei,maffei.ste60@gmail.com), tel. +393384294284

Cicloturismo

sabato 29 dicembre - mercoledì 2 gennaio
Capodanno in Versilia tra Mare Natura e cultura

Questo Capodanno lo trascorreremo nella provincia di Massa Carrara, con la suggestiva vista panoramica sulle Alpi Apuane alle nostre spalle e davanti la ciclabile della Versilia che costeggia il mar Tirreno. Info: [Stefania Maffei, maffei.ste60@gmail.com](mailto:StefaniaMaffei,maffei.ste60@gmail.com), tel. +393384294284. Termine iscrizione: 15/12



Il passaggio a Milano di Aida Ovest è stato accolto dall'assessore Granelli

attraversando un territorio con un patrimonio meraviglioso, di città piccole o medio piccole. Serve l'impegno delle amministrazioni per mettere a sistema e ricucire quello che c'è, un investimento contenuto, in alcuni casi. In questi anni siamo riusciti a dialogare con interlocutori diversi. Oggi c'è sicuramente un amministratore pubblico molto più maturo e disponibile a imparare».

Alla stazione di Verona Porta Nuova, la piccola Aida, seduta vicino ai genitori, attende il treno che la riporterà a casa. Stringe a sé il suo zainetto-farfalla e saluta tutti, sgranocchiando qualche cracker, con la sua espressione allegra e piena di fiducia.

Emily Menguzzato

Articolo di Emily Menguzzato pubblicato il 4 ottobre 2018 su *L'ExtraTerreste*, inserto ecologista de "il manifesto", riprodotto qui per gentile concessione dell'autrice e della direzione del giornale.



Iscriviti a Fiab Milano Ciclobby!

Ci sono 10 buoni motivi per iscriversi...

...e diversi modi per farlo:

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

QUOTE ASSOCIATIVE (nuovi soci e rinnovi)

Socio ordinario	€ 30
Socio ordinario con abbonamento alla rivista BC	€ 36
Socio sostenitore	€ 50
Socio benemerito	€ 80
Familiare di un socio	€ 20
Gruppi familiari (senza limite di numero)	€ 70
Da 15 a 18 anni e studenti	€ 20
Da 15 a 18 anni e studenti con abbonamento alla rivista BC	€ 26
Fino a 14 anni (nati nel 2005)	€ 5

La tessera Fiab Ciclobby ha validità gennaio-dicembre.

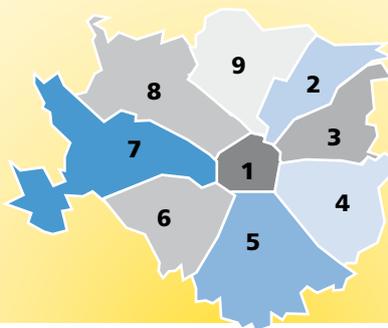
L'abbonamento a BC, la rivista bimestrale della Fiab su ambiente, movimento, cultura, è riservato a soci ordinari, studenti, gruppi familiari, sostenitori e benemeriti. Per i soci ordinari e studenti è necessario richiederlo al momento dell'iscrizione versando un contributo spese di 6 euro.

- 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

Gli Amici di Fiab Milano Ciclobby sono negozi convenzionati con la nostra associazione, dove puoi:
- beneficiare di sconti, offerte e omaggi per i soci
- ritirare il notiziario e il calendario delle nostre iniziative



LEGENDA

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

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

Zona 1

Olmo - La Biciassima 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@poliprjects.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

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

Silvestrini PRUV
piazzele 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

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

Logicmoto & Bike DNRV
Via Cassano d'Adda 15 - tel. 02 56808911
www.logicmilano.it
ciclogarage@logicmilano.it

Zona 5

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

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@laciclisticamilano.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 veralliluigi@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