



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:

Ciclisti antipatici 2

Osservazioni e proposte sul progetto di riqualificazione della stazione Centrale 4

Reinventare i Navigli? 7

Ape in the Park: un flashmob contro il nuovo parcheggio auto provvisorio 8

Cerco un centro di ciclabilità permanente: il report della "Coperta scucita" nel centro storico 10

Gigi Riccardi visionario concreto: un convegno in suo ricordo 12

La legge-quadro della mobilità ciclistica: novità importante da conoscere 18

Riforma del Codice della Strada, la Fiab si appella al Parlamento: "Fate presto!" 20



Zone 30 gente contenta

Dal 10 al 13 maggio, grazie al progetto "TréntaMI zone 30 gente contenta", gli abitanti di una zona hanno potuto "toccare con mano" cosa vuol dire vivere in un quartiere che sia davvero una Zona 30.

Dopo questi quattro giorni "speciali", piazza San Luigi, via Scrivia, via Tagliamento e via Don Bosco sono tornate a essere come sono sempre state in questi anni: spazi "qualunque", insospitati, invasi dalle auto in divieto di sosta o ammassate agli incroci, i lunghi attraversamenti pedonali resi più pericolosi dalla velocità con cui gli automobilisti effettuano le svolte, strade come luoghi di transito e sosta di veicoli invece che di socialità.

I Genitori Antismog, con i quali da anni condividiamo visioni, obiettivi e progetti, hanno chiesto la consulenza e il progetto all'architetto urbanista Matteo Dondè e ci hanno chiamato per completare questo gruppo straordinario che, con la collaborazione del Comune di Milano, ha trasformato il volto di un quartiere, aumentando sicurezza e vivibilità con semplici accorgimenti che rallentano le auto e rendono più agevoli gli spazi pubblici.

In quei giorni abbiamo portato a compimento un percorso iniziato esattamente un anno prima, il 5 maggio 2017, quando il sindaco Beppe Sala e l'assessore Marco Granelli hanno dato il loro benestare alla nostra idea: realizzare, per la prima volta a Milano, e in Italia in una grande città, una sperimentazione di Zona 30 progettata "dal basso" e partecipata da associazioni e cittadini.

Ma tutto nasce ancora prima, dall'architetto Dondè che ha portato in Italia questo modo di progettare le Zone 30, già diffuso in Europa, realizzando tra il 2013 e il 2015 le sperimentazioni di Terni, Modena, Casalmaggiore e Reggio Emilia. Con Matteo Dondè e con il supporto dei tecnici dell'Assessorato Mobilità

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: Mariella Berti, Guia Biscaro, Giuseppe Catalanotto, Danilo Fullin, Giordana Gagliardini, Anna Gerometta, Anita Pirovano, Andrea Scagni, Giovanni Tascillo.

Per le foto si ringraziano: Guia Biscaro (ricerca fotografica e foto), Archivio Cittadini X l'Aria, Mariella Berti, Giuseppe Catalanotto, Marco Ferrari, Reuters X Corriere on line, Andrea Scagni, Ufficio Stampa sindaco Sala.

Grafica e impaginazione: Silvia Malaguti

Stampa: Mediaprint - Milano

Questo numero è stato chiuso
il 25 giugno 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



European Cyclists' Federation

segue dalla prima

e Ambiente del Comune di Milano e di Amat (Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio) abbiamo quindi individuato l'area, progettato e realizzato la sperimentazione. Cosa significa moderazione del traffico? Non significa semplicemente far andare più piano le auto, quanto invece affrontare il problema della qualità degli spazi pubblici urbani. La Zona 30 è uno strumento efficace per riqualificare lo spazio pubblico e incentivarne gli usi: con la trasformazione di una strada urbana in Zona 30 aumentano gli spazi pedonali migliorando e favorendo così la convivialità sulla strada; la circolazione in generale diventa più fluida, e in particolare quella in bicicletta più naturale, tranquilla e sicura; i negozi e i locali riacquistano la loro funzione di dare vivacità al quartiere e di offrire una sorta di servizio sociale alla comunità. Inoltre le Zone 30 consentono di recuperare lo spazio oggi inutilmente sprecato per le carreggiate, e spesso occupato da auto in sosta vietata e pericolosa, come in doppia fila e agli incroci, a favore della riqualificazione dello spazio pubblico per tutti gli utenti della strada. La sperimentazione è stata un successo! Tutti hanno potuto constatare come il traffico abbia rallentato, come le persone si potessero muovere con maggiore facilità e sicurezza, soprattutto i bambini, gli anziani e le persone con mobilità ridotta, e di come gli spazi liberati

dalle auto in divieto di sosta venissero occupati dai cittadini per momenti di socialità e convivialità; anche gli automobilisti si muovevano meglio e con meno stress e anche parcheggiare era più facile (avete mai provato come è più semplice uscire da un parcheggio a spina di pesce col muso, invece che in retro marcia?). Ecco perché #zona30gentecontenta! Sulla pagina <http://www.facebook.com/genitoriantismog> si possono trovare molte foto di quei giorni con l'hashtag #tréntaMi e i rilanci sulla nostra pagina <https://www.facebook.com/FiabMilano>. In questi due video il progettista Dondè spiega gli interventi principali attuati in via Scrvia <https://www.facebook.com/genitoriantismog/videos/1624077030995389/> e all'incrocio fra via Don Bosco e via Tagliamento <https://www.facebook.com/genitoriantismog/videos/1623085254427900/>. E ora? Come gruppo, vorremmo portare questa sperimentazione in altri quartieri di Milano: abbiamo già ricevuto richieste da parte di cittadini di altre zone che hanno visto l'intervento al Corvetto e vorrebbero che una simile sperimentazione fosse fatta nel loro quartiere; noi



siamo pronti, ma occorre trovare risorse economiche. Vorremmo, soprattutto, che questo concetto di redistribuzione dello spazio pubblico

Milano B ciclabile



tra tutti gli utenti della città, pensato prima di tutto per le persone, diventasse il concetto-base da cui l'Amministrazione partisse per progettare gli spazi urbani, così come ormai

succede nelle città avanzate di tutto il mondo. Vorremmo ovviamente, ed è banale conclusione, che questi quattro giorni speciali diventassero la normalità.

Concludiamo con i ringraziamenti: ringraziamo gli sponsor Patagonia e Vittoria Italia che hanno reso possibile questo progetto, la social street "piazza San Luigi e dintorni" e le associazioni di zona per le attività nel quartiere, Confesercenti Milano, la ditta Palm Design che ci ha noleggiato a un costo poco più che simbolico gli arredi, il vivaio Podere Restelli che ha regalato le piante, Moroni Gomma che ci ha fornito a prezzo stracciato il telo verde, la Stazione Delle Biciclette che ha messo a disposizione la rastrelliera e i negozianti che credono come noi che la moderazione del traffico e quartieri più vivibili portino più clienti e più affari.

Ringraziamo inoltre i tecnici dell'Assessorato Mobilità e Ambiente e di Amat per il loro supporto fattivo (e anche pratico durante l'allestimento), Amsa e la Polizia Locale di Municipio 4, il Municipio 4 nella persona del suo presidente Paolo Guido Bassi.

Infine grazie a tutti i volontari di Genitori Antismog e di Fiab Milano Ciclobby così come ai cittadini che hanno lavorato con noi per realizzare questa sperimentazione.

Guida Biscaro

I ciclisti antipatici e la sovversione della realtà

Sono sempre più frequenti sui giornali le lettere e gli articoli che – estremizzando situazioni, generalizzando comportamenti, rinfocolando conflitti – inquadrano i ciclisti in un'area spesso confinata con quella del criminale per tendenza, il ciclista come quintessenza del male. A una di queste lettere, comparsa recentemente a firma di un illustre avvocato milanese, Ennio Amodio, nella rubrica curata da Gian Giacomo Schiavi sul Corriere della sera, ha risposto Eugenio Galli con l'intervento che qui pubblichiamo.

Crede che a nessuno sfugga il rischio insito in troppi generalizzazioni, e la necessità di guardare ai fatti anche ai fini della commisurazione della pena. Senza per forza scomodare Carlo Maria Cipolla, dovremmo tutti saper finalmente riconoscere che la stupidità è trasversale alle categorie, e non è propria di una sola di esse. Stamattina davanti a un bar di via Teodosio un automobilista è salito con la sua vettura sul marciapiede, sgasando tra pedoni e tavolini, per parcheggiare comodamente il mezzo mentre sorbiva il caffè: solo un attimino... Il pensiero correva spontaneo alla lettera di qualche giorno fa che riproponeva un ritornello ormai consueto a Milano: chi va in bicicletta si ritiene al di fuori delle regole... eh già, le regole! Mentre ancora attendiamo che anche il Legi-

slatore intervenga, come accaduto da tempo ovunque in Europa, per agevolare la circolazione delle bici, a Milano da decenni, nell'inerzia sostanziale delle amministrazioni, è in corso una competizione per lo spazio, che comunque vede ancora al primo posto il mezzo motorizzato: basta guardarsi intorno con occhio obiettivo. La mobilità sostenibile, pedonale e ciclistica, tanto declamata nei dibattiti pubblici, è ancora oggi costretta a difendersi dalle continue ingerenze del traffico a motore, veloce e pericoloso. Però il problema sarebbero le bici... e ancora meglio se pedoni e ciclisti, come i capponi di Renzo, stanno a beccarsi tra loro. Io non giustifico i ciclisti che viaggiano senza luci o sfrecciano sui marciapiedi o che comunque, peggio nel peggio (perché il modo, la misura con cui si fanno le cose rende

spesso peggiori le cose stesse: *est modus in rebus*), ostentano indifferenza, maleducazione e aggressività. Indifferenza e aggressività che, peraltro, sembrano sempre più diventare un tratto caratteristico, un connotato comune della rabbiosa frenesia



milanese a ogni livello (pedoni inclusi!). Bisognerebbe rispolverare il concetto di prudenza, il suo significato semplice e bello, il suo valore autentico; parlare di educazione civica, oltre che stradale.

Tuttavia solo qui – nella Milano città europea – può succedere che la bici (la bici in generale, come dimostrano anche le frequenti lettere pubblicate dai giornali) stia sempre dalla parte del problema, e mai della soluzione. Com'è possibile?

Davanti a ossessioni spesso irrazionali, mal digerite, mediaticamente esagerate e amplificate da una diffusa disinformazione che fare? Amodio invoca la presenza del *ghisa* per riportare le regole sulle strade: io ci sto, se riguarda tutti. Perlo meno si smetterà anche di parcheggiare auto su marciapiedi, scivoli per disabili, corsie ciclabili, parterre alberati, aiuole e attraversamenti pedonali, in seconda e terza fila, sui binari del tram; di aprire le portiere senza guardare; di tagliare la strada svoltando senza segnalare né rispettando le precedenza; si perderà quella maledetta abitudine di spingere sull'acceleratore in città, di distrarsi con gli smartphone al volante anche di mezzi pesanti (autobus inclusi). E si tornerà finalmente tutti a una dimensione più umana e reciprocamente rispettosa, dove riprenderemo la capacità di guardare gli altri e non solo

gli schermi dei cellulari, con l'attenzione sempre altrove.

Diciamola tutta: molti sono talmente assuefatti dalla propria dimensione quotidiana che neanche più si accorgono della surreale situazione che abbiamo davanti agli occhi, nelle orecchie e sotto il naso in tutta la città.

Parliamo di cambiamento, ma sempre pensando che tocchi agli altri cambiare. Così si dà per scontato che l'auto o la moto abbia priorità sempre e che possa stare ovunque, ma il ciclista urbano non va mai bene ed è sempre fuori luogo e di troppo, forse anche perché diventa sgradito competitor nella lotta per lo spazio.

Il Comune in tutto ciò continua a restare a guardare. La qualità delle strade è nota: tra buche nell'asfalto sconnesso, sassi e vetri ai margini della carreggiata, inesistente manutenzione del pavé (che ora assurdamente si pensa di rimuovere), chilometri di binari abbandonati da decenni. E la ciclabilità realizzata in questi anni (cito viale Tunisia e viale Gorizia per tutti) è stata comunque fatta a detrimento degli spazi pedonali, il che non depone certo a favore di quell'auspicato cambio di paradigma a favore della mobilità sostenibile. Mentre il ciclista, nella selva, è spesso costretto ad arrangiarsi. Per quanto ancora?

E.G.

Il progetto di risistemazione della Stazione Centrale

Il progetto di riqualificazione della Stazione Centrale e dei Magazzini Raccordati, curato da Grandi Stazioni Retail, presentato dal Comune di Milano nelle linee generali a marzo 2018, evidenzia alcune criticità non risolte su cui vogliamo qui esprimere la nostra opinione, affinché se ne possa tenere conto sin da subito nel prosieguo dell'analisi e nella definizione del progetto alle successive scale di dettaglio, prima dell'avvio della fase esecutiva.

1. La visione, la mobilità al centro

Riteniamo in assoluto prioritaria e irrinunciabile l'assunzione esplicita di una chiara visione a supporto dell'intero progetto, che assuma come principale *focus* le esigenze funzionali e di servizio all'utenza. Per sua natura, una stazione non è infatti un centro commerciale; è invece, prima di tutto, una struttura di servizio dedicata alla mobilità e al passaggio da un mezzo di trasporto a un altro. E a queste funzionalità deve rispondere con la massima efficienza e attenzione possibili.

L'incorporazione di tale visione nel progetto consente di elaborare meglio qualsiasi intervento prima, evitando di dovervi porre rimedio dopo, con aggravio di costi e perdita di efficacia e di qualità della realizzazione (come purtroppo in alcuni casi avvenuto nel decennio scorso, in occasione dei precedenti lavori di ristrutturazione interna allo scalo).

Dunque, considerando la Stazione Centrale prima di tutto un nodo della mobilità e

Il nostro gruppo tecnico ha preparato per Fiab Ciclobby osservazioni e proposte che abbiamo mandato agli assessori interessati e alla società Grandi Stazioni Retail.

dell'intermodalità, il progetto deve essere pensato e calibrato su queste priorità. Osserviamo invece ad esempio che il documento progettuale generale, illustrato nella prima presentazione pubblica, evidenzia una visione fortemente improntata alla soluzione dei problemi di degrado e vivibilità, a detrimento di altre essenziali: ad esempio non è individuata l'area kiss&ride.

Pertanto, è a partire da queste funzioni primarie e imprescindibili che si deve incentrare il ridisegno delle aree intorno alla Stazione Centrale, con la definizione della mobilità prima di tutto, a cui affiancare un ridisegno dello spazio pubblico che permetta ai viaggiatori di orientarsi correttamente e ai cittadini di riappropriarsi di uno spazio fortemente degradato. I criteri che meglio rappresentano la visione sopra descritta sono i seguenti:

1. avvicinare la città e i cittadini ai treni, garantendo un'accessibilità fluida, agevole, sicura e

migliorando le diverse forme d'interscambio: Trasporto Pubblico Locale (Tpl), navette da e per gli aeroporti, taxi, pedoni, biciclette.

2. allontanamento della sosta dei veicoli privati, prevedendo comunque un'agile area per la fermata kiss&ride (necessaria e inevitabile), impedendo la sosta selvaggia e lavorando al contempo sui parcheggi di cintura urbana e la loro connessione veloce con la Stazione Centrale, attraverso il Tpl, per disincentivare la penetrazione in città con veicoli privati.

2. Annotazioni specifiche sul progetto

Sulla base del documento progettuale generale di cui si è fatto cenno all'inizio e delle informazioni attualmente disponibili, riteniamo di precisare le seguenti richieste e osservazioni.

a. Parcheggio veicoli tra Lunigiana e Tonale

La previsione di 400 posti auto, nello spazio alle spalle del museo della Shoah, come parcheggio a rotazione, aumenta il carico di traffico sull'asse della circoscrizione esterna. Proponiamo che tale spazio sia adibito a parcheggio a pagamento per "soste lunghe", solo per viaggiatori e solo su prenotazione.

b. Parcheggio scooter e moto

I marciapiedi sono ingombri di auto e scooter. Prevedere appositi spazi riservati e delimitati su strada, al posto della sosta veicolare irregolare, e impedire il parcheggio irregolare sui marciapiedi.

c. Sosta breve (Kiss and ride)

Gli attuali spazi di fermata (cosiddetti "kiss and ride") rimangono gli stessi, senza risolvere quindi il caos attuale di accessibilità alla stazione. Destinare un'area per questa funzione specifica, che si ritiene ineliminabile. Considerare, nel dimensionamento, anche lo sviluppo del car pooling (con ambiti di sosta breve).

d. Taxi

La proposta che è stata illustrata al pubblico vede due aree distinte: un'area "drop off", per la discesa dei passeggeri e una di stazionamento in attesa, non collegate tra loro. Riteniamo che il lungo tragitto che il taxi dovrebbe percorrere per spostarsi dall'area di discesa a quella di attesa non solo non sia funzionale, ma creerebbe un movimento automobilistico ulteriore intorno all'area.

Fiab Ciclobby ha inviato queste osservazioni e proposte a Grandi Stazioni Retail, Assessore Urbanistica Verde e Agricoltura Pierfrancesco Maran, Assessore Mobilità e Ambiente Marco Granelli.

La velostazione presso la stazione di Salisburgo



La forza dell'azione dei cittadini: mappare l'aria per cambiarla

Non dubitare mai che un piccolo gruppo di cittadini coscienti e impegnati possa cambiare il mondo. In realtà è quello che è sempre accaduto. (Margaret Mead)

Se due anni fa mi avessero detto che dal 2019 il sindaco Sala avrebbe bandito i veicoli diesel – un bel po' almeno – in un'area vasta della città di Milano, e poi tutti i diesel progressivamente fino al bando totale dal 2025, non ci avrei creduto. All'insediamento la giunta Sala non dimostrava ambizioni ambientali ma anzi pigrizia nel perseguire politiche che altre città europee consideravano già centrali nel 2015. L'emergenza qualità dell'aria non è esclusiva di Milano, ma a Milano è quadrupla, dato che da noi si violano contemporaneamente almeno quattro limiti di legge di qualità dell'aria (PM10, PM2,5, NO2, O3).

Le intenzioni di allontanamento dei diesel dalla città – annunciate pochi giorni fa dal sindaco di Milano – sono ancora da definire e sono – già è chiaro – molto migliorabili. Rappresentano però l'inizio di un processo per ripulire l'aria di Milano al quale i cittadini di Milano devono essere orgogliosi di aver contribuito.

Facciamo un po' di storia. Nel 2017, 220 milanesi, coordinati da "Cittadini per l'aria", aderiscono al progetto "NO2 No Grazie" rendendosi parte attiva nella misurazione, in altrettanti punti della città e dell'area metropolitana, per un mese invernale, del biossido di azoto (NO2), un gas proveniente per la quasi totalità dalle emissioni dei veicoli diesel. Obiettivo: analizzare le concentrazioni dove l'esposizione della gente avviene, dove vive, lavora, va a scuola. Perché? Perché, come spiega Francesco Forastiere, direttore della rivista "Epidemiologia e Prevenzione", «il biossido di azoto è un gas altamente reattivo, e quando entra nel sistema respiratorio può causare problemi di salute. Lo Studio Longitudinale di Roma, una coorte di 1,2 milioni di individui adulti abitanti in città, seguiti per molti anni, ha mostrato chiaramente una relazione diretta tra l'esposizione all'NO2 e un aumento del rischio di mortalità, specialmente a causa di malattie respiratorie e cardiovascolari». Volevamo insomma dimostrare che se la città è fuori legge e i cittadini sono a rischio, è semplicemente perché non viene adottata una misura che darebbe risultati immediati. Bandire i diesel dalla città. Un progetto che ha avuto tanto successo da essere riproposto quest'anno anche a Roma e Brescia, oltre che nuovamente a Milano.

Ecco così che nel monitoraggio realizzato nel febbraio 2017 le concentrazioni di biossido di azoto misurate dai cittadini risultano essere massicciamente fuori legge. Sui 220 campionatori passivi utilizzati dai cittadini, un piccolo tubo esposto all'aria per 4 settimane, l'86% dei punti di campionamento è risultato, su base annuale, in violazione del limite di legge di 40µg/m³. Ecco che a novembre 2017 abbiamo deciso di riproporre l'iniziativa chiedendo ai cittadini di monitorare le concentrazioni



di questo inquinante in prossimità delle scuole, degli asili, dei nidi. Perché? Perché i bambini hanno una sensibilità all'inquinamento dell'aria molte volte superiore agli adulti. Durante la gravidanza l'esposizione a sostanze tossiche ha una maggiore possibilità di provocare mutazioni e anomalie congenite e nei primi anni di vita, inoltre, a parità di unità di peso, i bambini respirano due volte in più rispetto agli adulti. Ci ricorda il dott. Toffol, pediatra, che «la gravidanza e i primi anni di vita rappresentano un periodo di particolare vulnerabilità dell'organismo e che le conseguenze dell'esposizione cronica alle sorgenti di inquinamento non fanno scalpore come una frattura ossea, sono infide ed emergono a distanza di anni.»

E poi c'è la ricerca, che ormai conferma che all'esposizione al biossido di azoto si riconducono effetti nocivi sul feto, come riduzione di peso alla nascita, impatti sullo sviluppo polmonare dei bambini, e danni al sistema cognitivo dei più piccoli.

Eccoci allora ad annunciare a novembre 2017 la nuova campagna di monitoraggio delle concentrazioni di NO2 davanti alle scuole, nei parchi gioco. Adesione massiccia: 300 campionatori distribuiti nel 2018 ai cittadini.

Provvidenziale è stato dunque che poche settimane dopo l'annuncio della nuova tornata di monitoraggio dei cittadini davanti alle scuole, un gruppo di

consiglieri comunali, proprio la lista del sindaco, abbia lanciato in Consiglio Comunale una proposta di mozione per l'eliminazione dei diesel da Milano dal 2025. Già lo hanno annunciato altre città, il sindaco è ormai inserito nel circuito C-40 Cities che "istiga" i sindaci a essere ambientalmente virtuosi, e certamente questi cittadini che gli misurano gli inquinanti davanti alle scuole, e mostrano in televisione le violazioni dei limiti di qualità dell'aria della città, l'avranno spinto ad affrontare il problema.

Una volta ritirati, dopo un mese di monitoraggio, i campionatori passivi dai punti di campionamento collocati dai cittadini davanti alle scuole, e riconsegnati a "Cittadini per l'aria", le fiale vengono spedite al laboratorio che, dopo qualche settimana, restituisce i dati delle concentrazioni misurate.

Inizia il lavoro di calibrazione dei dati raccolti con le centraline Arpa con l'aiuto di una ricercatrice di chimica dell'atmosfera della Divisione di Chimica dell'Ambiente e dei Beni Culturali; e poi quello di mappatura. Ogni punto di campionamento viene collocato su una mappa interattiva con la possibilità di aprire una legenda che indica la concentrazione

segue >>>

di biossido di azoto misurata durante il mese di campionamento, quella stimata su base annuale e l'incremento di tre indici di rischio sanitario stimati per ciascun punto sulla base dei fattori di rischio determinati dall'Oms per l'esposizione al biossido di azoto. Tanto per intenderci, il campionatore passivo collocato da Fiab Ciclobby davanti alla scuola dell'infanzia di via Pastrengo indica che in quel punto i cittadini hanno, solo per la violazione del limite di legge di $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ previsto per il biossido di azoto, un incremento del 3,7% dei ricoveri per malattie respiratorie, un incremento di mortalità del 4,8% e, da ultimo, un incremento del 18,3% di bronchiti nei bambini asmatici.

Non è poco. Soprattutto se si considera che se anche rispettassimo il limite di legge di $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ di NO_2 questo non sarebbe comunque sufficiente a proteggerci. L'Organizzazione Mondiale della Salute ha ormai stabilito che l'esposizione degli umani al biossido di azoto è causa di danno a partire da un livello molto più basso, ovvero dai $20\mu\text{g}/\text{m}^3$, pari alla metà del limite di legge.

Sul sito di Cittadini per l'aria (<https://www.cittadiniperlaria.org>) potete trovare e studiare la nuova mappa dei livelli mensili del biossido di azoto di Milano; e verificare se avete un punto di campionamento vicino a casa; o se sulla mappa c'è la scuola dei vostri figli. E sempre sul sito la mappa che stima le concentrazioni annuali dell' NO_2 nei punti monitorati. Solo apparentemente i dati sono meno negativi di quelli del 2017, con il 50% delle scuole e il 56% dei parchi monitorati esposti a concentrazioni di questo inquinante fuori legge. In realtà i livelli del 2018 risentono della variabilità meteorologica annuale – è addirittura nevicato durante il campionamento – e le scuole e i parchi giochi, soprattutto quelli selezionati da chi ha partecipato al campionamento, sono mediamente meno esposti al traffico diretto della media delle abitazioni. Insomma non bisogna trarre conseguenze da un numero apparentemente più basso.

Quest'anno per Milano abbiamo voluto e potuto fare una cosa in più: abbiamo voluto spingere la città e chi la amministra a toccare con mano i risultati sulla popolazione dei cittadini di politiche del traffico insufficienti. I ricercatori del Dipartimento di Epidemiologia del Lazio hanno, sulla base dei dati raccolti dai cittadini nel corso della campagna 2017, stimato come il biossido di azoto si diffonde anche in tutti i punti in cui il biossido di azoto non è stato campionato dai cittadini e qual è l'impatto sulla mortalità generale della popolazione di Milano. Trovate quindi sempre sul sito di Cittadini per l'aria una mappa in più sulla pagina del monitoraggio di Milano. È la mappa detta "Lurf" (Land Use Random Forest), realizzata con un sofisticato sistema di *machine learning*, che mostra i livelli delle concentrazioni di NO_2 nelle varie aree della città e sulla base della quale gli epidemiologi hanno stimato che a Milano, ogni anno, 5 persone su 100 muoiono a causa dei livelli fuori legge di questo inquinante, pari a 594 persone all'anno: i passeggeri di due Boeing 777 all'anno.

Sappiamo che questi dati non possono essere sfuggiti al sindaco. Sono dati terribili. E siamo dunque lieti dell'annuncio dell'adozione del bando, per ora dei diesel più vecchi, dalla città dal 21 gennaio 2019. Attendiamo più limiti. Tanto per capirci la città di Aachen in Germania adotterà dal 1 gennaio 2019 un bando dei diesel fino all'euro 6 "d temp"; cioè che escluderà tutti gli euro 6 che non rispettano almeno su strada il limite di emissioni di NO_x dei $168\text{ mg}/\text{km}$. E il sindaco di Londra ha annunciato l'8 giugno scorso che dal gennaio 2021 a Londra sarà attivata una *ultra low emission zone* di ampiezza 18 volte maggiore di quella oggi in vigore nell'area centrale di Londra, in base alla quale chiunque non abbia un veicolo diesel almeno euro 6, o a benzina euro 4, pagherà 12,5 sterline per entrare a Londra.

Insomma la strada è lunga ma, crediamo anche grazie all'impegno dei cittadini in questo progetto, è stata imboccata.

Anna Gerometta
(presidente Cittadini per l'aria onlus)

Biciclami, come funziona?

Abbiamo già parlato del recupero dei "catorci", ma ora affrontiamo un problema.

Biciclami è una bella iniziativa di Amsa, richiamabile tramite l'app PuliAmo, per segnalare all'azienda i rottami di biciclette abbandonate in giro per la città. Una volta ricevuta la segnalazione, la bici viene marcata dalla Polizia Locale con una fascia adesiva per preavvertire dell'imminente rimozione, salvaguardando i diritti del proprietario e, passati 20 giorni, la bici viene rimossa.

A parte qualche critica sul funzionamento dell'iniziativa, segnaliamo qui un problema che riguarda la destinazione finale dei "catorci" recuperati. Il Comune aveva tentato, con un apposito bando, di fare in modo che le ciclofficine potessero esserne destinatari privilegiati. In realtà nessuna ciclofficina riuscì a partecipare perché tutta la procedura si incagliava su questo punto: *I soggetti interessati devono possedere l'autorizzazione per il trasporto, lo stoccaggio e il trattamento di materiali ferrosi (metalli ferrosi, rifiuti ingombranti, metallo)*. Un'autorizzazione che al giorno d'oggi, per possederla, bisogna essere una struttura più o meno come l'Ilva di Taranto.

Anche l'officina delle biciclette della Casa dell'accoglienza Jannacci (ex dormitorio di viale Ortles) ci aveva provato, ma senza esito. Di recente, durante una visita del sindaco Sala, il nostro Annibale Osti gli aveva segnalato il problema; ma poi non è successo nulla.

Ora dobbiamo e vogliamo riprovarci. Vi racconteremo se e come riusciremo a farlo, e soprattutto se avremo dei risultati.

D.S.



Reinventare i Navigli?

Questo progetto è importante non solo per la rilevanza degli investimenti, ma anche per la mobilità e quindi per la vivibilità in generale della città. Per iniziare a capire in particolare come una realizzazione di questa portata potrebbe incidere sulla mobilità del trasporto pubblico e di quella ciclistica, abbiamo organizzato un incontro che ha avuto notevole seguito presso la nostra sede, lo scorso 24 marzo. Due i relatori, moderati da Valerio Montieri del Gruppo Tecnico Fiab e Fiab Milano Ciclobby: l'architetto Andrea Cassone, vice presidente dell'associazione Riaprire i Navigli, e Alfredo Drufuca, ingegnere trasportista, della società Polinomia.

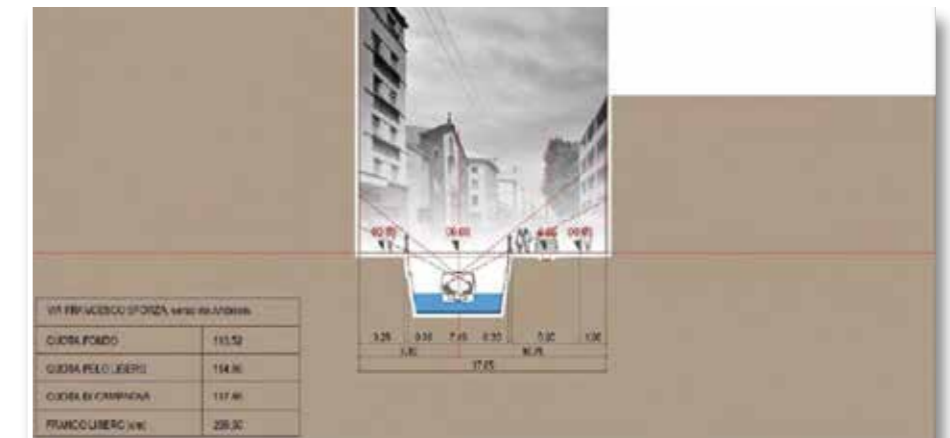
L'architetto Cassone, che è uno dei progettisti dello studio di fattibilità della riapertura dei navigli, ha evidenziato come la qualità urbana milanese riposi su aspetti fisici naturali e su una infrastruttura costruita; dagli anni Trenta agli anni Sessanta del secolo scorso è stato chiuso o coperto il 70% delle risorse idriche presenti in città ponendo, oltre al problema funzionale, quello estetico.

Nel 2007 è per primo Roberto Biscardini a proporre la riapertura dei navigli prevedendone la navigabilità, quindi in funzione non solo estetica ma anche trasportistica. Il progetto in discussione tratta in particolare del ripristino del collegamento, di circa 8 km, del Naviglio Piccolo (Martesana), via fossa interna (la Cerchia), con il Naviglio Grande e il Pavese e i corsi d'acqua Redefossi e Vettafabbia.

Secondo Cassone, che ha parlato di «reinvenzione del progetto di riapertura dei navigli», i costi si possono stimare intorno ai 200 milioni di euro per la realizzazione del progetto architettonico-idraulico e ai 250 milioni per le sistemazioni esterne. L'alzaia destra della Cerchia sarebbe interamente dedicata al transito ciclopedonale e al passaggio di mezzi pubblici elettrici. Peraltro, alla domanda specifica della nostra presidente Guia Biscaro su come sia stata affrontata nel dettaglio la gestione della mobilità, l'architetto Cassone ha risposto che il progetto non se ne è occupato in quanto si è concentrato soprattutto sulla fattibilità dell'opera idraulica.

L'ingegner Drufuca ha espresso diversi dubbi. Si è chiesto innanzitutto se la riapertura dei navigli restituirà effettivamente il valore atteso, osservando che l'esperienza fatta con la Darsena presta il fianco a molte critiche e suscita molti dubbi. Pure la scelta della navigabilità, che costa molto in termini monetari e anche di impatto, senza avere un reale valore trasportistico e offrendo per giunta un contributo modesto anche in termini turistici (la cifra oraria media ipotizzata di turisti trasportati è sostanzialmente irrisoria), richiede che si esegua una specifica analisi costi-benefici. Drufuca ha poi evidenziato come l'analisi economica vada fatta prescindendo da chi sia il finanziatore delle opere: i costi vanno cioè

Dopo l'incontro sugli ex scali ferroviari, abbiamo avvicinato un altro argomento che implica trasformazioni sostanziali di Milano, il discusso progetto di riapertura dei navigli.



considerati come tali.

Un vero *débat public* non può eludere l'aspetto dei costi dell'intera operazione, chiarendo anche, con una appropriata analisi economica e una comparazione di alternative, da dove vengono tratte le risorse e a cosa vengono sottratte. Così come, senza la presentazione di alternative, non c'è dibattito pubblico, allo



Parole su due ruote Come una mela candita

Baba mi fece due regali. Il primo era una Scwinn Stingray nuova di zecca, la regina delle biciclette. Erano pochissimi i ragazzi di Kabul che ne possedevano una, e adesso io ero uno di quelli. Aveva il manubrio alto con le manopole di gomma nera e la sella a banana. I raggi erano dorati e il telaio d'acciaio dipinto di rosso come una mela candita.

Khaled Hosseini *Il cacciatore di aquiloni*,
Piemme 2004.

stesso modo senza una seria analisi dei costi non c'è un dibattito vero.

L'ingegner Drufuca ha concluso osservando che non sa se il progetto sia in sé buono, portando il rischio di declinazioni infelici che renderebbero la città una sorta di luna park, né se sia il migliore possibile; ma soprattutto ritiene doveroso chiedersi se questo rappresenti oggi la vera priorità per Milano.

Dal pubblico è intervenuta anche l'architetta Giulia Gresti denunciando come il risultato

della "riqualificazione" della Darsena sia molto triste dal punto di vista qualitativo. Quella dei navigli non è una riapertura – ha sottolineato – ma un percorso artificiale, forzato, inesistente: un falso storico. L'aspetto dei costi risulta, secondo Gresti, molto sottovalutato, considerando che anche la manutenzione è onerosa, e va considerata: ad esempio, quella della Darsena ammonta a circa 700.000 euro/anno.

Cassone ha fatto notare che i navigli sono nati per motivi commerciali e per motivi commerciali sono morti e ha provocatoriamente chiesto ai partecipanti: «cosa c'è di male in un luna park, se è gestito bene?».

Il dibattito è solo all'inizio e non pretendiamo di esaurire qui l'argomento; tra l'altro anche all'interno della nostra associazione convivono opinioni molto diverse: mentre scriviamo, a metà giugno, si è da poco aperta la "discussione pubblica" sul progetto coordinata dal Comune.

La percezione diffusa è che la discussione avviata sui navigli non attenga tanto al "se", bensì al "come" fare, che cioè serva, nella migliore delle ipotesi, a introdurre migliori a ciò su cui l'amministrazione ha già deciso di impegnarsi. Se così fosse, e anche se questo può non piacere a molti, appare a maggior ragione necessario che si parli da subito e seriamente di mobilità e di ciclabilità nell'ambito delle immediate ricadute progettuali.

E.G.

ApeInDePark



Mercoledì 30 maggio gli attivisti e gli ambientalisti di Milano, variegato, numeroso, sfaccettato mondo di cui noi siamo parte, hanno invitato tutti a un aperitivo condiviso nel parcheggio di via Borgogna.

A distanza di qualche settimana dalla sperimentazione TréntaMI, che ha visto il Comune di Milano partner attivo e convinto del progetto, siamo rimasti delusi, sbalorditi e indignati per la sistemazione appena realizzata, alle spalle del Duomo, di via Borgogna che da oggi non ha altra funzione - ancorché provvisoria - se non quella di parcheggio gratuito per moto e auto, a uso esclusivo dei residenti (tra l'altro, non c'è un solo stallo per biciclette). Con il nostro aperitivo-flashmob lo spazio è stato utilizzato per quello che è e dovrebbe essere: spazio pubblico da vivere e per socializzare. Qui di seguito il duro comunicato stampa che è stato diffuso il giorno seguente.

Mobilità. Parcheggio di via Borgogna - Attivisti e ambientalisti organizzano un flashmob per un uso alternativo dello spazio pubblico. Protesta dei cittadini dopo la scelta del Comune di creare un parcheggio temporaneo al posto del cantiere del parcheggio interrato in via Borgogna.

Milano, 31 maggio 2018 - I cicloattivi della Milano Bicycle Coalition, insieme ai Genitori Antismog e a Fiab Milano Ciclobby, hanno organizzato ieri sera un "flashmob", un aperitivo, partite a scacchi e di badminton in via Bor-

gogna dove da pochi giorni è stato creato un parcheggio temporaneo al posto del cantiere per la creazione di un parcheggio interrato, bloccato da anni per questioni legali. Per **Guia Biscaro presidente di FIAB Ciclobby** "in nessuna città europea si avrebbe avuto il coraggio anche solo di pensare a un parcheggio gratuito per auto a uso esclusivo dei residenti e di moto in una zona così centrale. Con questa iniziativa abbiamo dimostrato come avrebbe dovuto essere: spazio pubblico per le persone. Inoltre, non è stata installata neanche una rastrelliera per le bici, quando in un posto auto ci stanno comodamente 8-10 biciclette".

Marco Ferrari presidente dei Genitori Antismog si dichiara "deluso dai toni trionfalistici che l'assessore Marco Granelli ha usato per annunciare questa brutta soluzione, soprattutto per il fatto che l'assessore aveva collaborato ed era entusiasta dell'esperienza di

#tréntaMI di qualche settimana prima, dove abbiamo fatto esattamente il contrario: spazio pubblico restituito alle persone con una sperimentazione di zona 30 nella zona di piazza San Luigi". Per **Marco Mazzei della Milano Bicycle Coalition** "la soluzione temporanea adottata in via Borgogna è una delle cose più brutte che si sono viste a Milano negli ultimi 10 anni. È un luogo che sembra il set di un film dell'orrore, uno spazio che ci riporta indietro negli anni Cinquanta e Sessanta quando pensavamo che fosse necessario riempire le piazze delle città con le automobili. Via Borgogna fa ancora più impressione alla luce del percorso che Milano ha avviato per immaginare la città del futuro, città nella quale ci dovrà essere molto più spazio per le persone (panchine, tavolini, dondoli, ombrelloni) e molto meno per le automobili".

Guia Biscaro

Dal 1° aprile BikeMi anche di notte

Come l'anno scorso, e con le stesse modalità, l'arrivo della bella stagione ci riporta il servizio notturno del *bike sharing* milanese.

Da domenica a giovedì sarà possibile prelevare le bici dalle 7.00 fino alle 2.00 di notte.

Nel fine settimana l'orario è continuato 24 ore su 24; infatti le stazioni restano attive per il prelievo dalle 7.00 di venerdì mattina fino alle 2.00 della notte tra domenica e lunedì.

Invece la restituzione delle biciclette potrà avvenire sempre, anche durante gli orari di chiusura.



Binari abbandonati: misteri milanesi

C'è un tema che è da anni nel carnet delle richieste per migliorare la qualità delle strade e la loro sicurezza: rimuovere i binari del tram abbandonati! Alcuni sembrano però ancora faticare a intenderlo: forse bisognerebbe scriverlo tutto in MAIUSCOLO, che magari si sente meglio...

Breve premessa. Forse non tutti sanno che la manutenzione dei binari "in servizio" è di competenza di Atm, mentre ci risulta che i binari "dismessi", che a Milano ammontano a qualche decina di chilometri, non facendo più parte della rete di trasporto escano dalla competenza di Atm, che ne cura solo la mappatura (cioè censisce dove si trovano e la loro consistenza), sicché la loro gestione tocca da quel momento al Comune, nell'ambito della manutenzione delle strade (ordinaria e straordinaria), di cui è ente responsabile. Varie volte negli anni la nostra associazione - c'è al riguardo una fitta corrispondenza - ha chiesto notizie e insistito sull'argomento, anche con proposte mirate, nell'imminenza delle scadenze elettorali ma non solo. Ottenendo in cambio solo silenzi o risposte vaghe e contraddittorie, senza nessun impegno concreto. Nel persistere di una situazione abbondantemente sopra la soglia della pericolosità. Ma, proprio perché già intervenuti nel passato, non vorremmo qui affrontare il tema in modo generale e astratto. Bensì, specifico e concreto. Con la seguente segnalazione inviata da Eugenio Galli.

Binari dismessi in via Cadamosto (porta Venezia): da quanti anni non gli passa sopra il tram? Venti? Venticinque? Di più? Bene, quei duecento metri di binari tra viale Regina Giovanna e piazza Lavater (come svariati altri chilometri in giro per la città, dal centro alla periferia: tra minuscoli spezzoni e lunghi tratti, la lista non è breve) stanno lì da allo-



ra, inutili e inutilizzati, spesso pericolosi. Tra l'altro, quelli oggetto della presente segnalazione si trovano in una strada da sempre molto frequentata anche dai ciclisti (passaggio di congiunzione da e verso la pista ciclabile di via Morgagni e Città Studi in direzione centro e stazione Garibaldi).

Ma anche in occasione della recente riasfaltatura, anziché essere rimossi o coperti, questi binari sono stati lasciati in bella evidenza. Ripuliti come se l'indomani dovessero tornare in uso, fatto salvo ovviamente che ciò è del tutto impossibile (da una parte finiscono nell'asfalto, dall'altra in un marciapiede a contorno di un'area cani!).

Perché questa poca cura, questa apparente indifferenza? Misteri dei lavori pubblici di Milano. Misteri su cui varrebbe credo la pena spendere qualche attenzione in più.

Mettiamola in questo modo: ci saranno sicuramente ottime ragioni per cui i binari inutilizzati non vengono rimossi né coperti e resistono lì dove si trovano, a dispetto del tempo che passa, dell'avvicinarsi degli interventi di manutenzione stradale, e persino delle reiterate richieste avanzate in tal senso. Ma sarebbe ora che questi "ottimi moti-

vi" venissero spiegati chiaramente ai cittadini.

Una mattina di inizio maggio, una ciclista in sella a una bici del free floating è caduta davanti a me proprio scivolando su quei binari bagnati di pioggia, poco dopo piazza Lavater. Per fortuna non si è fatta nulla, spavento a parte.

Una città che si permette il lusso di pensare a costose opere di alta ingegneria per scavare dei nuovi navigli, dovrebbe aver già risolto con priorità assoluta questi vecchi problemi che si trascinano da decenni. Intanto cominciando a dare delle risposte chiare.

E. G.

E se lo facessimo anche noi?

A Bruxelles ci devono essere un bel po' di buche nelle strade, almeno quante a Milano (non diciamo a Roma...), se a qualcuno è venuta l'idea di piantarci dei fiori per avvertire i ciclisti del rischio di cascarci dentro, e magari di cadere. Bella idea, potremmo farlo anche noi. Un solo dubbio: le automobili non li schiacceranno?



Cerco un centro di ciclabilità permanente

Al ritrovo alle 10 in piazza Cadorna, oltre al gruppo tecnico di Fiab Cicloby (Biscaro, Casiraghi, Galli e Montieri), erano presenti una ventina di cittadini, l'assessore alla Mobilità e Ambiente Granelli, l'amministratrice delegata di Amat Zavatta, il direttore Pianificazione Mobilità di Amat Savino.

La coperta scucita: ricognizione della rete ciclabile milanese. Sabato 11 novembre 2017.

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

Via San Giovanni sul Muro: significativa presenza di binari dismessi a rendere difficile e pericolosa la circolazione in bici (e non solo). Si fa notare fra l'altro che su un lato della carreggiata vi sono i binari, mentre sul lato opposto i binari sono stati rimossi ma le lastre del pavè sono state allineate creando pericolosi "corridoi" dove la ruota della bici può facilmente infilarsi. Mentre per i binari in esercizio la manutenzione è costante ed è curata da Atm, quelli non più in uso vengono censiti da Atm ma la loro manutenzione passa alla competenza del Comune, proprietario della strada.

Il problema dunque riguarda sia la presenza di questi binari - non più in uso anche da decenni - ma anche, in caso di rimozione, nella scelta dei materiali e nella cura della posa in opera.

FIAB Cicloby chiede che venga programmata la definitiva rimozione dei binari dismessi, anche sfruttando occasionali lavori straordinari che coinvolgono le strade dove sono presenti - attività che potrebbe comunque richiedere ancora altri anni - ma anche di pensare ad adeguate soluzioni provvisorie, efficaci e sicure (ad esempio, sigillature con materiali idonei), che possano nel frattempo almeno contenere la loro pericolosità.

Via Santa Maria alla Porta, via Brisa, via San Maurizio ecc.: strade strette tipiche della "vecchia Milano", dove comunque è permesso il traffico veicolare, costringono i ciclisti a giri lunghi e tortuosi.

L'assessore Granelli ha evidenziato che, a seguito dell'introduzione della Zona 30 del centro, è in completamento la verifica di coerenza dei cartelli della segnaletica sui limiti di velocità già presenti nell'area della Cerchia dei navigli (30-50 km/h). È inoltre allo studio un progetto di indirizzamento sui parcheggi a rotazione, che, attraverso appositi display, indichi in tempo reale il numero dei posti liberi presso ciascuna struttura, riducendo così il traffico derivante dalla mera ricerca "per tentativi" del posto disponibile per la sosta.

Granelli ha confermato il forte impegno diretto del sindaco, nell'ambito "C40 cities", per un rafforzamento di Area C e ulteriori limitazioni del traffico (2022-2023).

Attualmente, in Area C, c'è un forte carico di traffico di servizio (circa

23mila consegne giornaliere): Amat ha messo in rilievo il fatto che solo il 30% delle consegne è "per conto terzi" (cioè attraverso operatori di società di logistica che, svolgendo questa attività di impresa, sono disponibili a investire sul costante rinnovamento del parco veicoli con mezzi più "ecologici"), mentre il restante 70% riguarda consegne "per conto proprio" (es. consegne a domicilio del dettagliante; aziende familiari; artigiani), che avvengono molto spesso con mezzi vecchi e inquinanti, la cui gestione è una parte importante del problema.

L'Amministrazione assicura che la LEZ (Low Emission Zone) partirà a fine 2018.

FIAB Cicloby auspica la chiusura del centro al traffico veicolare privato non residente e la moderazione del traffico, rendendo Zona 30 tutta l'Area C, e tutte le strade a doppio senso per le biciclette.

FIAB Cicloby chiede provvedimenti forti di riduzione del traffico veicolare privato; in particolare sollecita l'amministrazione ad attuare periodi di sperimentazione in tal senso (come per esempio dare sostegno e attuazione nel mese di dicembre 2018 alla campagna di Fiab Cicloby, Genitori Antismog e Confesercenti "Babbo Natale non va in auto!", già attuata in modo autonomo nel 2016 e nel 2017); sottolinea come una riduzione del traffico veicolare e la creazione di condizioni idonee - come i sensi unici eccetto bici, la liberazione delle strade dai parcheggi di auto e moto, il divieto di transito in area C di bus turistici ecc. - aumenterebbero l'efficienza dei mezzi pubblici, faciliterebbero le consegne merci in bicicletta, migliorerebbero la qualità degli spazi, a beneficio di tutti e dell'immagine della città che vorrebbe essere europea.

Via Correnti: grosse difficoltà di percorrenza dovute a: presenza di traffico veicolare; compresenza di binari e pavè sconnesso e mal tenuto; mancata risoluzione della viabilità ciclistica in prossimità di piazza Resistenza Partigiana a causa dei cantieri M4.

FIAB Cicloby chiede riduzione del traffico veicolare; manutenzione costante e accurata del pavè.

Cerchia dei Navigli: difficoltà in termini di sicurezza dovuti alle chicanes create per i cantieri M4; l'Assessore annuncia che verrà segnalato il percorso alternativo dei Terraggi, che passa parallelamente all'interno della Cerchia, dall'incrocio Meravigli-Carducci (largo D'Ancona) al Parco delle Basiliche.

FIAB Cicloby chiede che questo percorso sia efficace ed efficiente in termini di tempo e di sicurezza; sia ben segnalato; sia percorribile dai ciclisti nei due sensi per garantire la massima flessibilità agli spostamenti.

Via Marconi: il nuovo spazio pedonalizzato tra piazza Duomo e piazza Diaz è stato realizzato dal privato (compagnia assicurativa proprie-

taria di un edificio lungo la via) con un intervento ex art. 80 Regolamento Edilizio. Non ben risolta la segnaletica che, in prossimità dei binari del tram, indica un "fine" e "inizio" zona pedonale con cartelli evidentemente sproporzionati. Mancano ancora parcheggi bici.

Da piazza Scala a Brera: difficoltà di attraversamento di via Manzoni per immettersi in bicicletta in via Verdi; per i ciclisti che provengono da corso Matteotti/Via Case Rotte occorre creare attraversamento anticipato in piazza Scala, con nuova lanterna semaforica per bici e tempo dedicato.

Via Brera: emblematico della filosofia sottesa all'intervento: realizzazione in sola segnaletica e attuazione dell'interpretazione ministeriale della normativa (non essendo - ahimè - il *sensu unico* eccetto *bici* previsto dal Codice della Strada vigente).

Occorre dire però che la soluzione realizzata, applicando diligentemente questa normativa, non è la migliore possibile: tutti i veicoli che entrano in Brera provengono da svolta a sinistra di via dell'Orso e la segnaletica adottata non avverte i conducenti della possibilità di incrociare ciclisti provenienti in senso opposto.

FIAB Cicloby auspica l'approvazione urgente del nuovo Codice della Strada che contenga provvedimenti che aiuterebbero le Amministrazioni a progettare una ciclabilità più ampia, semplice e avanzata, secondo le pratiche evolute che già si attuano Oltralpe.

FIAB Cicloby chiede volontà e coraggio per *forzare* le norme vigenti, facendo di Milano l'apri-pista in Italia nella sperimentazione di soluzioni avanzate e di livello europeo.

Cavalcavia Bussa: il progetto (finanziato) vincitore del concorso di idee per la riqualificazione del cavalcavia è in fase di progettazione esecutiva e la sua realizzazione è prevista nel 2020. In attesa della realizzazione, il Comune ha scelto di intervenire con una soluzione mediata per mettere in sicurezza pedoni e ciclisti, che l'assessore descrive come segue: creazione di una fascia di 1,50 metri sul lato dx a scendere in via Quadrio, protetta da jersey, per consentire la salita e la discesa dei pedoni e la discesa del ciclista con bici a mano; la larghezza consentirà il passaggio in contemporanea di due utenti.

FIAB Cicloby chiede di poter visionare e valutare il progetto nei suoi aspetti ciclistici; nell'attesa (lunga) della sistemazione definitiva, chiede di verificare la fattibilità di un intervento meno ambizioso, e precisamente: via Quadrio doppio senso per le biciclette fino a via Farini, con eliminazione di un lato di parcheggi (lato destra a scendere), da recuperare con parcheggi a spina di pesce sul lato opposto (lato destra a salire); il restringimento di carreggiata che ne conseguirebbe favorirebbe il rallentamento dei veicoli entro i 30 km/h (come da segnaletica già posizionata); chiede l'eliminazione della corsia ciclabile a doppio senso sul cavalcavia: i ciclisti provenienti da via Quadrio proseguono quindi su strada, senza dover cambiare lato effettuando pericolosi quanto inutili attraversamenti della strada, al culmine della salita e in fase di discesa su via Borsieri.

L'edizione 2017 di "La coperta scucita: ricognizione della rete ciclabile milanese" ha svolto tre sopralluoghi in altrettante aree della città, e precisamente:

Coperta Scucita_Sud: Sud Milano nuovi interventi - vecchie aspettative (resoconto su *Cicloby Notizie* 2/2017)

Coperta Scucita_Nord: Nord Ovest Milanese l'eredità di Expo e non solo (resoconto su *Cicloby Notizie* 3/2017)

Coperta Scucita_Centro: Cerco un centro di ciclabilità permanente.

In tutti sopralluoghi è stata qualificata e costante la partecipazione dell'amministrazione, con l'assessore Granelli presente nei tre sopralluoghi, e per due volte è stata presente l'a.d. di Amat Zavatta con i suoi tecnici. È in programmazione la nuova serie 2018.

Guida Biscaro

Rastrelliere private a uso pubblico, a che punto siamo?

È importante non scoraggiare chi, soprattutto negozianti, vuol posare sul suolo pubblico rastrelliere private, ma utilizzabili dal pubblico.

Come rendere la nostra una città a misura di bicicletta? Non una Milano che "tollererà" i ciclisti ma che li sostenga e incentivi perché il loro muoversi è "ecologico", "economico" e "salutare". Una domanda importante la cui risposta passa dalla gestione del presente e dalla costruzione del futuro. Dal ripensare le strade e dalla manutenzione ordinaria delle stesse. Dalla sicurezza stradale e dall'accessibilità. Dal cambiare gli stili di vita oltre che le regole del codice della strada. Insomma un tema politico e non solo amministrativo che abbisogna di grandi cambiamenti culturali ma anche di piccoli passi quotidiani.

In quest'ottica voglio parlare di una questione minuta (e forse minore): la mozione che l'11 gennaio del 2018 il consiglio comunale all'unanimità dei consiglieri presenti ha approvato. L'obiettivo è quello di rendere possibile iniziare, così come terminare, ogni spostamento quotidiano dove ci sia un parcheggio per la bicicletta, coinvolgendo in questo sforzo la cittadinanza. Dal 2016 in città è possibile la posa sul manto stradale delle rastrelliere a uso pubblico da parte di privati.

Nelle more della procedura era inserito il deposito di una cauzione pari a euro 500 che con questo voto abbiamo deciso di eliminare perché rappresentava un ovvio disincentivo.

Stiamo - ahimè - ancora aspettando che gli assessorati competenti applichino quanto deliberato e insistiamo perché procedano con solerzia. Infine, è bene sottolineare che la reale attuazione di questa proposta non passerà solo dal Consiglio che l'ha deliberata o dalla Giunta che l'applicherà, ma dai milanesi che vorranno darle seguito e concretezza attraverso la posa effettiva delle rastrelliere.

Anita Pirovano

(Consigliera Comunale Milano Progressista)



Come evidenziato dalla foto, un esercente che installa una rastrelliera offre parcheggio a otto clienti al posto di uno!



Gigi Riccardi, un visionario concreto della mobilità ciclistica

Nell'approssimarsi del decimo anniversario della scomparsa di Luigi Riccardi, un convegno a Palazzo Marino ha ricordato la figura del fondatore e primo presidente della nostra associazione, tracciando un bilancio sulle politiche per la mobilità ciclistica in Italia e in Europa in un ampio arco temporale.

Si è tenuto venerdì 18 maggio scorso, nella splendida cornice dell'affollata Sala Alessi di Palazzo Marino, il convegno *La bicicletta ci salverà... e ci sta già salvando*. L'incontro, voluto dalla Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) e organizzato con il supporto del Comune di Milano, in occasione dell'assemblea generale annuale di Ecf, la consorella internazionale, svoltasi nella nostra città nel decennale della scomparsa di Luigi Riccardi, intendeva fare il punto sulle politiche per la mobilità ciclistica in Italia e in Euro-



pa negli ultimi anni. Numerosi e interessanti gli interventi svolti nell'arco della mattinata. Il convegno si è aperto con un intenso ricordo – perché «Nessuno muore sulla terra finché vive nel cuore di chi resta» – di **Eugenio Galli** dedicato a Luigi Riccardi, l'amico Gigi,

che fondò nel 1986 Ciclobby di cui è stato a lungo presidente, prima di diventare presidente Fiab dal 1995 al 2007 e infine direttore della stessa federazione nazionale.

Nella sua presentazione in forma di lettera aperta ("Caro Gigi, ti scrivo...") Galli, parlando della passione civile di Riccardi, del suo protagonismo civico paziente e tenace, del suo amore per la buona politica, ispirata dal pragmatismo e orientata al raggiungimento di obiettivi concreti e alla ricerca di un dialogo trasversale, ha ripercorso dagli albori la storia delle due ruote a Milano, evidenziando come l'impegno di Gigi abbia percorso e accompagnato l'evolversi della percezione della bicicletta nel sentire comune.

Dal primo raduno dei ciclisti urbani quotidiani, la mattina di un lontano venerdì 21 marzo 1986 a porta Venezia, alla prima escursione in bici lungo le dissestate sponde dell'alzaia del Naviglio della Martesana

per promuovere, attraverso la pratica dell'obiettivo, la realizzazione di una possibile pista ciclabile, sino all'adesione al Coordinamento degli Amici della Bicicletta, in seguito divenuto l'attuale Fiab, e alla prima partecipazione al Velo-City di Groninga nel settembre 1987.

Già in quel primo anno e mezzo, da marzo 1986 a settembre 1987, si può cogliere la presenza allo stato nascente di tutto quello che verrà dopo nella costruzione del movimento cicloambientalista, di cui Riccardi è stato creatore e protagonista autorevole e indiscusso: l'impegno locale (Ciclobby) che si raccorda a livello nazionale (Fiab) e internazionale (Ecf).

Guardando retrospettivamente l'evolversi della storia associativa, sia locale sia nazionale, e ripercorrendone alcuni passaggi salienti (anche dopo la sua prematura scomparsa, avvenuta il 16 giugno 2008), Galli ha osservato come Gigi Riccardi abbia saputo «anticipare una visione della città, della mobilità, della qualità della vita urbana quando ancora questi temi non erano *mainstream*, ossia tendenza dominante, ma decisamente controcorrente, soprattutto a Milano (la sua città, che aveva dismesso da decenni la sua antica confidenza con la bicicletta, in favore di un traffico privato a motore cresciuto nel tempo a dismisura e senza regole, per una malintesa modernizzazione) e chi li sosteneva era percepito come "naïf", essendo oggetto di derisione e insofferenza» spesso anche con l'invi-

to ad "andarsene in campagna".

«Gigi – ha proseguito Galli – ci ha insegnato a pensare alla bici come a una risorsa strategica (*asset*), non come a un *nice-to-have*, un accessorio, magari alla moda, di cui però si può anche fare a meno se altre priorità lo richiedono».

Galli ha messo in risalto come la nostra città, ancora oggi, sia priva di strumenti fondamentali come il Piano della Mobilità Ciclistica (avviato nel 2006, con il coinvolgimento di Gigi, e pronto dal 2008...) e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (il Pums, con un percorso avviato nel 2011, che, dopo due turni di osservazioni pubbliche nel 2015 e 2017, non è ancora stato approvato), oltre a procedere con importanti iniziative, come la recente sperimentazione #TréntaMi, ma anche eccessive esitazioni che rendono faticoso ogni passo.

Nelle sue conclusioni, Galli ha richiamato al senso dell'urgenza che deve supportare una chiara visione politica nella definizione dell'agenda e delle priorità, affermando che «nonostante le ampie mobilitazioni e le indubbie attenzioni, la situazione italiana non è concretamente migliorata abbastanza per chi vuole muoversi in bicicletta. Non certo per una mancanza di domanda, ma soprattutto per una inadeguatezza della risposta (quanto a contenuti, realizzazioni, tempi). Tuttavia, a partire da Gigi Riccardi, è cresciuto un movimento nazionale organizzato per il ciclismo urbano ed extraurbano, tanto per l'utenza quotidiana quanto per quella cicloturistica, che non è più trascurabile da nessun governo locale o nazionale. Un movimento che ha anche ottenuto alcuni risultati importanti, divenuti patrimonio culturale comune. Dunque, oggi che i temi della ciclabilità sono entrati anche nel dibattito amministrativo pubblico, proprio su questi è necessario più che mai un deciso salto di qualità, di cui occorre percepire l'urgenza. Anche a Milano!».

Insomma, chi crede che certi risultati sarebbero giunti comunque, anche in assenza di un impegno costante delle associazioni che li hanno faticosamente inseguiti e ricercati, trova nella storia di questi decenni la risposta. Una risposta che ci dice che davvero nulla è stato ottenuto senza impegno determinato e partecipazione.

Gli altri interventi della mattinata sono stati quelli dell'assessore **Marco Granelli**, che ha illustrato le politiche comunali a favore della ciclabilità, dichiarando anche che il Pums di Milano andrà in approvazione a giugno; di **Manfred Neun**, presidente di Wca (World Cycling Alliance), il quale ha parlato di "Come sta la bici in Europa: trend e visioni", raccontando la ciclabilità negli altri paesi europei e lanciando uno sguardo al futuro e alla *fusion mobility*, con le possibilità d'integrazione e connessione della ciclabilità grazie anche alle nuove tecnologie. Poi **Hep Monatzeder** di Monaco di Baviera (città spesso citata come esempio di buone pratiche da Gigi Riccardi stante l'estrema somiglianza della *forma urbis* a quella di Milano), sindaco dal 1996 al 2014, noto come il "sindaco delle biciclette",

ha raccontato lo sviluppo della ciclabilità della città tedesca, tra i successi del passato e le odierne criticità, a significare come la mobilità sostenibile debba essere un processo di miglioramento continuo e ricevere una continua attenzione dalle amministrazioni, di qualsiasi colore politico esse siano: nessuno può permettersi di riposare sugli allori.

A illustrare l'iniziativa Fiab dedicata alle amministrazioni locali "Comuni Ciclabili" è stato, invece, **Alessandro Tursi**, responsabile del progetto e vice presidente Fiab, che ha esposto le buone pratiche e i diversi ambiti di intervento che hanno portato già 69 comuni a ricevere la bandiera gialla della ciclabilità italiana per il 2018 (in 16 regioni italiane, 17 capoluoghi incluse Bologna e Torino). Tursi ha sottolineato l'importanza di poter sostenere le amministrazioni locali nell'attivare iniziative a favore della ciclabilità e di riconoscere le buone pratiche già attive, che spesso gli stessi comuni non sanno sufficientemente valorizzare.

Tra i comuni più virtuosi è Cesena, che ha ottenuto il punteggio massimo con 5 "bike smile" sulla sua bandiera gialla di Comune Ciclabile: **Gastone Baronio**, responsabile del servizio mobilità del Comune di Cesena, ha condiviso con trascinante entusiasmo l'esperienza delle "buone pratiche da città medio-piccole".

Infine, il direttore Fiab **Francesco Baroncini**, intervenendo in sostituzione del referente Dalla Venezia, ha illustrato la realtà del cicloturismo che, come sottolineato anche da Neun, è spesso la scintilla che fa scocciare la voglia e la necessità di bicicletta e di sostenibilità nelle persone, un momento di divertimento e condivisione durante le vacanze, che diventa irrinunciabile una volta tornati in città.

Le conclusioni sono state affidate alla presidente nazionale di Fiab, **Giulietta Pagliaccio**, la quale ha rivendicato il lavoro dell'associazione in numerose attività per il miglioramento della mobilità sostenibile, come l'approvazione, lo scorso dicembre, delle legge quadro per la mobilità ciclistica 2/2018, ispirata, appunto, da Gigi Riccardi e dal suo "Manifesto delle Due Ruote per il futuro" presentato in occasione della prima Conferenza Nazionale della Bicicletta del 2007. Tra i successi di Fiab degli ultimi dieci anni anche il riconoscimento legislativo dell'infortunio in bici negli spostamenti casa-lavoro; il ruolo svolto nella definizione delle leggi regionali per la mobilità ciclistica; l'intermodalità, in particolare bici+treno, che, seppure ancora con numerosi problemi e disparità tra le regioni, è oggi una realtà; le risorse ottenute per le Ciclovie, per la realizzazione dei Pums e per sviluppare progetti legati ai temi di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro.

Tutte le relazioni e le presentazioni del convegno sono pubblicate sul sito nazionale <http://www.fiab-onlus.it>

Un mito senza fine

È un bel segnale che anche un giornale storico come il "Corriere della Sera" si sia accorto dell'importanza sempre maggiore della bicicletta, e le dedichi una significativa impresa editoriale.

Un mito senza fine infatti è il titolo del primo di 23 volumi che hanno cominciato a uscire in edicola con il "Corriere" e la "Gazzetta dello sport" da fine maggio 2018. Il sottotitolo è *Introduzione alla bicicletta* perché questo libro sintetizza in qualche modo i contenuti dei 22 seguenti; e contiene anche la presentazione dell'opera completa, che significativamente termina con la frase: «E perché il mondo, visto e vissuto dal sellino di una bicicletta, può non solo sembrare migliore ma anche diventarlo». Ci piace.

Cura la serie Gino Cervi, ciclista e redattore editoriale, curatore anche di molti titoli di Ediciclo e autore con Paolo Facchinetti del bel libro *Il giro d'Italia* (Bolis editore, 2009). Il titolo della serie è *La bicicletta - passione, pratica e stili di vita*, e il modo migliore per raccontarla mi sembra quello di elencarne i titoli.

1. Un mito senza fine
2. La bici da corsa
3. Le grandi salite
4. Manutenzione e personalizzazione
5. Preparazione e allenamento
6. I luoghi del mito
7. Il collezionismo
8. La bicicletta dalle origini a oggi
9. Il ciclismo sportivo
10. Il viaggio in bicicletta
11. La mountain bike
12. Bici e benessere
13. L'Italia in bicicletta 1
14. L'Italia in bicicletta 2
15. Le grandi vie del cicloturismo
16. Bici in città
17. La bici non sportiva
18. I velodromi
19. La bici estrema
20. La bici elettrica
21. Granfondo e maratone
22. La sicurezza su strada
23. Le parole della bicicletta

D.S.



Bicinfesta 2018

Una festa colorata nonostante il cattivo tempo

All'insegna dell'arcobaleno una Bicinfesta un po' bagnata.

Dopo le due ultime edizioni baciata dal sole e dal caldo, era forse troppo attendersi un'altra giornata all'insegna del bel tempo. E in effetti la mattina di domenica 15 aprile ci siamo svegliati sotto un cielo nuvoloso che non faceva presagire quasi nulla di buono. Ciò nonostante, fin dalle 10 i partecipanti hanno cominciato ad affluire al Parco Sempione, davanti alla Palazzina Appiani dell'Arena Civica, luogo di ritrovo diverso dal solito, per la partenza del corteo. Qualcuno era già pronto, in k-way o mantellina, a ricevere la dose di pioggia che le previsioni meteo davano per molto probabile: ma l'appuntamento era troppo importante per i veri ciclisti milanesi, che non si fermano certo davanti al rischio di bagnarsi un po'...

Qualche goccia aveva iniziato a cadere prima della partenza, mentre sul palco si alternavano i rappresentanti delle associazioni aderenti all'evento, che hanno presentato le loro iniziative e spiegato i motivi per cui sono legate alla mobilità dolce e sostenibile. Molto gradita è stata la presenza dell'assessore alla Mobilità e Ambiente del Comune di Milano, Marco Granelli, che non ha voluto far mancare il suo sostegno alla nostra manifestazione.

Anche quest'anno ad aprire il corteo di bici abbiamo invitato costruttori, rivenditori e utilizzatori di bici cargo: un segno di quel cambiamento, in primo luogo culturale, che parte proprio da una nuova consapevolezza dei cittadini. Il serpentone variopinto - tema di questa edizione erano i colori dell'arcobaleno - ha percorso circa 15 chilometri di viali cittadini in tutta sicurezza grazie alla vigilanza della Polizia Locale, agli



ordini del sempre impeccabile (e amico dei ciclisti) sovrintendente capo Alberto Navone, delle Guardie Ecologiche del Comune di Milano e dei volontari del nostro Servizio d'ordine, guidati da Stefania Fuso Nerini. La festa si è conclusa nello spazioso cortile di Cascina Merlata, in fondo a via Gallarate, dove ci aspettavano Valeria e Silvia per presentarci una realtà residenziale innovativa, che siamo lieti di aver fatto conoscere a tante persone.

Fra le attività dopo l'arrivo, oltre alla consueta estrazione dei premi tra i partecipanti, la scoperta di una targa a indicare il luogo di passaggio di Aida (ciclovìa lunga 900 chilometri che attraversa l'Italia Settentrionale), i canti popolari e partigiani offerti da Bovisa InCanta e la premiazione dei vincitori del concorso Bike2Work (progetto europeo per

incentivare l'uso della bicicletta nel tragitto casa-lavoro). Con sorpresa dei presenti ci ha fatto nuovamente visita l'assessore Granelli, giunto naturalmente in bici fino a Cascina Merlata.

Va ricordato che Bicinfesta ha avuto, come di consueto, il patrocinio del Comune di Milano e ha potuto contare sul sostegno di Amsa, BikeMi, Comieco, Coop Lombardia, Decathlon, L'Erborario, EuroMilano, GiroLibero e Icaf, che ringraziamo calorosamente. Così come ringraziamo i Negozi Amici (Il Biciettaio, La Biciletteria, Cascina Quadri in Bici, Rossignoli) che ci hanno offerto biciclette e altri loro prodotti da mettere in palio come premi per i partecipanti.

Daniilo Fullin



I superciclisti europei alla scoperta del milanese

I delegati di Ecf a spasso con Fiab Ciclobby, naturalmente in bici.

Nei giorni 18 e 19 maggio 2018 Milano ha avuto l'opportunità di ospitare l'annuale assemblea generale della European Cyclist Federation (Ecf). D'accordo con Fiab nazionale, Ciclobby aveva programmato anche... il piacere dopo il dovere: il 20 maggio, due ciclo-escursioni pensate appositamente per i delegati, una cittadina per i meno "aitanti" e una extraurbana per chi aveva voglia di respirare un po' di più in aperta campagna. Ho proposto e guidato quest'ultima con l'idea di proporre un connubio tra una bella e facile ciclatura, come quella che lascia Milano sul Naviglio Pavese, e un elemento di attrazione storica, artistica e culturale d'eccezione, che potesse lasciare a bocca aperta i partecipanti. A una distanza da Milano abbordabile... la Certosa di Pavia era ideale!

La giornata tiepida e soleggiata ci ha permesso di offrire ai delegati di Ecf presenti una piacevole escursione in un clima di amicizia e serenità: nell'entusiasmo di tutti per l'inaspettato sole, dato che le previsioni erano assai più pessimiste e ci hanno costretto nei giorni precedenti a un continuo e snervante consultare più bollettini per capire se partire o no. Il gruppo super eterogeneo, ma subito affiatato, includeva irlandesi, ucraini, greci, danesi, bielorusi, tedeschi, olandesi, inglesi, austriaci e svizzeri. Tra gli altri, Manfred Neun presidente della World Cycling Alliance (e presidente per moltissimi anni di Ecf), e William Nederpelt vice presidente Ecf.

Avendo molti dei partecipanti usato le bici del bike sharing cittadino, l'organizzazione di BikeMi ha avuto la cortesia di offrire un servizio di

controllo tecnico per le bici alla partenza, molto apprezzato da tutti. Dopo la foto di rito, tutti in sella e via...

La partenza dal parco delle basiliche, tra emergenze storico-artistiche insigni come le colonne di San Lorenzo e il verde dei giardini, ha da subito positivamente impressionato il gruppo, che ha proseguito lungo il naviglio dopo la Darsena, soffermandosi brevemente anche sul sistema di chiuse progettate da Leonardo da Vinci.

Lungo la ciclatura abbiamo incontrato un ciclista molto speciale che si è unito a noi ed è diventato una specie di mascotte del gruppo: viaggiava con una bici "recumbent" completamente carenata in modo aerodinamico e aveva una parlantina inarrestabile anche al di là delle differenze linguistiche, che gli ha reso facile familiarizzare con tutto il gruppo! Raggiunta la certosa in tempo nonostante qualche ritardo, la visita ha



lasciato tutti colpiti dalla spettacolarità e ricchezza del monumento e dalla maestosità dell'ambiente. Per mantenere il decoro del luogo religioso, tutti quelli con abbigliamento ciclistico hanno dovuto però arrangiarsi ad allungare i cosciali dei pantaloni fino a coprire il ginocchio, rendendoli moderatamente ridicoli!

Non poteva mancare ovviamente anche una pausa pranzo di qualità, presso l'osteria della Torretta di Giovenzano, "Hostaria con alloggio e stallo" come si chiamava ai tempi della sua antica fondazione.

Tra l'altro il percorso ciclabile sul naviglio pavese è stato apprezzato da tutti; addirittura sono stati richiesti contatti con tecnici e progettisti della ciclabilità milanese per un confronto tecnico con altre realtà.

Per finire, un sentito ringraziamento a BikeMi per il supporto e l'aiuto a gestire le piccole emergenze del caso.

Andrea Scagni



Mi-wheels, nuovo Negozio Amico a Milano

Ovvero come mi trasformo da informatico a meccanico passando da Londra.

Arrivo in bicicletta nel negozio ad angolo tra via Casoretto e via Accademia, proprio dietro la chiesa di piazza San Materno e a due passi dai murales che, in via Mancinelli, ricordano l'amara sorte di Fausto e Iao. Quattro grandi finestre fanno da pareti al negozio, impossibile non vederlo passando di là. Entro e mi accoglie festosa Zora, il cane sempre presente di Claudio, uno dei titolari del negozio e grande promotore del progetto Mi-Wheels, che va oltre il punto vendita.

Claudio Giovanzana fino a pochi anni fa si occupava di tutt'altro, sicurezza informatica presso un noto ospedale milanese, sempre con il culo sulla sella per andare al lavoro, quello sì, ma niente di più; poi per lavoro si trova a Londra, dove improvvisamente si vede circondato da persone in bicicletta e si chiede "perché non a Milano?".

Decide di aprire un negozio di vendita e manutenzione bici. Entusiasta, coinvolge un amico, Marco Bertani, conosciuto nel mondo sportivo, ma in una disciplina che non ha niente a che vedere con sella e pedali, il tiro con l'arco; anche Marco si è occupato sempre di altro, responsabile tecnico di una ditta di gomme, forse c'entrano i copertoni?

Mi-Wheels apre a Sesto San Giovanni nel 2013 e da subito diventa un negozio amico di Fiab Milano Ciclobby. A Sesto la sede è molto grande, 150 m², ma non riesce a ingranare: Claudio ha l'impressione che l'interesse della clientela sia solo verso l'acquisto di una bici da turismo, economica ed essenziale, e solo su queste basi il negozio non riesce a funzionare. Prende la decisione di trasferirsi a Milano nel 2017, il negozio è molto più piccolo, ma le soddisfazioni cominciano ad arrivare: il cliente milanese è più attento alle sue proposte e da Sesto San Giovanni qualcuno continua a seguirlo. Poi allestisce un sito internet che gli fa arrivare clientela un po' da ovunque, anche dalla Svizzera.

La sua spinta verso il mondo dei pedali è tutta proiettata verso la mobilità sostenibile, verso il desiderio di promuovere la bicicletta soprattutto per l'uso quotidiano e cittadino, tanto che è uno dei rivenditori ufficiali di una nota marca inglese di pieghevoli, sistema ideale per la promozione dell'intermodalità nei trasporti. Promuove con convinzione le biciclette elettriche, il negozio è specializzato anche in *retrofitting*, ossia l'elettrificazione di bici nate "normali". L'approccio di Claudio è molto nordico: in Italia la bici è vista ancora come giocattolo o attrezzo ginnico, nel nord Europa è principalmente un mezzo per muoversi, in alcune zone il più utilizzato di tutti.

Le premesse sono ottime, ma la manutenzione? da dove arriva questa esperienza? Claudio mi risponde che la manualità ce l'ha nel dna: suo padre, orologiaio di professione, a otto anni gli ha messo in mano una bicicletta dicendogli di smontarla e ricostruirla; in tutta la sua vita da ciclista non ha mai portato la bici a riparare, faceva tutto da sé.

Questa esperienza l'ha portata anche in negozio, dove propone riparazioni *take away*, veloci, spesso anche sul momento se si tratta di piccoli lavori; d'altronde il negozio è piccolo, non riesce a ricoverare i mezzi per più giorni.

Sono stata a chiacchiere con Claudio e Marco per quasi un'ora: il loro approccio mi ha convinto. Passate anche voi a conoscerli, lo spazio è piccolo ma accogliente e luminoso e Claudio, oltre alle bici, ha molti accessori per bici utili e curiosi che difficilmente troverete nelle grandi catene sportive.

Giordana Gagliardini

Mi-wheels, piazza San Materno 18, Milano
02.91639583 www.mi-wheels.com info@mi-wheels.com

Bimbibici 2018 Al Parco Teramo, con il Municipio 6 e la Massa Marmocchi

Si è svolta al Parco Teramo "Andrea Campagna", in zona Famagosta, l'edizione 2018 della festa della bici per i più piccoli.

L'iniziativa Fiab Ciclobby (in collaborazione con Massa Marmocchi, Genitori Antismog e Genitori delle scuole "I.C. Ilaria Alpi"), collegata alle Bimbibici Fiab di tante altre città italiane, ha potuto svolgersi grazie alla volontà di un gruppetto di nostri "attivisti" che hanno sfidato e superato i tempi stretti per l'organizzazione. I nostri ringraziamenti vanno a loro e anche al Municipio 6 e a Fabrizio Delfini per il suo importante contributo nella risoluzione delle questioni burocratiche, oltre che a Massa Marmocchi per la massiccia partecipazione. All'arrivo degli organizzatori sul posto definito tutto era molto tranquillo, forse anche troppo (in effetti il luogo non gode in generale di una grande visibilità). Alberi di quercia e castagni, cinguettii di uccellini, vento tra le foglie... e fragori di tuono in lontananza con seria minaccia di violento temporale! Ma senza perdersi d'animo i presenti hanno sistemato diversi banchetti per le varie funzioni (iscrizioni, rinfresco, distribuzione gadget ecc.), e hanno preparato il percorso per una gimkana in bici per i più piccoli. All'ora stabilita sono arrivati bambini, ragazzini e genitori (circa un centinaio di persone) che hanno contribuito a colorare e a vivacizzare l'ambiente. E in effetti è questo il nuovo stile di Bimbibici, che fa perno su una scuola e su una zona per parlarne a tutta la città. La pedalata prevista (un breve corteo) è stata molto apprezzata, e molto gradita è stata anche la deviazione per una veloce visita alle mucche in una cascina non lontana.



La gimkana ha poi avuto un ottimo successo anche per quel pizzico di competizione che anche fra piccoli esseri umani sereni e distaccati scatta nel momento in cui un paio di organizzatori fanno sapere che "terrano i tempi". Alla fine del percorso dell'ultimo "concorrente", la pioggia ha dato giusto il tempo di chiudere la giornata smontando tutta l'installazione e di mettersi al riparo, con la legittima soddisfazione di aver comunque portato a termine una piacevole manifestazione. All'anno prossimo!

Giovanni Tascillo

Sotto a sinistra, il saluto del presidente del Municipio 6, Santo Minniti, a destra un momento della gimkana.

La pedalata intorno al Parco Teramo, a Milano, e qui sotto Bimbibici a Rho.



Bimbibici a Rho

Il 6 maggio l'evento Bimbibici a Rho ha marcato un nuovo record con 92 bambini iscritti ufficialmente e circa 300 persone presenti. La partecipazione all'evento sta crescendo di anno in anno e BBB si sta affermando come un appuntamento annuale importante per la città. L'evento consiste in un percorso di circa 7 chilometri, adatto a tutti i bambini, che parte da piazza San Vittore, in centro, per raggiungere ogni anno una destinazione diversa, di solito un parco cittadino, dove vengono organizzate delle attività per i bambini insieme ad altre realtà o associazioni. Quest'anno la meta è stata il parco Pirandello, dove era possibile fare pattinaggio grazie all'associazione Skating Rho, assistere allo spettacolo di un artista di strada di Circonferenze (evento tenuto dall'8 al 10 giugno a Rho con cui abbiamo collaborato), e giocare con giochi di legno della cooperativa Il Grafo. Molto positiva anche la presenza di un gruppo di ciclisti di Lainate che facevano parte in passato dell'associazione Fiab Ciclopolis. Speriamo di proseguire la collaborazione in futuro e magari di creare una nuova sezione a Lainate.

G.C.

Anche Rho avrà la Bicipolitana

Il 26 maggio il progetto presentato da Fiab Rho by Bike al bilancio partecipativo della città è stato il secondo più votato, aggiudicandosi così i fondi per il completamento della prima linea.

La Bicipolitana è una metropolitana in superficie, dove le rotaie sono i percorsi ciclabili e le carrozze sono le biciclette: così il Comune di Pesaro descrive il suo progetto di rete ciclabile cittadina, partito nel 2010 e realizzato con grande successo. Sull'esperienza di Pesaro stanno nascendo progetti simili in altre città come Firenze, San Donato Milanese, Bologna e altri. È sulla base di queste esperienze positive che Fiab Rho ha proposto la Bicipolitana per unire tratti di piste ciclabili esistenti in una rete unica, sicura, veloce ed efficiente, rappresentata graficamente come una rete di trasporto pubblico.



La prima linea che verrà completata, la linea 1 rossa, attraverserà tutta la città da ovest a est fino alla fermata della metro di Rho Fiera e alla ciclabile dell'Expo che arriva fino al Parco Sempione a Milano.

Siamo rimasti sorpresi dal grande entusiasmo che ha suscitato la proposta, con circa 350 voti raccolti nella prima fase, dove ci siamo classificati settimi, e 441 nella seconda, dove abbiamo conquistato il podio, secondi solo all'oratorio, superando realtà associative ben più grandi e radicate. Questo è stato possibile grazie al lavoro dei soci, che hanno coinvolto amici e conoscenti, ma anche grazie a un uso attento dei social e del web per la diffusione dell'idea: molti si sono avvicinati a noi attratti dalla proposta accattivante di Bicipolitana come rete di ciclabili organica ed efficiente, e allo stesso tempo si sono interessati alle attività di Fiab. È stato insomma un gran lavoro di squadra unito a una piccola dose di marketing e comunicazione, che speriamo porti ulteriori frutti in futuro.

Ora attendiamo dal Comune le indicazioni per proseguire il lavoro, sia dal punto di vista delle opere, sia dal punto di vista della comunicazione verso i cittadini: è indispensabile tenere aperti i contatti e coltivare un rapporto di fiducia con nuove persone che potrebbero allargare la schiera degli amici della bicicletta. Non vediamo l'ora che quest'opera venga realizzata.

Giuseppe Catalanotto

BiciMondo



28 giugno
Giro, giro tondo quanto è lungo e largo il mondo

Con gli amici delle serate di BiciMondo festeggiamo i suoi 10 anni: tante vite, tante partenze e tante ripartenze, una velocità: quella della bici. Racconti e immagini di Mariella Berti & Amici.

29 novembre
Pedalando tra le Ande

2000 chilometri, attraversando il nord dell'Argentina e la Bolivia, fino a raggiungere il Cile, tra Salar, lagune e deserti andini. Racconto e immagini di Graziano Ameli.

Come ha detto Ibn Battuta, esploratore e viaggiatore berbero (1304 - 1377): «Viaggiare ti lascia senza parole, poi ti trasforma in un narratore». Così sono i protagonisti delle serate di BiciMondo, dei narratori: i loro racconti ci fanno sognare e ci spingono a montare sulla bicicletta e a pedalare. Ed ecco le prossime serate, sempre in sede Fiab Milano Ciclobby, sempre di giovedì alle 21.00.

M. B.

Legge-quadro sulla mobilità ciclistica: una novità da conoscere

La legge si intitola per la precisione *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*. Il suo punto fondamentale è che le competenze sulla mobilità ciclistica passano, a livello nazionale, dal Ministero dell'Ambiente a quello delle Infrastrutture e Trasporti (Mit), proprio per la valenza trasportistica finalmente riconosciuta alla bicicletta. Grazie a questa normativa, d'ora in poi a tutti i livelli, da quello nazionale al regionale sino al comunale, ogni amministrazione dovrà, nell'ambito delle proprie competenze, pianificare anche la mobilità ciclistica che, al pari di qualsiasi altra modalità trasportistica, deve essere pensata, pianificata e realizzata, con l'obiettivo di migliorare la qualità urbana, l'ambiente e le città, oltre che per la promozione turistica territoriale. Ci sono disposizioni che mirano ad assicurare il raccordo dei vari livelli di intervento favorendo il miglior coordinamento delle risorse e le sinergie. Neppure mancano disposizioni per i comuni che devono mettere in atto strumenti urbanistici per realizzare velostazioni, collocare stalli per

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale il 31 gennaio è entrata in vigore il 15.02.2018 la legge 2/2018 dell'11 gennaio 2018, molto convintamente sostenuta da Fiab, andata in porto sul finire della precedente legislatura.

bici e approvare regolamenti edilizi che consentano il parcheggio delle bici negli spazi condominiali. Insomma, per il nostro Paese c'è una grande occasione di cambiamento diffuso nella direzione da noi auspicata. Per capire meglio di cosa si tratta proponiamo questa tabella molto sintetica, e perciò anche necessariamente imprecisa, sul contenuto dei singoli articoli, oltre a una scheda con il cronoprogramma attuativo, rinviando per maggiori dettagli e approfondimenti alla lettura del testo integrale della legge 2/2018 (www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2018/01/31/18G00013/sg).

Con Fiab abbiamo salutato questa legge come uno storico passo avanti, frutto di un duro lavoro che è certamente anche merito della pazienza e tenacia dimostrata dalla federazione. Sappiamo peraltro che, nel corso del dibattito parlamentare, sono state apportate alcune modifiche non condivisibili al progetto originario (e occorrerà battersi perché vi venga posto rimedio). In particolare, è stata eliminata la **direzione per la mobilità ciclistica**,

Articolo	Sintesi dei contenuti
Art. 1. Oggetto e finalità	Promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, per migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione a salute e consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica.
Art. 2. Definizioni	a) ciclovia; b) rete cicloviaria; c) via verde ciclabile o greenway ; d) sentiero ciclabile o percorso natura; e) strada senza traffico; f) strada a basso traffico; g) strada 30. Qualificazione delle ciclovie.
Art. 3. Piano generale della mobilità ciclistica	Entro sei mesi dall'entrata in vigore con decreto del Mit è approvato il Piano generale della mobilità ciclistica ; esso costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica . Il Piano è articolato con riferimento a due specifici settori di intervento: - mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano - mobilità ciclistica su percorsi regionali, nazionali ed europei. Il piano si articola su tre anni, prevedendo: a) obiettivi annuali di sviluppo; b) individuazione delle ciclovie di interesse nazionale della Rete Bicalitalia; c) assegnazione di priorità; d) connessioni della Rete Bicalitalia con le altre modalità di trasporto; e) quadro delle risorse finanziarie; f) indirizzi per un efficace coordinamento dell'azione amministrativa e della partecipazione; g) atti amministrativi, regolamentari e di indirizzo da adottare; h) azioni per sostenere lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano (sicurezza ciclisti, interscambio modale con il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale). Il piano può essere aggiornato annualmente.
Art. 4. Rete ciclabile nazionale Bicalitalia	La Rete Bicalitalia costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea "EuroVelo". L'articolo contiene dettagliati criteri di sviluppo e realizzazione, coinvolgimento delle regioni e altre disposizioni tecniche.
Art. 5. Piani regionali della mobilità ciclistica	Le regioni predispongono e approvano con cadenza triennale i piani regionali della mobilità ciclistica , in coerenza con il piano regionale dei trasporti e con il piano nazionale della mobilità ciclistica e sulla base dei piani urbani mobilità sostenibile (Pums) di comuni e città metropolitane. Il piano regionale definisce: a) rete ciclabile regionale, coerente con Bicalitalia ; b) individuazione ciclovie; c) itinerari in zone rurali; d) interscambio tra bici e altri mezzi di trasporto; e) aree di sosta e servizi; f) linee di indirizzo per reti ciclabili, aree di sosta, sicurezza per pedoni e ciclisti, per favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane ; g) recepimento in pianificazione territoriale e urbanistica; h) azioni di comunicazione, educazione e formazione. Possibilità di accordi con i gestori del trasporto pubblico per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti, e fornire adeguata segnalazione.

Articolo	Sintesi dei contenuti
Art. 6. Biciplan	Comuni e città metropolitane adottano piani urbani della mobilità ciclistica (biciplan) , quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (Pums). Fra i campi di intervento del <i>biciplan</i> : la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie; la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati; la rete delle vie verdi ciclabili; il raccordo con le zone a priorità ciclabile , le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato; gli interventi sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi e di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali; gli obiettivi da conseguire, nel triennio di riferimento; eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro ; gli interventi finalizzati a favorire l' integrazione modale con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale; le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti, a contrastare il furto delle biciclette , a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette nei principali attrattori e a diffondere l'utilizzo di bike-sharing; servizi di trasporto di merci o persone; attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile ecc.
Art. 7. Disposizioni particolari per le città metropolitane e per le province	Interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica. Tali strumenti operano nel territorio di competenza, in attuazione e a integrazione della rete di livello regionale e in corrispondenza con le reti individuate nei <i>biciplan</i> .
Art. 8. Disposizioni particolari per i comuni	Realizzazione di velostazioni (centri per il deposito custodito di biciclette, assistenza tecnica ed eventuale servizio di noleggio) in prossimità di aeroporti, stazioni ferroviarie, autostazioni, stazioni metropolitane e stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri. Nei regolamenti edilizi , misure per la realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche. Negli strumenti urbanistici , parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati a uso pubblico e a uso pertinenziale.
Art. 9. Modifica all'articolo 1 del Codice della strada, in materia di principi generali	1. Al comma 2 dell'articolo 1 del Codice della strada le parole: «al principio della sicurezza stradale» sono sostituite dalle seguenti: «ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile » e dopo le parole: «fluidità della circolazione» sono aggiunte le seguenti: «; di promuovere l'uso dei velocipedi ». 2. Possibilità di dotare gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea di strutture portabiciclette .
Art. 10. Disposizioni finanziarie	a) art. 1, comma 640, primo periodo, della legge 28/12/15, n. 208; b) fondo di cui all'art. 1, c. 140, legge 11/11/18, n. 232, destinate ai programmi per la mobilità sostenibile; c) fondi strutturali e di investimento europei, risorse individuate dalle regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci; d) gli eventuali proventi di sponsorizzazioni da parte di soggetti privati, nonché lasciti, donazioni e altri atti di liberalità.
Art. 11. Relazione annuale sulla mobilità ciclistica	1. Il Ministro infrastrutture e trasporti presenta entro il 30 giugno di ogni anno alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della presente legge e della legge 19 ottobre 1998, n. 366, indicando: l'entità delle risorse finanziarie stanziata e spese; il numero e la qualità degli interventi realizzati; lo stato di attuazione della Rete ciclabile nazionale Bicalitalia e il cronoprogramma degli interventi; i risultati conseguiti nell'incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, nella riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e dei sinistri e danni agli utenti della strada, nonché nel rafforzamento della sicurezza della mobilità ciclistica; lo stato di attuazione dell'integrazione modale tra bici e gli altri mezzi di trasporto; partecipazione a progetti e a programmi dell'Unione europea; analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea. 2. Entro il 1° aprile di ciascun anno, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano presentano una relazione al Mit sullo stato di attuazione degli interventi, sulla loro efficacia, sull'impatto sui cittadini e sulla società, sugli obiettivi conseguiti e sulle misure da adottare. 3. Le relazioni sono pubblicate sul sito del Mit.

prevista presso il Mit, che aveva il compito della *governance* e del monitoraggio dei Piani (questa era una delle richieste più importanti di Fiab, che l'aveva denominata Dipartimento per la Mobilità Ciclistica). Inoltre, **sono saltati alcuni meccanismi di finanziamento a livello nazionale**. Ed è scomparsa anche la previsione di un **sistema di segnaletica dedicata**, che per Fiab era un punto, seppur di dettaglio, importante (una segnaletica specifica e uniforme di dimensioni inferiori rispetto a quella per gli autoveicoli consente anche notevoli risparmi di spesa).
Va detto infine che questa legge riguarda l'infrastrutturazione e i provvedimenti necessari per la mobilità ciclistica. La definizione delle regole di circolazione attiene invece al Codice della Strada e molte proposte condivise da Fiab, non solo a favore della sicurezza dei ciclisti ma di tutti gli utenti della strada, sono contenute nel disegno di legge delega per la riforma del Codice della Strada, che è invece ancora in alto mare (v. notizia a pag. 20), purtroppo.

Eugenio Galli

LE SCADENZE

LEGGE 11 gennaio n. 2 pubblicata nella GU n. 25 del 31 gennaio 2018, IN VIGORE DAL 15 FEBBRAIO 2018.



I passaggi per la piena attuazione:

- **Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PMGC)**, da approvare **entro 15 luglio 2018**
- **Piani Regionali della mobilità ciclistica**: da approvare **entro 15 luglio 2019**
- Realizzazione **rete ciclabile BICALITALIA**: le regioni predispongono i progetti **entro 15 luglio 2019**
- **BICIPLAN**, considerato piano di settore del PUMS ai sensi dell'art. 3 Decreto MIT 4 agosto 2017, le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti predispongono e adottano nuovi PUMS **entro il 19 agosto 2019**
- **Relazione annuale sulla mobilità ciclistica**: il MIT presenta ogni anno alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della legge: **30 giugno 2019**




Per la riforma del Codice della strada

È poco il tempo che resta al Parlamento per completare l'iter di questa riforma.

Rilanciamo qui l'appello che la nostra Federazione nazionale ha fatto in maggio ai parlamentari (in primis a quelli che hanno aderito alla piattaforma Fiab alle scorse elezioni) affinché non facciano decadere il disegno di legge per la riforma del Codice della strada. I sei mesi che rappresentano la data limite per il nuovo Parlamento per "ripescare" progetti rimasti a metà del guado nella precedente legislatura scorrono velocemente: dal 23 marzo, data di prima convocazione delle camere, il limite insuperabile, stando ai nostri calcoli, dovrebbe essere il 22 settembre 2018.

Sappiamo che questa legislatura è nata in modo tormentato, e nessuno è al momento in grado di dire quali saranno gli sviluppi del precario equilibrio politico raggiunto. Tuttavia, riteniamo che lasciar cadere nell'oblio il lavoro già svolto, costringendo a ripartire da zero, sarebbe un grave ed imperdonabile errore. Per questo abbiamo deciso di farci sentire con forza. Finora non risultano risposte.

Appello agli Onorevoli Parlamentari
Milano, 11 maggio 2018

Nella scorsa legislatura aveva preso il via il Disegno di Legge Delega per la riforma del Codice della Strada.

Il Ddl non interviene direttamente sul Codice, ma individua principi e linee-guida vincolanti per la modifica del Codice stesso da realizzare, entro tempi definiti, a cura del Governo.

Gli indirizzi sono pochi ma chiari e seguono tre filoni principali: la semplificazione, la sicurezza e la sostenibilità.

L'obiettivo finale è di poter avere finalmente un Codice della Strada più snello e facile da capire e applicare, strade e città più sicure, un ambiente migliore e maggiore qualità urbana. Un Codice della Strada che, realizzando un cambio di paradigma, metta quindi finalmente le persone al centro, e non le strade o i veicoli. Il Paese lo attende da anni!

Dopo la presentazione (11 aprile 2013), l'assegnazione alla Commissione Lavori Pubblici, un lungo esame e un'approfondita discussione, il Disegno di Legge è stato votato e approvato alla Camera dei Deputati il 9 ottobre 2014.

Proseguendo la navetta parlamentare, è stato quindi presentato al Senato qualche giorno dopo, precisamente il 13 ottobre 2014, con il numero 1638, ma, dopo una partenza vivace con audizioni e presentazione di emendamenti, si è fermato.

Come certamente vi è noto, la fine della legislatura travolge anche i progetti di legge che non hanno completato l'esame parlamentare, se non vengono ripresentati entro 6 mesi dall'avvio della nuova legislatura.

Per il Disegno di Legge Delega per la riforma del Codice della Strada il rischio concreto è dunque che tutto il lavoro svolto cada definitivamente nel nulla, costringendo a ricominciare da zero: questo è un risultato che il Paese davvero non si può permettere.

La nostra associazione, insieme ad altre, ha chiesto a gran voce ma purtroppo senza successo che l'iter legislativo in corso venisse completato (Dichiarazione di Monza e iniziativa #CodiceDiSicurezza <http://www.fiab-onlus.it/bici/attivita/campagne-ed-interventi/codice-di-sicurezza.html>).

Con la costituzione del nuovo Parlamento invochiamo allora l'applicazione dei Regolamenti parlamentari: cfr. art. 107 Regolamento Camera Deputati e art. 81 Regolamento Senato Repubblica.

Chiediamo così formalmente che il citato progetto di legge, già approvato dalla Camera dei Deputati nella precedente legislatura, venga ripresentato nell'identico testo entro i termini previsti, per impegnare il Parlamento a completarne la discussione e l'approvazione nell'arco della presente Legislatura.

Essendo trascorsi già due mesi dalla formazione delle nuove Camere, chiediamo a tutti i parlamentari di raccogliere e fare proprio con urgenza questo appello.

Non resta molto tempo: fate presto!

(con Fiab hanno firmato: Rete nazionale #salvaiciclisti, Movimento Ossigeno, Tweed Ride Italia, VitinalBici, Coordinamento Roma Ciclabile, WWF Lazio)

"Ciclobby Notizie" ha saltato un numero

Vi sarete accorti che il numero di fine marzo di "Ciclobby Notizie" non è uscito. Ve ne parliamo qui.

Il fatto è che anche il Notiziario è fatto da volontari, ed è bastato qualche problema organizzativo a rendere impossibile la lavorazione di quel numero e quindi la sua uscita. Così quest'anno i numeri, invece di tre, saranno due: questo e quello di novembre/fine anno.

Creare un numero del Notiziario costa fatica organizzativa e denaro. A partire dalla domanda: è proprio necessario avere tre numeri all'anno? nell'ultima riunione del gruppo di redazione abbiamo fatto qualche considerazione che vogliamo far conoscere a tutti voi.

Uno. Dati i tempi di lavorazione, e gli imprevedibili tempi postali, il Notiziario ovviamente non può essere portatore di notizie d'attualità: a quelle provvede il nostro infaticabile Maxx (Massimo Conter) con il sito e con la newsletter che esce ogni due settimane e porta notizie fresche, link ad articoli e notizie pubblicate sul sito, oltre all'elenco aggiornato delle gite e altre attività programmate a breve. Lo stesso vale per le pagine Facebook FIAB Ciclobby Onlus, Cicloturismo FIAB Ciclobby onlus e Twitter @ciclobby.

Due. Il Notiziario, non portando attualità, porta invece la descrizione e spesso l'analisi di attività importanti fatte da noi o alle quali abbiamo collaborato (per esempio il censimento, la "coperta scucita" o il recente TréntaMi). Porta spesso anche la descrizione e l'analisi di attività fatte da altri e che ci interessano molto e ci fa piacere condividere; racconta fatti di livello nazionale, spesso propiziati da Fiab, come la recente Legge sulla mobilità ciclistica. Inoltre porta sempre il racconto di un'iniziativa di cicloturismo, articoli di formazione sulla mobilità ciclistica, una notizia o una citazione curiosa: tutte cose sulle quali si può riflettere anche con qualche ritardo sul loro momento.

Tre. Abbiamo un altro importante strumento cartaceo, quello che chiamiamo "calendario", il cui vero titolo è *Pedala con noi*, che esce ogni anno in gennaio. Riassume le basi della missione ciclo-ambientalista nostra e di Fiab, dà indicazioni pratiche (dove siamo, quanto costa tesserarsi e come si fa), porta l'elenco completo delle attività dell'associazione e della sua sezione Rho By Bike, dalle gite ai grandi eventi, alle riunioni del Direttivo ecc. È anche questo, a suo modo, un organo di informazione.

Quattro. La nostra è un'associazione numerosa e certamente tra i nostri tesserati ci sono passioni e competenze; a noi piacerebbe che forze nuove entrassero a implementare il nostro gruppo. Non c'è tra i soci, una persona, meglio se con qualche esperienza editoriale, che voglia avvicinarsi a noi? All'inizio anche solo per affiancarci, vedere come lavoriamo, poi per aiutarci in caso di emergenza e poi ancora per entrare a pieno titolo nella redazione? Noi siamo qui, e l'aspettiamo a braccia aperte.

Appuntamenti

Luglio

Cicloturismo km 100

domenica 1 luglio
Chiasso Como
Classica gita da Chiasso a Como, sulle rive dei laghi in Svizzera e in Italia. Info: Roberto Facchini, robertofacchini42@gmail.com, tel. 3389005578

Cicloturismo km 90

domenica 1 luglio
Dall'Oglio all'Adda
Dopo una breve pedalata visitiamo il bel castello di Soncino, poi altri chilometri in bici per campagna e paesi fino a Lodi. Ritrovo h 07:30 Mi Centrale. Info: Bevilacqua Vinicio

Cicloturismo km 55

domenica 1 luglio
Monti e panorami tra Lario e Valsassina
Da Varenna scendiamo lo scosceso massiccio a est del lago, fino ad Esino e poi al passo di Agueglio; lasciato l'incomparabile panorama sui monti intorno al lago, procederemo in relax lungo la ciclabile della Valsassina verso Lecco. Info: Andrea Scagni, silvandy@katamail.com, tel. 339 3226541

Culturale in città km 20

domenica 1 luglio
Milano è più bella in bici
Seguiamo, con un po' di libertà, i percorsi del libro di Anna Pavan e Guia Biscaro. La città per i bambini, alla ricerca di giochi ed animali. Itinerari 13-16. Ritrovo h 09:30, Fontana di Piazza Castello, rientro alle 13:30. Info: Sergio Ghisoni, tel. 3486603332

Cicloturismo km 25

domenica 8 luglio
Bagni nel Villorosi
In occasione dell'inizio dell'estate la FIAB Rho propone una gita in bici lungo il canale Villorosi per bagnarsi in sicurezza nelle vasche lungo le sponde del canale. Ritrovo h 09:30 Sezione di FIAB Rho, piazza Libertà, Rho. Info: Paola Trotta, rhobybike@gmail.com, tel. 3476619161

Cicloturismo km 60

domenica 8 luglio
Castelli, città murate e fortezze 5
Con questa serie di gite con tema i castelli oggi andremo a vedere la città murata di Martinengo, visiteremo poi il castello di Malpaga e vedremo anche il castello di Urganio. Ritrovo h 07:50 Mi Porta Garibaldi. Info: Stefano Pozzoli, pozzolistefano73@alice.it, tel. 33821642480266804796; Maria Grazia Corradi

Cicloturismo km 60

sabato 14 luglio - domenica 15 luglio
Val Maggia, perfetto itinerario tra i monti del Canton Ticino
Per corriamo la nuova ciclabile che ha ottenuto nel 2016 il prestigioso premio Prix Velo come nuovo itinerario di eccellenza. Da Bellinzona fino all'alta valle. Ritrovo h 08:00 Mi Centrale. Info: Andrea Scagni, silvandy@katamail.com, tel. 339 3226541

Milano Arte km 10

domenica 15 luglio
Milano e le fontane
Giro mattutino in bici accompagnati dall'arch. Rocculi e da Marialuisa Bonivento. Ritrovo h 10:00, Piazzetta Reale. Info: Arch.Rocculi/Marialuisa Bonivento, marialuisabonivento@gmail.com, tel. 3314613601

Attività formativo-organizzative

martedì 17 luglio
Consiglio Direttivo FIAB Milano Ciclobby
Riunione mensile, aperta a tutti i soci, per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20:30, Sede FIAB Milano Ciclobby.

Cicloturismo km 90

domenica 22 luglio
Ospizio Bernina e Saint-Moritz
Da Tirano con il mitico e panoramissimo Trenino Rosso

fino a Ospizio Bernina, con vista sul ghiacciaio; poi via in discesa! Ritrovo h 06:00 Mi Centrale. Info: Bevilacqua Vinicio

Cicloturismo km 45

domenica 22 luglio
Le incisioni rupestri della Valtellina
Oggi andremo a pedalare in alta Valtellina, seguendo il sentiero Valtellina e andremo a visitare le incisioni rupestri di Grosio. Ritrovo h 07:00 Milano stazione centrale al binario del treno PER TIRANO. Info: Stefano Pozzoli, pozzolistefano73@alice.it, tel. 33821642480266804796; Maria Grazia Corradi

Cicloturismo km 50

sabato 28 luglio
Tra Alessandria e Genova: valli Spinti, Borbera, Scrivia.
Una pedalata un po' impegnativa a cavallo di due province, nella natura tra colline e torrenti, in una zona di grande interesse naturalistico e culturale. Ritrovo h 08:20 Milano Centrale al binario del REG 2175. Info: Massimo M. Veracini

Cicloturismo km 90

sabato 28 luglio
Da Domodossola alle cascate del Toce e a Riale
Andata e ritorno da Domodossola a Riale lungo le Valli Antigorio e Formazza con dislivello complessivo di circa 1.500 m. Ritrovo h 07:00 Mi Centrale. Info: Giordano Soncini, giosonc@alice.it, tel. 338 7535471

Cicloturismo km 55

domenica 29 luglio
Sulle rive dell'Adda-l'ecomuseo di Leonardo
Tradizionale gita d'estate, facile, rivolta a tutti. Traversata dell'Adda sul traghetto leonardesco (1 euro), poi si costeggia andando talora fuori pista per visuali inaspettate. Brevi tratti a piedi nel bosco, scarpe adatte. Sterrato 20% Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Info: Sergio Ghisoni, tel. 3486603332

Cicloturismo km 90

domenica 29 luglio
Da Pizzighettone a Milano
Pizzighettone e le sue mura, un po' di sterrato, scorcio del fiume Adda con il suo imbarcadere e poi in ciclabile fino a Lodi. Sterrato 20% Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Ritrovo h 07:30 Mi Centrale. Info: Bevilacqua Vinicio

Agosto

Cicloturismo km 60

domenica 5 agosto
Chiavenna e le sue cascate
Visita alla bella Chiavenna, allo snodo della Valtellina tra Spluga e Stelvio, e alle sue cascate. Ritrovo h 08:00 Mi Centrale. Info: Bevilacqua Vinicio

Cicloturismo km 50

lunedì 6 agosto - sabato 18 agosto
Dal Trasimeno alle Marmore per la via di san Francesco
La ciclovacanza partirà dal lago Trasimeno, da Gubbio inizieremo a percorrere la via di san Francesco pedalando tra antichi borghi, santuari, chiese e castelli sino alle Cascate delle Marmore, passeremo poi dal Lago di Bolsena. Sterrato 20% Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Info: Stefano Pozzoli, pozzolistefano73@alice.it, tel. 3382164248; Stefania Maffei, maffei.ste60@gmail.com, tel. 393384294284; Mariagrazia Corradi, limgsc.bm@gmail.com, tel. 3331060528

Cicloturismo km 90

domenica 12 agosto
Da Fidenza a Fiorenzuola
Una bella cavalcata da Fidenza a Fiorenzuola. d'Arda, nella lussureggiante veste estiva della pianura emiliana. Info: Roberto Facchini, robertofacchini42@gmail.com, tel. 3389005578

LEGENDA

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



Cicloturismo km 90

domenica 12 agosto
Da Sesto Calende a Milano
In treno a Sesto Calende, dove il Ticino esce dal Lago Maggiore, e da lì lungo la ciclabile che ci porta al Naviglio Grande e a Milano. Ritrovo h 08:00 Mi Centrale. Info: Bevilacqua Vinicio

Cicloturismo km 80

domenica 19 agosto
Da Santhià a Vercelli
Nelle colline tra Santhià e Vercelli, con eventuale visita al giardino panoramico di Biella Vecchia e al Recetto di Candelo. Ritrovo h 07:30 Mi Centrale. Info: Bevilacqua Vinicio

Cicloturismo km 80

domenica 26 agosto
Da Peschiera a Mantova
Da Peschiera pedaliamo lungo il Mincio fino a Mantova, dove con un poco di fortuna potremo ammirare i fiori di loto. Ritrovo h 07:40 Mi Centrale. Info: Bevilacqua Vinicio

Settembre

Cicloturismo km 90

domenica 2 settembre
Da Tirano a Colico
Da Tirano lungo il sentiero della Valtellina, per monti e per città. Sterrato 20% Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Ritrovo h 07:40 Mi Centrale. Info: Bevilacqua Vinicio

Cicloturismo km 70

domenica 2 settembre
Da Chiasso a Varese
Gita da Chiasso a Varese passando per laghi e graziosi paesi, fino ai boschi e ai laghetti della Valganna. Info: Roberto Facchini, tel. 3389005578

Culturale in città km 10

domenica 9 settembre
Milano è più bella in bici
Seguiamo i percorsi del libro di Anna Pavan e Guia Biscaro: oggi, l'arte lombarda della terracotta-itinerario 18. Ritrovo h 09:30, Fontana di Piazza Castello. Info: Sergio Ghisoni, tel. 3486603332

Cicloturismo km 50

domenica 9 settembre
All'abbazia di Morimondo
Pedalando lungo un itinerario quasi interamente ciclabile immerso nel verde andremo alla scoperta di Morimondo e della sua abbazia. Il modo migliore per affacciarsi all'autunno. Ritrovo h 09:00 Piazza Libertà Rho. Info: Christian Fusar Poli, rhobybike@gmail.com, tel. 3476972273

Cicloturismo km 60

domenica 9 settembre
Castelli, città murate e fortezze 6
Con questa serie di gite con tema i castelli, oggi andremo in provincia di Piacenza, ad Agazzano vedremo la sua rocca e il castello, a Rivalta Trebbia il castello e poi visiteremo il suo borgo medievale. Ritrovo h 08:20 Milano Lambrate al binario del treno DIRETTO A PIACENZA. Info: Stefano Pozzoli, pozzolistefano73@alice.it, tel. 33821642480266804796; Maria Grazia Corradi

Cicloturismo

domenica 9 settembre
Lungo il fiume Toce

Seguendo il Toce, fiume tributario del Lago Maggiore, ci inoltriamo in Val d'Ossola per raggiungere il caratteristico paesino di Vogogna. Ritrovo h 08:00 Mi Centrale. Info: Bevilacqua Vinicio

Attività formativo-organizzative

martedì 11 settembre
Consiglio Direttivo FIAB Milano Ciclobby
Riunione mensile, aperta a tutti i soci, per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20:30, Sede FIAB Milano Ciclobby.

Cicloturismo

mercoledì 12 settembre - sabato 22 settembre
La Sicilia occidentale in bicicletta
Vacanza ciclo-cultural-naturalistico-eno-gastronomica, da Palermo ad Agrigento, passando dai più importanti siti archeologici: pedaleremo lungo lo splendido litorale occidentale tra mare, cultura, storia e gastronomia. Sterrato 20%. Ritrovo da definire. Info: Bruno Bauer, Stefania Maffei, maffei.ste60@gmail.com, tel. +393384294284

Attività formativo-organizzative

km10
sabato 15 settembre
La coperta scucita: ricognizione della rete ciclabile milanese 3/2018

Sperimentare la ciclabilità: oltre la cerchia dei navigli e lungo le mura spagnole. Ritrovo h 10:00, Santa Maria delle Grazie, corso Magenta. Info: Guida Biscaro, gubi58@gmail.com, tel. 3398909614

MTB

domenica 16 settembre
Mtb facile nelle valli del basso Varesotto
Da Gazzada a Gallarate percorrendo i tratturi e i boschi più sconosciuti delle valli che scendono da Varese verso la pianura. L'ideale per scoprire la MtB con impegno minimo ma scoprendo sorprendenti angoli naturali. Sterrato 60%. Info: Andrea Scagni, silvandy@katamail.com, tel. 339 3226541

Cicloturismo

domenica 16 settembre
Da Lecco a Milano
Da Lecco arriviamo a Milano costeggiando l'Adda e il Martesana lungo le due belle ciclabili. Sterrato 40%. Ritrovo h 08:45 Mi Centrale. Info: Bevilacqua Vinicio

Culturale in città

domenica 16 settembre
Milano cambia: Milano con il naso all'insù
Da Porta Romana all'Isola seguendo il nuovo skyline milanese. Ritrovo h 10:00, Stazione di Rogoredo, rientro alle 15:00. Info: Valerio Montieri, tel. 3286750782

Milano Arte

domenica 16 settembre
Milano: giardini e parchi
Giro mattutino in bici accompagnati dall'arch. Rocculi e da Marialuisa Bonivento. Ritrovo h 10:00, Piazzetta Reale. Info: Arch.Rocculi/Marialuisa Bonivento, marialuisabonivento@gmail.com, tel. 3314613601

Grandi eventi

domenica 16 settembre - sabato 22 settembre
Settimana Europea Mobilità Sostenibile
Nell'ambito della European Mobility Week, che si svolge ogni anno dal 16 al 22 settembre, ogni associazione Fiab e decine di altri soggetti pubblici e privati in tutta Italia organizzano eventi, attività, pedalate, manifestazioni, convegni e seminari con il tema mobilità sostenibile. www.settimanaeuropeafiab.it. Info: Fiab CICLOBBY, segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624

Grandi eventi

venerdì 21 settembre
Giornata Nazionale Bike To Work
Nell'ambito della European Mobility Week, dal 16 al 22 settembre, il venerdì compreso nella settimana diventa la Giornata nazionale del Bike to Work. Decine di aziende e migliaia di lavoratori in tutta Italia vanno al lavoro in bicicletta. www.settimanaeuropeafiab.it. Info: Fiab CICLOBBY, segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624

Giri di studio e formazione

domenica 23 settembre - sabato 29 settembre
Bicistaffetta Aida - Alta Italia da Attraversare
Evento istituzionale di Fiab per promuovere presso le pubbliche amministrazioni la rete ciclabile Bicalita. Sono previsti incontri pubblici con amministratori, cittadini, organi di informazione. Info: info@bicalita.org

Cicloturismo

domenica 23 settembre
Il Parco agricolo sud ovest di Milano
Colori d'autunno nelle belle e pianeggianti campagne del Parco agricolo. Ritrovo h 09:00 Mi - Chiesetta di San Cristoforo. Info: Bevilacqua Vinicio

Attività formativo-organizzative

domenica 23 settembre
Prendiamoci cura
In occasione dell'annuale mercato contadino organizzato dai Gas di Rho, la sezione di Fiab Rho propone una serie di attività, laboratori a tema bici per i più piccoli. Come ogni anno non mancherà il tradizionale circuito bici. Dalle 09:30 alle 18:30, Piazza Visconti Rho. Info: La sezione di FIAB Rho, rhybybike@gmail.com, tel. 3293716475

Cicloturismo

domenica 23 settembre
Al rifugio Sev dall'Alpe Oneda
Bici e camminata. Due gruppi raggiungeranno a piedi il rifugio Sev (1225 m) dall'Alpe Oneda (750 m, val Brona, Como), dove si saranno incontrati: uno giunto da Milano in auto, uno in bici. Info: Franco Di Nunzio, francododo@gmail.com, tel. 022421560

Cicloturismo

domenica 23 settembre
Il Parco regionale Valle Lambro e il lago di Pusiano
Da Monza Stazione si percorre tutta la Valle Lambro da Sud a Nord sino al lago di Pusiano lungo ciclabili, parchi e brevi tratti di strade provinciali. Sosta pranzo a Bosio Parini, e lungo lago per giungere a Molteno Stazione. Sterrato 20%. Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Info: Giordano Soncini, giosonc@alice.it, tel. 338 7535471

Attività formativo-organizzative

venerdì 28 settembre
Parliamo di biciclette: introduzione ai corsi di manutenzione.
Una serata aperta a tutti che anticipa i corsi di manutenzione di base e avanzato. Ritrovo h 21:00, sede Fiab Milano Ciclobby, Via Borsieri 4/E. Info: Gruppo meccanici, segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624

Cicloturismo

domenica 30 settembre
Nelle campagne fra i navigli
Un bel giro in bici tutto lungo i navigli nel piacevole clima d'autunno. Ritrovo h 09:00 Piazza 24 Maggio (Darsena). Info: Bevilacqua Vinicio

Cicloturismo

domenica 30 settembre
Castiglione, Torba e la valle dell'Olon
Visita guidata alla collegiata di Castiglione Olona e al battistero (6€); poi, in occasione di una delle giornate del Fai, al monastero di Torba; ritorno lungo la valle dell'Olon. Ritrovo h 09:00 Mi Cadorna. Info: Sergio Ghisoni, tel. 348 6603332

MTB

domenica 30 settembre
I polmoni verdi del Gallaratese e il museo del tessile di Busto
Da Cavaria percorriamo i corridoi verdi a ovest di Gallarate fino al Museo del tessile di Busto Arsizio, con visita guidata. Nel pomeriggio un tratto della ciclabile dell'Olon e tanti boschi ci accompagnano fino a Cislago. Sterrato 50%. Info: Andrea Scagni, silvandy@katamail.com, tel. 339 3226541

Ottobre

Attività formativo-organizzative
venerdì 5 ottobre
Corso di base di manutenzione della bicicletta

La prima serata del corso di base di manutenzione della bicicletta, riservato ai soci e dedicato alla teoria e alla pratica dei primi rudimenti di manutenzione, per non rimanere a piedi lontano da casa. Le serate sono quattro: venerdì 5, 12, 19 e 26 ottobre. Ritrovo h 21:00, Sede Fiab Milano Ciclobby. Info: Gruppo meccanici, segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624

Cicloturismo

domenica 7 ottobre
Castagnata alle pendici del monte Magnodeno
Bicicletta e camminata. Due gruppi, da Milano uno in bici, uno in auto, insieme a raccogliere castagne nei sentieri boscosi di Campsech (600 m). Un bel panorama su Lecco allitterà la sosta al rifugio/osteria. Info: Franco Di Nunzio, francododo@gmail.com, tel. 022421560

Grandi eventi

domenica 7 ottobre
Marcia Della Pace Perugia - Assisi
La Fiab parteciperà con una sua delegazione alla marcia della pace Perugia - Assisi. Alcuni gruppi vi arriveranno in bicicletta da tutta Italia. Ritrovo da definire. Info: segreteria Fiab CICLOBBY, segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624

Culturale in città

domenica 7 ottobre
Leonardo in bicicletta - in centro per la città antica
Fabio Lopez conduce i ciclisti in un breve ma denso giro nel centro storico della città alla scoperta di curiosità e bellezze dal tempo dei romani alla caduta degli Sforza, soffermandosi in particolare sulle vicende leonardesche. Giro adatto anche ai bambini in grado di pedalare da soli e interessati a conoscere e scoprire, purché al seguito dei genitori. Ritrovo h 09:40, Piazza Castello - davanti alla fontana. Info: Fabio Lopez, fabiolopezunes@gmail.com

Cicloturismo

domenica 7 ottobre
La Brianza classica delle ville e dei parchi
Saliscendi nelle classiche colline brianzole, con vista delle ville settecentesche e dei borghi Doc della Brianza. Ritrovo h 09:00 Stazione ferroviaria di Monza. Info: Giordano Soncini, giosonc@alice.it, tel. 338 7535471

Cicloturismo

venerdì 12 ottobre - venerdì 19 ottobre
L'Ecovia do Litoral in Algarve
Un corridoio verde tra il Mar Mediterraneo e l'Oceano Atlantico, l'Ecovia do Litoral attraversa l'Algarve da una estremità all'altra, lungo una ciclabile che collega Cabo de São Vicente a Vila Real de Santo António. Sterrato 30%. Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Info: STEFANIA MAFFEI, maffei.ste60@gmail.com, tel. +393384294284

Cicloturismo

domenica 14 ottobre
La cintura verde di Milano
Pedaleremo da Rho verso sud per attraversare tutti i boschi cittadini fino al Parco delle Cave immergendoci nei colori dell'autunno. Gita adatta a famiglie e bambini. Ritrovo h 09:00 Sezione di FIAB Rho, piazza Libertà, Rho. Info: Paola Trotta, rhybybike@gmail.com, tel. 3476619161

Cicloturismo

domenica 14 ottobre
Il basso Lago di Garda
Da Desenzano, con un passaggio in traghetto, lungo le rive del basso lago fino a Peschiera. Info: Roberto Facchini, tel. 3389005578

Attività formativo-organizzative

mercoledì 17 ottobre
Consiglio Direttivo FIAB Milano Ciclobby
Riunione mensile, aperta a tutti i soci, per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20:30, Sede FIAB Milano Ciclobby.

Cicloturismo

sabato 20 ottobre
La bassa bergamasca dei castelli e del Serio
Da Treviglio si risale la valle del fiume Serio ammirando castelli medioevali e città murate; la ciclabile del Serio ci porta Bergamo. Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Info: Giordano Soncini, giosonc@alice.it, tel. 3387535471

Culturale fuori Milano

domenica 21 ottobre
Abbazie, queste Umiliate
Giro attorno a Milano alla scoperta di tre abbazie, Monluè, Viboldone, Chiaravalle, fra parchi di cintura e metropoli che cintura. Ritrovo h 10:00 piazza Leonardo da Vinci ingresso Politecnico. Info: Fabio Lopez, fabiolopezunes@gmail.com

Cicloturismo

domenica 21 ottobre
Bici e casoeula con gli amici di Robecco
Come consuetudine andremo a Robecco sul Naviglio per gustare la casoeula con gli amici di Leonardoinbici. Ritrovo h 10:00 Mi - Chiesetta di San Cristoforo. Info: Vanna Bar-tesaghi/Bruno Bauer

Milano Arte

domenica 21 ottobre
Milano: il vero e il falso
Giro mattutino in bici accompagnati dall'arch. Rocculi e da Marialuisa Bonivento. Ritrovo h 10:00, Piazzetta Reale. Info: Arch.Rocculi/Marialuisa Bonivento, marialuisabonivento@gmail.com, tel. 3314613601

BiciMondo

giovedì 25 ottobre
Il massiccio del Monte Bianco in bikepacking
Come affrontare, in bici e in solitaria, le pendici della Regina delle Alpi. Racconto ed immagini di Giuseppe Gaimani di maldiventura. h 21:00, FIAB Milano Ciclobby. Info: Maria Gabriella Berti, mariagabriella.berti@gmail.com, tel. 3487815237

Novembre

Cicloturismo

domenica 4 novembre
Franciacorta con pizza
Un giro ormai in pieno autunno in Franciacorta, il bel territorio famoso anche per i suoi vigneti. Info: Roberto Facchini, tel. 3389005578

Attività formativo-organizzative

venerdì 9 novembre
Corso avanzato di manutenzione della bicicletta
La prima serata del corso avanzato di manutenzione della bicicletta, riservato ai soci e dedicato a quanti hanno già dimestichezza con le piccole riparazioni e vogliono impa-

rare a eseguire interventi più delicati sulla propria bici. Le serate sono quattro: 9, 16, 23 e 30 novembre. Ritrovo h 21:00, Sede Fiab Milano Ciclobby. Info: Gruppo meccanici, segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624

Culturale in città

domenica 11 novembre
Milano è più bella in bici
Seguiamo i percorsi del libro di Anna Pavan e Guida Biscaro: oggi, Passeggiate musicali-itinerario 23. Ritrovo h 09:30, Fontana di Piazza Castello. Info: Sergio Ghisoni, tel. 3486603332

Cicloturismo

domenica 11 novembre
Le valli varesine
Sue giù per le valli varesine percorrendo strade provinciali e ciclabili, con vista sui laghi Maggiore e Lugano e sui laghetti di Ghirla e Ganna. Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Info: Giordano Soncini, giosonc@alice.it, tel. 338 735471

Attività formativo-organizzative

giovedì 15 novembre
Consiglio Direttivo FIAB Milano Ciclobby
Riunione mensile, aperta a tutti i soci, per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20:30, Sede FIAB Milano Ciclobby.

Milano Arte

domenica 18 novembre
Milano e suoi misteri
Giro mattutino in bici accompagnati dall'arch. Rocculi e da Marialuisa Bonivento. Ritrovo h 10:00, Piazzetta Reale. Info: Arch.Rocculi/Marialuisa Bonivento

BiciMondo

giovedì 29 novembre
Pedalando tra le Ande
2000 km in bici, attraverso il nord dell'Argentina e la Bolivia, fino a raggiungere il Cile, tra Salar, lagune e deserti andini. Racconto e immagini di Graziano Ameli. h 21:00, Fiab Milano Ciclobby. Info: Maria Gabriella Berti, mariagabriella.berti@gmail.com, tel. 3487815237

Dicembre

Cicloturismo

domenica 2 dicembre
Da Mantova a Mantova
Bella città, Mantova: tanto che val la pena di partirne e poi tornarci dopo un giro nella provincia ricca di storia, di arte

e di acque. Info: Roberto Facchini, tel. 3389005578

Cicloturismo

venerdì 7 dicembre
I Castelli del Ducato 3°: le stelle e il viaggiatore
Continuiamo la visita ai "Castelli del Ducato" con l'itinerario delle Stelle e del Viaggiatore: castelli di Scipione, di Tabiano, di Groppello, Mastio e Borgo di Vigoleno, Masone; al rientro in hotel il calore delle terme. Sterrato 20%. Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Info: Stefania Maffei, maffei.ste60@gmail.com, tel. +393384294284

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. Ritrovo h 18:00 sede Milano Ciclobby. Info: segreteria, segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624

Incontri

domenica 16 dicembre
Lasagne&stracotto in agriturismo
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, tel. +393384294284

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. Info: Arch.Rocculi/Marialuisa Bonivento, marialuisabonivento@gmail.com, tel. 3314613601

Cicloturismo

sabato 29 dicembre - martedì 1 gennaio
Capodanno in Slovenia
Bici, terme e veglione di Capodanno. Vacanza stanziabile con giri ad anello. Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Info: Stefania Maffei, maffei.ste60@gmail.com, tel. +393384294284

Iscriviti a Fiab Milano Ciclobby!

Ci sono 10 buoni motivi per iscriversi...

...e diversi modi per farlo:

1. Assicurazione RC bici 24/24 h.
2. Consulenza legale e assicurativa gratuita per risarcimento danni.
3. Abbonamento annuale alla rivista BC (con soli 6 euro in più).
4. Gite in città e fuori, per "tutte le gambe".
5. Cicloviaggi, 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 2004)	€ 5

La tessera Fiab Ciclobby ha validità gennaio-dicembre.

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

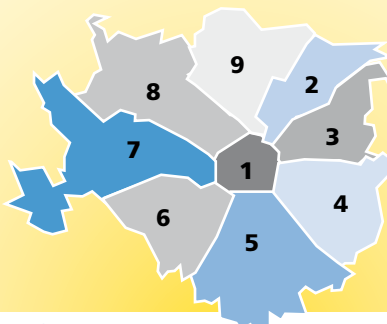
- passare in sede dal martedì al venerdì ore 17-19; sabato ore 10.30-12 (solo contanti)
- con sistema Paypal, per possessori di carta di credito, accedendo dal nostro sito www.ciclobby.it nella sezione "Come iscriversi"
- bonifico bancario intestato a Ciclobby onlus presso Banca Prossima IT21 2033 5901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

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

Amici di Fiab Milano Ciclobby

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

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



LEGENDA

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

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

Zona 1

Olmo - La BiciLissima 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

Zona 2

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

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

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

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

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

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'Erborario 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
piazze Susa 7 - tel. 02 87391899
www.silvestrinibiciclette.net

Zona 6

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

Il Biciettaio PRUV
via Andrea Verga, 22 - tel. 339 1186742
www.ilbiciettaio.it info@ilbiciettaio.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@lastazionedellebiciclette.com

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

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

Zona 7

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

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

Zona 8

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

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

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

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

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