

# RASSEGNA STAMPA CARTACEA



10 novembre 2022  
ProteggiMi  
Viale Monza, Milano

### La manifestazione dopo la morte del giovane Luca



▲ In viale Monza il flash mob delle biciclette MARCO PASSARO FOTOGRAMMA

## La protesta delle quattrocento biciclette “Non siamo contro ma parte del traffico”

Uno accanto all'altro, ciascuno con la propria bicicletta a fianco e i piedi sulla striscia bianca che delimita la ciclabile di viale Monza per formare una barriera umana e rendere il percorso «realmente utilizzabile in sicurezza». Circa 400 persone si sono ritrovate intorno al-

le 8, prima di entrare a scuola o di andare al lavoro, “liberando” il tratto di circa 500 metri tra gli incroci con via Popoli Uniti e via Sant’Alessandro Sauli. «Siamo qui per promuovere e difendere l’idea di Milano come città delle persone».

**Servizi** ● a pagina 4



**Nel traffico**  
A sinistra e sopra gli attivisti che hanno “protetto” la ciclabile di viale Monza, una delle più percorse



# Un muro di biciclette per proteggere la ciclabile

## “Le auto non la rispettano”

In 400 in viale Monza chiedono più controlli e percorsi protetti  
Clacson di protesta e zig zag obbligato per accedere alla pista

di Sara Bernacchia

Uno accanto all'altro, ciascuno con la propria bicicletta a fianco e i piedi sulla striscia bianca che delimita la ciclabile di viale Monza per formare una barriera umana e rendere il percorso «realmente utilizzabile in sicurezza». Circa 400 persone si sono ritrovate intorno alle 8, prima di entrare a scuola o di andare al lavoro, “liberando” il tratto di circa 500 metri tra gli incroci con via Popoli Uniti e via Sant' Alessandro Sauli.

«Siamo qui per promuovere e difendere l'idea di Milano come città delle persone. Chiediamo di pedalare in sicurezza, non vogliamo bloccare il traffico, siamo parte del traffico», spiega al megafono Tommaso Goisis, attivista di *Sai che puoi?*, tra i promotori dell'iniziativa, due giorni dopo la morte dello studente che andava a scuola in bici, prima di ribadire che «usare i nostri corpi per difendere le persone in bici è la cosa migliore che possiamo fare». “Proteggimi”, questo il nome della manifestazione, prevista da tempo, ma che ha assunto un sapore più intenso per l'incidente costato la vita a Luca Marengoni, che domani alle 19 sarà ricordato con una passeggiata in quartiere organizzata dal comitato genitori della scuola media che ha frequentato fino all'anno scorso. «A Milano c'è bisogno di rispettare le regole e gli utenti più fragili, quindi ciclisti e pedoni: le indicazioni del codice della strada ci sono, ma non si rispettano», sottolinea Claudio Dolente di *Fiab Milano Ciclobby*, che chiede al Comune «più controlli e multe per far sì che le ciclabili siano effettivamente fruibili».

La risposta di Palazzo Marino arriva dall'assessore alla Sicurezza Mar-

co Granelli, che definisce la sicurezza stradale «un'emergenza che può riguardare tutti» e che «chiede uno straordinario ma costante impegno: per chi le strade le fa, per chi le controlla, per chi le usa. Solo se staremo insieme, facendo ciascuno la nostra parte avremo meno incidenti, feriti, morti, e soprattutto una qualità della vita migliore». I maggiori controlli scaldati dai manifestanti stanno già avvenendo. «Quest'anno le sanzioni per sosta irregolare sono il 29 per cento in più del 2021» aggiunge Granelli, che porta l'esempio specifico dell'asse ciclabile tra corso Venezia, Buenos Aires e viale Monza: «Nel 2022 abbiamo il 21 per cento in più di sanzioni rispetto al 2021, raggiungeremo quota 10.000 multe, quasi 200 alla settimana. In viale Monza saranno quasi 5.000, il 14 per cento in più dell'anno scorso».

La ciclabile di viale Monza incarna in sé i passi in avanti fatti e quelli ancora da fare. Lo sa bene Roberto Moscatelli, 56 anni, che - casco con lampadina e giubbotto catarifrangente - la percorre ogni mattina per andare a lavorare ad Agrate Brianza. «Questo è il punto più critico, poi dalla Martesana si procede bene», racconta - . Già alle 5.30 ci sono auto sulla ciclabile e vedo compiere manovre pericolose. I problemi? La mancanza di controlli sulle ciclabili e la velocità eccessiva. Dove il limite è di 30 chilometri orari non viene rispettato». Per Fabrizio Fasanella, 26 anni, serve «una svolta culturale e una manifestazione come questa può aiutare ad agire sulla mentalità delle persone». Di lavoro da fare, del resto, ce n'è ancora: lo dimostrano i clacson delle auto che suonano per intimare ai ciclisti di spostarsi e di liberare l'area che invece è loro riservata e il percorso di chi arriva da

nord, che prima di procedere spedito nel tratto “protetto” dalla carenatura umana avanza a zig zag tra le auto. A chiedere maggiore sicurezza ci sono ciclisti di tutti i tipi: da Elena, infermiera di 42 anni che ha iniziato a utilizzare la bicicletta durante il Covid e non l'ha più lasciata, a Lisa Stefanò, 21 anni, che si sposta pedalando sin dal liceo e non ha dubbi: «Almeno all'interno della circoscrizione la bicicletta dovrebbe essere il mezzo prevalente».

©IMPRODUZIONE E RISERVATA



PROTESTA IN VIALE MONZA



Il flash mob La ciclabile umana

## Il «cordone» dei ciclisti per la sicurezza

di **Elisabetta Andreis**

a pagina 7

È bastato mandare un messaggio su WhatsApp a una decina di amici: «Ci sono incroci trappola, strade che percorrete tutti i giorni in bici e sono a vostro avviso pericolosissime?». La risposta grazie al passaparola è stata incredibile: in meno di un quarto d'ora, 116 risposte. In 50 minuti, erano raddoppiate. A fine giornata, impossibile leggerle tutte. La sensibilità rispetto al tema della mobilità cittadina pare ai massimi storici. Si accavallano flash mob, petizioni su varie piattaforme (promosse da cittadini e da rider) e spontanee raccolte di fondi da destinare alle associazioni che si battono per chiedere maggiori investimenti nei percorsi protetti per biciclette (ma anche per i motorini e i monopattini). La loro circolazione è aumentata a tre cifre dal 2019 ma rischia di sgonfiarsi, di fronte alla pericolosità delle strade.

Percezione o realtà, le segnalazioni coprono l'intero territorio cittadino, in tutti i quartieri, da Nord a Sud, da Est a Ovest, con il centro in particolare sotto i riflettori dove coabitano pavé e rotaie e le zone più decentrate sotto accusa per la velocità dei veicoli e la sosta in seconda fila. Per stasera è prevista una fiaccolata che partirà dall'istituto De Andreis in ricordo di Luca Marengoni, lo studente tragicamente morto per essere andato a scuola in bicicletta. E ieri mattina centinaia di persone si sono ritrovate in viale Monza formando una «bike

# La protesta dei ciclisti in viale Monza «A Milano serve un cambio di mentalità»

Catena umana a protezione della pista. Pola, Gioia, Monte Rosa e Buenos Aires le strade più pericolose

lane umana» per sensibilizzare sul necessario cambio di cultura in tema di mobilità cittadina e chiedere a gran voce zone a velocità ridotta e investimenti sufficienti a proteggere chi sceglie di non usare le macchine. Gli incidenti per strada, più o meno tragici, continuano ad accadere, le associazioni e i cittadini in viale Monza avevano organizzato il flash mob per sensibilizzare ancora prima che perdesse drammaticamente la vita Luca. «È vero che la pista ciclabile realizzata in viale Monza nel 2020 è usatissima (+276% di biciclette in due anni) ma è altrettanto vero — dicevano gli organizzatori — che è molto utilizzata anche dalle auto che ci parcheggiano sopra. Chi pedala non ha scelta: deve fare scarti improvvisi e pericolosissimi rischiando ogni volta di cadere e farsi molto male, o addirittura morire». E ancora: «Servono sponsor che mantengano le piste ciclabili e ne finanzino di ulteriori, sicure. E serve infine un cambio di mentalità che ancora non si è visto. Le biciclette circolano sui marciapiedi perché per strada il rischio è troppo grande».

Detto che è senz'altro meglio una corsia ciclabile solo disegnata che il nulla, alcune appaiono ancora poco sicure. I lettori segnalano quelle in via Pola («Non è ben delimitata, il parcheggio selvaggio è routine e passa anche l'auto-bus»), via Melchiorre Gioia, via Monte Rosa, via Caminadella, corso Buenos Aires. Ma

la situazione è ovviamente più critica dove le corsie a due ruote mancano del tutto. L'elenco è infinito e moltissime strade ricorrono negli incubi di dozzine di cittadini che usano la bici per andare al lavoro, pedalando dunque veloci. «Le ciclabili milanesi pagano una motorizzazione privata ancora troppo alta in città — dice Federico Del Prete di Legambiente — 495 automobili per mille abitanti, 175 automobili in più rispetto a città come Berlino, Barcellona o Parigi. Infrastrutture esposte a una congestione di questo tipo sono forzatamente pericolose, vanificano gli investimenti dell'amministrazione».

Dal canto suo l'Acì (Automobile club italiano) «organizza costantemente corsi di educazione stradale nelle scuole e promuove campagne di sensibilizzazione», spiega. Ma non è abbastanza: Milano ha fatto scelte importanti sulla mobilità dolce, indietro non si torna.

**Elisabetta Andreis**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Vittima



● Nella foto, Luca Marengoni, il 14enne travolto da un tram in via Tito Livio. Federico Del Prete di Legambiente: «Le ciclabili pagano una motorizzazione troppo alta in città: 495 auto ogni mille abitanti»

● Il raffronto con città come Berlino, Barcellona e Parigi: ogni mille abitanti a Milano ci sono 175 auto in più

# «C'è emergenza sicurezza strade» Comune ai ripari

ANDREA D'AGOSTINO

**U**na catena umana di 600 metri che ha coinvolto centinaia di persone lungo viale Monza per chiedere più sicurezza sulle strade. Tragedie come quelle di Luca Marengoni, il 14enne travolto e ucciso da un tram mercoledì mattina in via Tito Livio - a cui si associa il ricordo di un altro ragazzino investito mortalmente da un tram 11 anni fa, Giacomo Scalmani - non si devono più ripetere: lo hanno chiesto i manifestanti presenti ieri, tra cui tanti genitori con bambini costretti spesso a fare slalom tra le auto per portarli a scuola. "Proteggimi", questo il nome della manifestazione indetta ieri mattina nel tratto tra via Popoli Uniti e via Martiri Oscuri, nel tratto iniziale del viale che parte da piazzale Loreto. «Al Comune chiediamo come prima cosa di proteggere subito viale Monza dalla sosta selvaggia sulla ciclabile: non con i cordoli, ma con educazione stradale e multe che scoraggino gli automobilisti - hanno chiesto gli organizzatori -. Poi chiediamo al sindaco di avviare il percorso che porti Milano a diventare un'intera città con il limite di 30 all'ora: lo hanno già fatto Parigi, Barcellona, Bruxelles, Madrid e sono partite nella scorsa settimana Bologna e martedì Parma. Che cosa aspetta Milano? I dati dimostrano che è il modo migliore per rendere più sicura la città e prevenire al massimo incidenti come quello in cui ha perso la vita Luca». Alla manifestazione hanno partecipato an-

che alcuni consiglieri comunali (Marco Mazzei, Tommaso Gorini e Angelo Turco), il presidente del Municipio 2 Simone Locatelli, e diversi rappresentanti di associazioni come Fiab Milano Cicloby, Legambiente e la Consulta per la mobilità attiva del Comune. «La ciclabile su viale Monza - raccontano gli organizzatori - è stata realizzata dal Comune nel 2020 in seguito alla pandemia e alla strategia "strade aperte", ed è molto apprezzata: +267% di bici rispetto a quando non esisteva». Purtroppo, aggiungono, «è usatissima anche dalle auto che ci parcheggiano sopra impunemente, costringendo i ciclisti a deviare pericolosamente nella strada dove sfrecciano le automobili». Ieri pomeriggio, in un post su Facebook, l'assessore alla Sicurezza (già alla Mobilità) **Marco Granelli** ha promesso maggiore impegno. «Vorrei ringraziare i cittadini in bici che hanno manifestato in viale Monza per chiedere più sicurezza stradale. E lo dico con il pensiero triste rivolto a Luca e a Giacomo, due ragazzi morti in bici nelle nostre strade a distanza di 11 anni, e a tutte le vittime e i feriti per incidenti stradale. In questa nostra città e in tante altre la sicurezza stradale è

un'emergenza che può riguardare tutti, a partire dai pedoni, dai ciclisti, da chi in strada è più fragile». E ha promesso di estendere ulteriormente la rete delle ciclabili, in un momento in cui dopo la pandemia è aumentato il traffico, sia automobilistico che ciclistico (e con i mezzi pubblici ormai pieni alle ore di punta). Sono sempre di più i cittadini che usano la bicicletta in corso Buenos Aires: uno su quattro, per una media di 7-8.000 al giorno. Per Granelli, l'obiettivo ora «è di estenderne la rete delle ciclabili perché siano sempre più funzionali e utilizzate». E cita come esempio proprio viale Monza: «dopo aver fatto la ciclabile, nel 2021 abbiamo avuto il 10% in meno di incidenti rispetto alla media del 2018 e 2019, il 10% in meno di feriti e la metà dei pedoni coinvolti in incidenti». Riguardo ai controlli, servono «più vigilanza e sanzioni perché in strada bisogna stare attenti e rispettare le regole, tutti. Quest'anno le sanzioni per sosta irregolare sono il 29% in più del 2021. Sull'asse ciclabile tra corso Venezia, Buenos Aires e viale Monza, nel 2022 abbiamo il 21% in più di sanzioni rispetto al 2021; raggiungeremo quota 10mila multe, quasi 200 alla settimana. In viale Monza saranno quasi 5mila a fine anno, il 14% in più del 2021. Ma sappiamo che non basta, ed è nostro obiettivo un controllo ancora maggiore e più capillare per prevenire e sanzionare comportamenti potenzialmente pericolosi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Flash mob

Centinaia di ciclisti in fila lungo la corsia dedicata alle due ruote ieri mattina in viale Monza, per esortare la cittadinanza a un cambio di cultura in tema di mobilità e sicurezza (foto Bremec/Lapresse)



# PAURA SU DUE RUOTE

## Sicurezza, allarme ciclisti: «Più rispetto per le piste»

*Protesta in viale Monza. In tre anni gli investimenti aumentati del 25%*

**Simona Romano**

Sotto lo slogan «ne abbiamo piene le ciclabili», circa 400 ciclisti con la loro due ruote, ieri mattina, hanno dato vita a una bike line umana. Una fila lunga 500 metri, formata da biciclette, una accanto all'altra, si è formata in viale Monza, sulla striscia bianca che delimita la pista, così da formare una barriera umana e rendere il percorso realmente protetto, visto che solitamente è occupato dalle macchine in sosta selvaggia che costringono i ciclisti a pericolosi slalom. La sicurezza stradale sulle strade di Milano per le due ruote è tornata tragicamente in primo piano dopo la morte del 14enne Luca Marengoni, travolto e ucciso da un tram della linea 16 mentre si recava a scuola in sella al suo mezzo. Per l'assessore alla Sicurezza, **Marco Granelli**, «è un'emergenza che può riguardare tutti». E conferma la volontà del Comune di affrontare la



questione. Secondo Areu, «c'è stato un incremento del 25% di incidenti con un ciclista investito».

**VIALE MONZA** Prima ancora che nuove ciclabili, che sono pure necessarie, i manifestanti pretendono «il rispetto di quelle esistenti». Come quella in viale Monza, realizzata nel 2020: «È usatissima (+276% di biciclette) ma il problema è che gli automobili ci parcheggiano sopra, ora per un caffè al volo, ora

per una commissione», sottolineano i promotori dell'iniziativa. Da qui, la richiesta a **Palazzo Marino** di «più severità», perché le strade milanesi sono sempre più pericolose.

**BOOM INCIDENTI** Dal 2018 AL 2021, secondo Areu, si è verificato un boom di sinistri (+25%) che ha visti coinvolti i corridori. Quattro anni fa, infatti, erano stati 691 gli scontri e di questi 47 mortali. L'anno successivo si è passati a

703, di cui 33 con una vittima. Nel 2020, 28 morti. Nel 2021, invece, 864 sinistri, cioè una media di oltre due al giorno: in 34 casi c'è stato un morto.

**MULTE** «Il pensiero triste è rivolto a Luca e Giacomo, due ragazzi morti in bici nelle nostre strade a distanza di 11 anni, oltre a tutte le vittime», commenta Granelli. «Nel 2022, le sanzioni per sosta irregolare sono il 29% in più del 2021», spiega. Sull'asse ciclabile tra corso Venezia, Buenos Aires e viale Monza, in particolare, «abbiamo il 21% in più di multe e raggiungeremo i 10.000 verbali, quasi 200 alla settimana»: nel dettaglio, «in viale Monza, nel 2022, saranno quasi 5.000, il 14% in più del 2021». L'obiettivo «è un controllo ancora maggiore per sanzionare comportamenti potenzialmente pericolosi». «Forse è il momento di decidere di far diventare la sicurezza stradale una materia obbligatoria per tutte le scuole», conclude Granelli.

**PROTESTA CICLISTI IN VIALE MONZA**



# Pedagate insicure, incidenti + 25%

127e

Romanò a pagina 9



## «Difendiamo la ciclabile»

**CITTÀ** Una pista ciclabile protetta da un lunghissimo cordolo di esseri umani per chiedere al Comune di tutelare dalle auto chi ogni giorno pedala in viale Monza. È quella costruita ieri da un migliaio di ciclisti che hanno formato una catena umana lunga 600 metri (foto). Un flash mob

arrivato a 2 giorni dalla scomparsa di Luca Marengoni, il 14enne morto dopo essere finito sotto a un tram con la sua bici, in via Tito Livio. «Oggi abbiamo avuto il segnale che Milano è pronta a un cambiamento di prospettiva sulla mobilità» hanno detto gli organizzatori.



**CITTÀ** di Milano

**Genovese: nuove accuse stupro e pedopornografia**  
Il caso del ragazzo di viale Dante

**DELTA** di Milano

**SCORPIOR**

**BCMA**  
HEALTHY COMPANY

# A scuola in bici per ricordare Luca

Tutti a scuola in bici, per ricordare Luca. I genitori e i piccoli alunni di tre istituti comprensivi della città, ovvero la Rinnovata Pizzigoni (plesso Dante), la Pier Capponi e la Gentilino, questa mattina percorreranno in bicicletta il tragitto casa-scuola. L'iniziativa è stata lanciata dall'associazione di volontariato Massa Marmocchi, che da dieci anni a questa parte, ogni settimana, promuove l'utilizzo della bici tra le famiglie. Ma, se, solitamente, il viaggio di questi gruppi di alunni in bicicletta, è festoso e accompagnato da musica e colori sgargianti, oggi sarà silenzioso, «per manifestare lo sconcerto per la tragica morte di Luca Marengoni», studente 14enne dell'Einstein, travolto da un tram in via Tito Livio, mentre raggiungeva il liceo in bici con un amico. «Luca è uno di noi. Questo venerdì abbandoneremo la musica,

i colori e i nostri modi gioiosi per manifestare vicinanza alla famiglia di Luca ma allo stesso tempo ribadire quanto stiamo chiedendo da quasi 10 anni: strade scolastiche sicure e una Milano inclusiva, a misura di tutti. Sicurezza stradale, ciclabilità e pedonalità devono diventare la priorità dell'amministrazione. Vogliamo una città dove i figli possano crescere sperimentando autonomia. Per fare questo Milano deve cambiare molto più in fretta di quanto dimostrato negli ultimi

## Il corteo di Massa Marmocchi

Genitori, alunni e volontari stamattina in silenzio verso Rinnovata Pizzigoni, Gentilino e Pier Capponi: «Uno di noi»

anni» scrive l'associazione in un comunicato: «La nostra città conta circa 39 strade scolastiche su 706 istituti (5,5%) contro le 146 di Parigi (18%), le 500 di Londra (26%) e 198 di Barcellona (29%). Ma il focus non può limitarsi alle aree nelle immediate vicinanze degli Istituti». Massa Marmocchi si ritroverà venerdì 25 novembre, alle 18.30, alla Cascina Nascosta del parco Sempione. «Chiamiamo a partecipare tutti i genitori, gli insegnanti e i possibili volontari interessati a far crescere il nostro movimento». I percorsi in bicicletta stamane partiranno da parco Baden Powell, via Cottolengo, corso Manusardi e piazza Prealpi, dove c'è una panchina dedicata al piccolo Mohanad, piccolo ciclista vittima a sua volta di un incidente stradale in viale Monte Ceneri.

**G. M. F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## MEDIA ONLINE: SELEZIONE

- Bike Italia |  
<https://www.bikeitalia.it/2022/11/07/milano-una-ciclabile-umana-per-proteggere-chi-pe-dala-in-viale-monza/>  
<https://www.bikeitalia.it/2022/11/10/la-ciclabile-umana-in-viale-monza-vogliamo-una-milano-a-30-km-h/>  
<https://www.bikeitalia.it/2022/11/17/come-realizzare-una-ciclabile-umana-consigli-pratici/>
- Repubblica |  
[https://milano.repubblica.it/cronaca/2022/11/10/news/luca\\_marengoni\\_morto\\_bicicletta\\_a\\_protesta\\_pista\\_viale\\_monza\\_sicurezza\\_ciclisti-373880022/](https://milano.repubblica.it/cronaca/2022/11/10/news/luca_marengoni_morto_bicicletta_a_protesta_pista_viale_monza_sicurezza_ciclisti-373880022/)
- Corriere della Sera |  
[https://milano.corriere.it/foto-gallery/cronaca/22\\_novembre\\_10/viale-monza-la-protesta-dei-ciclisti-per-la-sicurezza-ne-abbiamo-piene-le-ciclabili.shtml](https://milano.corriere.it/foto-gallery/cronaca/22_novembre_10/viale-monza-la-protesta-dei-ciclisti-per-la-sicurezza-ne-abbiamo-piene-le-ciclabili.shtml)
- Ansa |  
[https://www.ansa.it/sito/videogallery/italia/2022/11/10/milano-la-protesta-dei-ciclisti-dopo-la-morte-del-14enne-in-bici-investito-dal-tram\\_aa95c05b-d698-4bb7-88d0-2dd101347ca5.html](https://www.ansa.it/sito/videogallery/italia/2022/11/10/milano-la-protesta-dei-ciclisti-dopo-la-morte-del-14enne-in-bici-investito-dal-tram_aa95c05b-d698-4bb7-88d0-2dd101347ca5.html)
- Milano Today | <https://www.milanotoday.it/video/pista-ciclabile-sosta-selvaggia.html>
- Il Fatto Quotidiano |  
<https://www.ilfattoquotidiano.it/2022/11/10/milano-protesta-dei-ciclisti-dopo-la-morte-del-14enne-investito-dal-tram-lassessore-granelli-sicurezza-stradale-e-emergenza/6868518/>
- Fanpage |  
<https://www.fanpage.it/milano/luca-marengoni-morto-in-bici-sotto-il-tram-i-ciclisti-di-milano-protestano-occupando-le-strade/>

## TELEGIORNALI: SELEZIONE

- TG5 |  
[https://mediasetinfinity.mediaset.it/video/tg5/piu-sicurezza-per-i-ciclisti\\_F311547801254D06](https://mediasetinfinity.mediaset.it/video/tg5/piu-sicurezza-per-i-ciclisti_F311547801254D06)
- TG4 | min 00:49:47  
[https://mediasetinfinity.mediaset.it/video/tg4/edizione-ore-1900-del-10-novembre\\_F311545801062801](https://mediasetinfinity.mediaset.it/video/tg4/edizione-ore-1900-del-10-novembre_F311545801062801)
- TGR LOMBARDIA |  
<https://www.fanpage.it/milano/luca-marengoni-morto-in-bici-sotto-il-tram-i-ciclisti-di-milano-protestano-occupando-le-strade/>