

CICLOBBY **N**otizie



Notiziario trimestrale
dell'associazione
cicloambientalista
Fiab **CICLOBBY** onlus

via Borsieri 4/E
20159 Milano
tel. e fax 02.69311624
www.ciclobby.it
Aderente alla Federazione Italiana
Amici della Bicicletta
(FIAB onlus - www.fiab-onlus.it)



VIA CARDUCCI

Ciclabilità: lavori in corso, ma...



In queste ultime settimane qualcosa si sta muovendo. Lentamente, certo. Ma, dopo un'attesa durata oltre quattro anni, è un movimento che fa notizia e suscita domande.

È in fase di realizzazione la corsia ciclabile che, partendo dall'inizio di via Carducci, all'angolo con piazzale Cadorna, procede lungo la "cerchia dei navigli". Nell'arco di qualche settimana ne sono state completate alcune centinaia di metri, che è parecchio rispetto agli standard cui siamo stati abituati a Milano. La corsia è già stata oggetto di diversi articoli anche sulla stampa quotidiana.

L'anello della cerchia fa parte degli interventi annunciati alla stampa sin dall'autunno 2009 dall'allora assessore Croci (misure urgenti e a basso costo per la riqualificazione dell'esistente e il completamento di alcuni tratti mancanti) e ri-

presentati in una nuova veste lo scorso marzo a Palazzo Marino (ne avevamo dato notizia con una "ultim'ora" su *Ciclobby Notizie* 1/2010).

Alcune domande si pongono alla luce di quanto è stato fatto fin qui:

1) Perché la corsia ciclabile si interrompe sistematicamente alcune decine di metri prima degli incroci? Il risultato è che le auto tendono a invadere la corsia già prima della fine e il ciclista si ritrova nuovamente imbottigliato al semaforo. Questo potrebbe configurare un nuovo esempio di segnaletica "alla milanese". Nella città della creatività e della moda, infatti, dopo le "autoreggenti" (aree di sosta per le bici sempli-

>>>

In questo numero

L'assessore Masseroli
sogna Berlino 4

Contarsi, per contare:
risultati del 9°
censimento dei ciclisti 6

Quali scelte
per il futuro di Milano 8

Consegnate le firme
raccolte per
corso Buenos Aires 11

Fine Anno: Auguri,
Rinnovi e Regali 14-15

Codice della strada:
le novità per i ciclisti 18

Esperienze:
ciclovacanza
in Sardegna 19

CICLOBBY NOTIZIE n. 3/2010

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 e responsabile
coordinamento redazionale
Eugenio Galli (eugenio.galli@rcm.inet.it)

Hanno collaborato
Maria Gabriella Berti, Laura Coletta,
Massimo Conter, Maria Cristina Negro,
Stefania Fuso Nerini, Valerio Montieri,
Donata Schiannini, Gian-Piero Spagnolo,
Doretta Vicini

Per le foto si ringraziano
Mariella Berti, Guia Biscaro, Maria Cristina
Negro, Andrea Scagni,

Grafica e impaginazione
Silvia Malaguti

Stampa
Grafiche Liberalato srl, Mestre (VE)

Questo numero è stato chiuso
il 13 novembre 2010

Per la stampa di questo notiziario neppure un
albero è stato abbattuto: *Ciclobby Notizie* è
realizzato in carta riciclata al 100% e stampato
con inchiostri biologici.

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

Bus 41, 43, 51, 70, 82, 83. Tram 3, 4, 11, 29, 30, 33.
MM2 fermate Gioia e Garibaldi e Passante
ferroviario P.ta Garibaldi FS.

Presidente Fiab CICLOBBY onlus:
Eugenio Galli

Apertura sede: da Mar a Ven: ore 17.00-19.00
Sabato: ore 10.30-12.00

Ciclobby su Rete Civica di Milano
con forum on line:

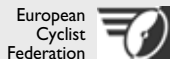
via FirstClass:
"Desktop" \ "RCM" \ "ConferenzAmbiente" \
"CICLOBBY"

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

Ciclobby aderisce a:



Federazione Italiana
Amici della Bicicletta che aderisce a



>>>

cemento disegnate a terra con strisce
bianche e senza nessun sostegno) pare
sia venuto il tempo delle linee d'arresto
"arretrate" per il ciclista. In Europa van-
no le *Advanced Stop Line* ("linee d'arresto
avanzate" dette anche ASL o OFO)
per favorire le bici? Ecco che noi abbia-
mo la versione meneghina. Ovviamente-
te, non avanzata ma arretrata.

2) Nonostante tutto, le auto rispettano la
corsia ciclabile, ma sono già molti i par-
cheggi abusivi e i furgoni che sostano
per scaricare.

3) Oltre a problemi di sosta in divieto, ci
sono anche molti utilizzi impropri:
scooter e moto si lanciano in velocità
lungo le nuove corsie ciclabili per farsi
strada nel traffico.

Ebbene, questo continuerà e peggiorerà
se non ci saranno interventi di controllo,
anche solo a scopo educativo: non pos-
siamo rassegnarci al malcostume, che
deriva da semplice ignoranza delle nor-
me, da indifferenza o da arroganza, per-
ché vanificherebbe la stessa utilità delle
realizzazioni fatte. C'è voluto tempo per
far vedere che le corsie ciclabili si pos-
sono fare, anche a Milano. Adesso biso-
gna dimostrare di volerle difendere.

Eugenio Galli



Vietato ai velocipedi



Corso Magenta: il segnale indica il divieto
d'accesso ad esclusione di una serie di veicoli,
fra cui non figurano le biciclette



Con l'avvio del dibattito sulle
elezioni del prossimo sindaco
di Milano ci si chiede, ancora
una volta, quale sarà la consi-
derazione, in termini di priori-
tà e contenuti, del ruolo della ciclabil-
tà per la nostra città.

Milano ha avuto negli ultimi lustri
Mvari sindaci: Pillitteri, Borghini,
Formentini, Albertini, Moratti. Persone,
sensibilità, culture, orientamenti e pro-
venienze diversi che però, sulla mobili-
tà ciclistica, hanno prodotto uno "zero
virgola", nei casi migliori, relegandone
lo sviluppo ai margini e così contri-
buendo di fatto ad aumentare la distan-
za che ci separa dalle altre città euro-
pee.

Per cercare tracce di qualcosa che
abbia un senso compiuto bisogna
probabilmente risalire a Carlo Tognoli,
che ha governato la nostra città per un
decennio, fino al 1986: politicamente,
un'altra era geologica.

Non servono nuove promesse: gli
impegni sono importanti prima,
nei programmi che possono orientare

La bicicletta del sindaco

Pubblichiamo qui un articolo apparso sul numero 33 di Arcipelago Milano, settimanale di cultura e politica milanese diretto da Luca Beltrami Gadola.

le scelte degli elettori. Ma poi contano le azioni e le realizzazioni, non gli spot. Perché attese continuamente tradite provocano solo disaffezione e senso di estraneità.

Se da Copenaghen a Berlino, da Amsterdam a Monaco, da Siviglia a Bordeaux, da Strasburgo a Vienna, città piccole, medie e grandi, addirittura megalopoli (New York, Bogotà, Mexico City) hanno intrapreso con coraggio e coerenza lo sviluppo della mobilità sostenibile e considerano la bici sempre una risorsa strategica e non un accessorio o un adempimento burocratico, a Milano è prevalsa invece una logica da campagna elettorale, fatta di annunci reiterati, con impegni discontinui, mancanti di una visione strategica, talvolta persino di competenze. E con una concezione spesso marcatamente autoreferenziale.

Non sarà un ottimismo di maniera a rendere Milano davvero *“amica della bicicletta”*.

Serve molto lavoro, umiltà, capacità di ascolto, volontà di dialogo, concretezza, pragmatismo. Conta un processo, assai più di un progetto. Ed è necessario saper guardare alle migliori esperienze, adattandole alla propria realtà.

Al sindaco tocca sferzare la macchina comunale nella giusta direzione: per questo sarebbe un fatto nuovo e positivo se il prossimo primo cittadino fosse anche ciclista quotidiano. Potrebbe così più facilmente sintonizzarsi su questi annosi problemi, comprendendo i bisogni e le potenzialità di Milano.

Occorre pensare alla bici come a una risorsa strategica, non come a un *nice-to-have*, un accessorio magari



griffato, di cui però si può anche fare a meno se altre priorità lo richiedono.

Se vogliamo una città vivibile e sostenibile, la bici non è parte del problema, bensì della soluzione.

Da questo nodo, infatti, passano non solo i temi dell'ambiente e della salute, ma anche molte scelte relative alla città e all'area metropolitana, al suo sviluppo urbanistico attuale e futuro, all'assetto della mobilità e dei trasporti, fino ai grandi temi del contenimento dei consumi energetici e dei mutamenti climatici.

Tutto ciò vale chiunque sarà il sindaco scelto dagli elettori, perché, come ricordava spesso Luigi Riccardi, «La bici non è di destra né di sinistra, ma è un mezzo per muoversi».

La bici non consuma e non produce emissioni, non ingombra e non fa rumore: è un mezzo ecologico per definizione e ad alta efficienza energetica. La sua pratica quotidiana, piacevole e accessibile a chiunque, giova alla salute e all'umore, oltre a migliorare il traffico e l'ambiente. Per non dire del risparmio di tempo e di denaro: la bici è un mezzo semplice, veloce e conveniente.

Occorre dunque rendere Milano *interamente* fruibile alla bici, per tutti, in condizioni di sicurezza.

La mobilità ciclistica ha molti ingredienti, tutti variamente importanti. Qui li possiamo solo sommariamente elencare. Così occorre lavorare sulla **mobilità** (moderazione del traffico, piste e corsie ciclabili, marciapiedi e sensi unici, segnaletica); sulla **sosta**; sulla **intermodalità** con il trasporto pubblico; sulla **sicurezza** (*security* e *safety*; manutenzione; campagne info-formative; educazione stradale e cultura della sicurezza; marchiatura antifurto); sui **servizi** (*bike sharing*, velostazioni, parcheggi custoditi, infopoint, cartografia, pubblicazioni, *mobility management*).

La bici, come si vede, non si identifica con le sole piste ciclabili, ma investe uno spettro di interventi e competenze assai più ampio e variegato. E la qualità degli interventi non conta meno della loro quantità: bisogna fare, e fare bene.

Tuttavia, non alimentiamo illusioni: senza una volontà politica forte e chiara il cambiamento non avverrà.

La politica è servizio: ha un senso se serve ai cittadini, all'interesse generale. Se i tempi e i temi della politica non sono allineati con quelli

della vita, il rischio è di non produrre risposte utili e di non poter dare neppure un senso all'impegno civico. Ognuno deve assumersi le proprie responsabilità.

Eugenio Galli

“ Sarebbe un fatto nuovo e positivo se il prossimo primo cittadino fosse anche ciclista quotidiano ”



Milano ciclabile

L'assessore comunale all'urbanistica Carlo Masseroli ha recentemente dichiarato «Se vogliamo una città più aperta alle biciclette, dobbiamo cambiare approccio e smettere di pensare in termini di infrastrutture, altrimenti i costi, i tempi e i disagi non renderanno mai realizzabile il disegno» (*Corriere della sera*, 10 ottobre).

Tutto questo serviva ad annunciare una rivoluzione "soft" che dovrebbe finalmente importare a Milano un modello berlinese fatto di corsie disegnate sull'asfalto. Sono affermazioni che lasciano allibiti.

Da cosa deriva il nostro stupore? Noi non sappiamo dove fosse l'assessore in questi anni, prima di restare folgorato dalla ciclabilità della capitale tedesca; sappiamo però con certezza che i cittadini milanesi, anche attraverso le associazioni di utenti, da almeno venti anni con *pazienza e tenacia* insistono sulla necessità di pensare a una città che sia interamente permeabile all'utilizzo diffuso della bici, in condizioni di sicurezza, e che, per raggiungere questo obiettivo, non ci si può limitare a parlare di piste ciclabili (oltretutto, a Milano se ne parla e basta: ricordiamo il piano di rete di 300 km approvato nel 1980 dal Consiglio comunale e rimasto sulla carta).

Le migliori esperienze europee e italiane dimostrano invece che una buona ciclabilità nasce da un mix di ingredienti (moderazione del traffico, corsie, piste, parcheggi, intermodalità...). Ma anche da un metodo che richiede un'attenzione costante volta a favorire la circolazione delle bici, con grande pragmatismo e con il senso dell'urgenza.

Tra mistificazione e disinformazione: l'assessore e il modello berlinese

Corsie ciclabili in un incrocio di Berlino



Ebbene, dopo quattro anni e mezzo di governo e un'infinita serie di annunci, spesso di sapore propagandistico, all'approssimarsi della fine di un mandato, la credibilità di un amministratore pubblico si misura non sugli impegni e sulle promesse, né sulle buone intenzioni, bensì sulle realizzazioni. E la dura realtà è che a Milano queste mancano.

Perché, alla radice, manca (è mancata) la volontà politica che dovrebbe supportare il cambiamento.

Viene dunque da chiedersi, assumendo alla lettera l'annuncio dato dall'assessore Masseroli, perché non



Ai primi di novembre, il comitato Milanosimuove, costituito da Edoardo Croci, Marco Cappato e Enrico Fedrighini con un supporto politico ampio e trasversale, ha consegnato al Comune di Milano oltre 125.000 firme autenticate - 25.000 per ciascuno dei referendum proposti per l'ambiente e la qualità della vita. Sono 10.000 firme in più di quelle necessarie perché i milanesi possano esprimersi con il loro voto.

L'idea che ha mosso il comitato è che per garantire ai suoi cittadini standard di salute e di vita adeguati a una metropoli moderna, Milano ha bisogno di rivoluzionare i sistemi dei trasporti, dell'energia e del verde. E ha ritenuto che, per smuovere la lentezza del "Palazzo", sia necessario interpellare direttamente i cittadini.

Ciclobby, invitata ai primi di giugno a partecipare alla campagna di raccolta firme che stava per essere lanciata, ha

Cinque referendum per cambiare Milano

scelto di non essere presente soprattutto per un motivo di sostanza, che vogliamo qui ricordare anche perché diversi soci ci hanno fatto richieste in proposito.

Il problema riguarda a nostro avviso il numero e la varietà tematica dei quesiti, che come dicevamo sono ben cinque e coprono un arco estremamente ampio di contenuti, tale da caratterizzare addirittura un intero programma di governo della città, su cui oltretutto la nostra associazione, che è per definizione *one mission*, può non essere in grado di esprimere una specifica competenza.

Le cinque aree tematiche investite dai quesiti sono le seguenti:

1. Ridurre traffico e smog attraverso il potenziamento dei mezzi pubblici, l'estensione di "ecopass" e la pedonalizzazione del centro.
2. Raddoppiare gli alberi e il verde pubblico e ridurre il consumo di suolo.
3. Conservare il futuro parco dell'area Expo.
4. Risparmio energetico e riduzione della emissione di gas serra.
5. Ripristino della Darsena e riapertura del sistema dei Navigli milanesi.



Pubblicità regresso

Nelle prime settimane di ottobre è comparsa, sulla fiancata di molti tram in circolazione per le vie di Milano, una pubblicità di questo tenore: «Perché non compri un'auto? Costa meno di quanto pensi».

Il messaggio non proveniva da qualche casa automobilistica, bensì da una nota rete di vendita via Internet ed era chiaramente rivolta agli acquirenti del mercato dell'usato.

Fin qui nulla di male: i consumatori in tempi di crisi cercano di risparmiare.

La nota stonata, a nostro avviso, stava nei destinatari cui era evidentemente rivolto lo spot: oltre che agli utenti dei mezzi Atm che veicolavano il messaggio, anche a un ciclista in affanno e a un pedone trafelato, le cui figure campeggiavano sullo sfondo. Ossia alle molte decine di migliaia di milanesi e di pendolari che ogni giorno, scegliendo di spostarsi a piedi, in bici e coi mezzi, consentono alla città di non soffocare definitivamente e agli stessi automobilisti di non restare perennemente incolonnati in un ingorgo inestricabile.

Stupisce che l'azienda trasporti abbia potuto dare il via libera a questa campagna, così evidentemente in conflitto con gli interessi della mobilità sostenibile e dello stesso trasporto pubblico. E sorprende che neppure una voce istituzionale (ricordiamo che Atm è società interamente controllata dal Comune) si sia levata contro questa pubblicità-regresso.



vi abbia provveduto prima, anziché proclamare ora un ulteriore studio sul tema, rinviando nuovamente a un imprecisato futuro le realizzazioni.

È opportuno ricordare che la nostra associazione ha collaborato volontariamente, su richiesta dell'allora assessore Croci, alla redazione del Piano della Mobilità Ciclistica, che avrebbe dovuto rappresentare la volontà e la visione dell'Amministrazione comunale, con un impegno pubblico condiviso, sui temi della ciclabilità. In quel piano, pronto già nel 2007, erano contenuti anche interventi "leggeri" come quelli che ora cita l'assessore Masseroli, che forse non ne è stato informato.

Peccato che il documento sia rimasto nei cassetti: forse è il tempo di tirarlo fuori, farlo conoscere ai cittadini e soprattutto di lavorare senza altri inutili proclami. Che oltretutto, ormai a ridosso di nuovi appuntamenti elettorali, appaiono vagamente strumentali.

Anche l'affermazione che «non esiste contrapposizione fra auto e ciclisti» (*Il Sole 24 Ore Lombardia*, 3 novembre) suona mistificatoria. In una città che ha un tasso di motorizzazione doppio rispetto alle altre città europee (70-80 auto ogni 100 abitanti contro una media europea di 30-40 auto ogni 100 abitanti) il problema si pone, eccome. Innanzitutto per una questione di leggi fisiche: lo spazio è un bene limitato e non riproducibile. E il suo utilizzo chiama in causa valutazioni e scelte che sono innanzitutto politiche, su cui è inutile cercare scorciatoie ed alibi. Occorre chiedersi: che tipo di città vogliamo? Una città per le auto o una città per le persone? Ma questo dovrebbe essere un punto di partenza, non di arrivo.

Salvo voler credere ai miracoli, nelle condizioni di Milano, affermare di poter dare spazio alla bici senza toglierlo alle automobili appare, nel migliore dei casi, una fantasia frutto del bisogno di rassicurare un potente partito del motore. Nel peggiore, una ingannevole demagogia. Pura ideologia.

Eugenio Galli



Lo strumento referendario ha subito in questi anni un certo logorio e una sorta di disaffezione, probabilmente anche a causa di un uso non sempre appropriato (non siamo svizzeri...).

È vero che la politica nostrana si è rivelata in questi anni largamente incapace di produrre risposte concrete e sensate, coerenti ai bisogni collettivi, soprattutto su questioni di sostenibilità e ambiente. C'è tuttavia da chiedersi se a raggiungere questo risultato possa essere uno strumento delicato, impegnativo (per chi lo promuove) e per giunta non definitivo (il risultato non produce un vincolo giuridico a eseguire quanto deciso per via referendaria).

Il vero vantaggio dei referendum è allora forse quello di produrre una sorta di "stato di necessità" del cambiamento, imposto politicamente a chi governa la città, una volta che esso sia sostenuto da una

discussione profonda che ha coinvolto in modo partecipato tutti i cittadini. E da questo punto di vista si tratterebbe comunque di un risultato straordinariamente importante per Milano.

Ma non ci possono essere certezze in tal senso, neppure in caso di esito favorevole. E le possibilità di ottenere azioni politiche coerenti con le indicazioni espresse dai cittadini si riduce quanto più si amplia l'oggetto della domanda, perché sfuma la verificabilità. Di fronte alla estensione e alla complessità dei quesiti proposti, il timore appare dunque legittimo.

D'altro canto, stimolare i cittadini ad occuparsi della cosa pubblica è quantomai opportuno. Ma non tutto è decidibile per referendum. Altrimenti si finisce con lo svuotare anche la responsabilità specifica di chi è chiamato a governare la città. I numeri decidono la po-

litica quando questa è talmente debole da non sapersi assumere le proprie responsabilità. Mentre una politica forte agisce e crea le condizioni perché i numeri cambino.

Comunque, validate le firme raccolte, la consultazione dovrà a questo punto essere indetta al più presto.

Ricordiamo che il referendum cittadino ha valore consultivo e che è necessario, per la validità del risultato, che raggiunga il quorum partecipativo del 30% degli elettori aventi diritto.

Sarà certo una sfida importante nella quale anche molti di noi saranno personalmente coinvolti.

Come cantava Gaber, «La libertà non è star sopra un albero, / non è neanche il volo di un moscone, / la libertà non è uno spazio libero, / libertà è partecipazione...».

E.G.



Milano ciclabile

Per i pochi che ancora non sanno cosa sia il nostro censimento diciamo che in un giorno lavorativo di mezza stagione (preferibilmente maggio o settembre) ci mettiamo lungo le radiali che entrano nel centro di Milano e contiamo i passaggi dei ciclisti sia in entrata, verso il Duomo, sia in uscita verso la periferia.

Ovviamente il dato dedotto da queste osservazioni è parziale e rappresenta solo una piccola parte di quanti si muovono in bici a Milano, ma l'importanza del rilevamento sta nella sua periodicità: facciamo queste rilevazioni ogni anno a partire dal 2002, e così confrontandole possiamo capire l'evoluzione e la tendenza.

Altro aspetto da non sottovalutare è che il nostro è l'unico dato sull'argomento: non ci sono rilevamenti ufficiali e questa è ancora l'unica occasione di dare concretezza con i numeri a una popolazione altrimenti *fantasma*.

Dati generali

Dopo un paio d'anni di dati sostanzialmente deludenti sembra che qualcosa si stia muovendo sotto il cielo di Milano. La sensazione di essere in tanti e sempre di più, che ultimamente abbiamo avuto girando quotidianamente per le strade, trova quest'anno un piccolo riscontro anche nei numeri.

I dati comparati delle stazioni per cui sono stati rilevati i passaggi nelle 12 ore (dalle 7.30 alle 19.30) mettono in luce che ci si sta riavvicinando al massimo registrato nel 2006 con un incremento del 7,89 % rispetto all'anno scorso e del 12,38% rispetto al 2008.

Il dato complessivo registra un aumento del 5,5%, portando il totale dei passaggi registrati in una giornata a 30.700. Si supera di fatto la linea di tendenza che prevedevamo l'anno scorso e che ci portava a immaginare un dato per quest'anno attorno ai trentamila passaggi.

Le postazioni

Andando a vedere la situazione delle postazioni più frequentate, troviamo, come sempre, quella di Porta Venezia seguita da Beltrami e Vittoria.

Eppur (ci) si muove

Settanta volontari, quasi venti postazioni lungo la circonvallazione interna e più di centosettanta ore di osservazione e conteggio dei ciclisti metropolitani: il censimento annuale è uno sforzo che Fiab Ciclobby svolge anno dopo anno per continuare a sondare la situazione e tastare il polso della ciclabilità, verificata direttamente sul campo.

I passaggi divisi per ora confermano un uso della bici prettamente legato agli spostamenti casa-lavoro con punte di massima tra le 8.00-9.00 e le 18.30-19.30.

Il Bike Sharing

Da due anni contiamo separatamente i passaggi di bici del BikeMi, e anche da qui giungono segnali positivi: se l'anno scorso circa il 7% dei passaggi registrati riguardavano le bici pubbliche, quest'anno si arriva al 9%. Il peso delle bici pubbliche sulla mobilità ciclistica cittadina ha quindi avuto, in un solo anno, un incremento di circa il 18%.

In due casi, nelle postazioni di Augusto e Buonaparte (vicino alla stazione delle Nord di Cadorna), l'apporto delle bici pubbliche al totale supera il 20%.

Andando poi ad analizzare le postazioni dove c'è stato un significativo aumento rispetto al 2009, l'apporto del BikeMi appare evidente per almeno tre di queste (Vittoria, Correnti e Berra).

Un indicatore, questo, di come il bike sharing riceva i favori dei cittadini e che porta a una riflessione relativa al futuro: il servi-



La stazione Centrale è stata oggetto di un lungo e costoso intervento di ristrutturazione che ne ha cambiato il volto, ma che per molti aspetti pare non avere avuto come principale focus le esigenze funzionali e di servizio dell'utenza. Sembra davvero paradossale che ci si possa permettere di affrontare con tale disinvoltura progetti che riguardano uno dei principali nodi ferroviari italiani. Eppure...

Una stazione non è un centro commerciale. È invece, prima di tutto, una struttura di servizio dedicata alla mobilità e al passaggio dall'uno all'altro mezzo di trasporto. E a queste funzionalità dovrebbe rispondere con la massima effi-

Una stazione per chi?



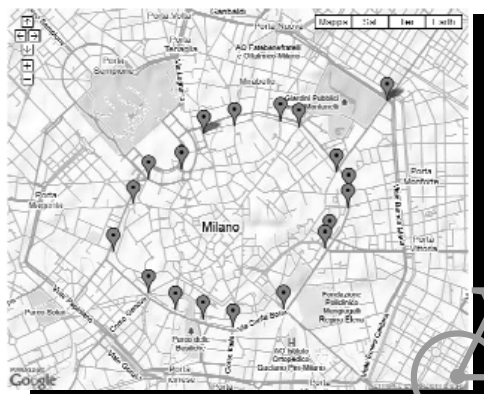
Chi arriva in bici alla stazione Centrale la posteggia dove può

cienza e attenzione possibile.

Molte osservazioni sono già state fatte in questi mesi. Ad alcune di esse si è ovviato almeno in parte, anche se resta legittimo chiedersi – dato che quei problemi erano facilmente prevedibili – perché sia stato necessario porvi rimedio dopo, magari anche con aggravio di costi, anziché progettare meglio prima.

Altre questioni invece non hanno ancora trovato risposta. Fra queste, il tema dell'accessibilità alle bici, sia per la mobilità interna che per quella intorno alla stazione.

Non c'è, e non ci sarà, una bicistazione (cioè un punto di deposito, noleggio, riparazione, informazione, dedicato a chi



Nella mappa di Google le postazioni dei rilevatori



zio va sicuramente ampliato e completato secondo il progetto originario.

Buenos Aires

Dopo la grande raccolta di firme iniziata a giugno per sensibilizzare l'amministrazione comunale sulla necessità di dare spazio alla bicicletta lungo corso Buenos Aires in occasione dei lavori di riqualificazione, siamo andati a contare direttamente i ciclisti che passano quotidianamente per il corso. I dati sono sicuramente significativi: i passaggi quotidiani lungo il corso (conteggiati all'altezza di Porta Venezia) sono 3839, quasi il 6% in più di quelli registrati poco più avanti in corso Venezia, all'incrocio con via Senato, e circa il doppio della media dei passaggi registrati nelle altre postazioni. Tenuto conto che la postazione Venezia/Senato registra ogni anno il numero maggiore di passaggi, l'asse Loreto-Buenos Aires-Venezia-San Babila si conferma di gran lunga l'asse viario più frequentato dai ciclisti nella direzione periferia-centro e viceversa.

Come dire: ci avevamo visto giusto quando ci siamo messi a chiedere all'amministrazione comunale almeno una fascia di rispetto per le bici lungo l'asse commerciale più importante di Milano.

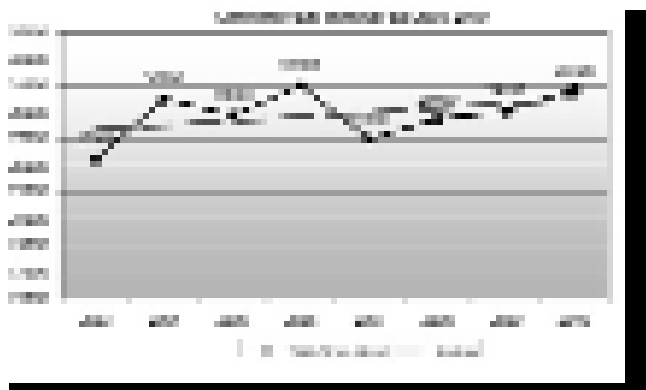
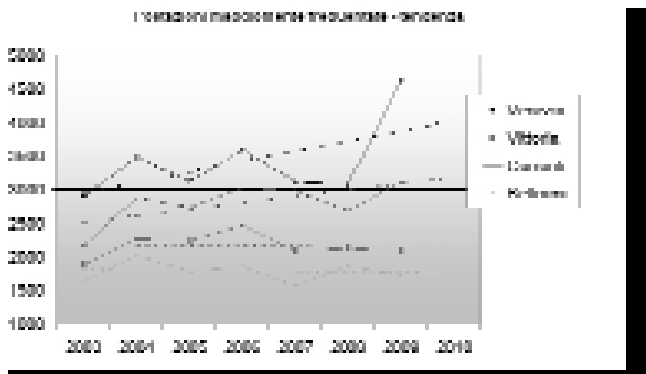
E quindi

Concludendo, possiamo parlare di dati sicuramente incoraggianti che danno la dimensione del fatto che pur tra le solite, alle volte incredibili, difficoltà andare in bici a Milano è possibile e comodo.

Nell'*ep pur si muove* aggiungiamo i cantieri che, da settembre, stanno sorgendo qua e là e che, per la prima volta dopo molti anni, riguardano corsie e piste ciclabili. Si tratta degli interventi promessi e programmati ancora dall'assessore Croci e che finalmente (meglio tardi che mai) cominciano a prendere corpo. Non sappiamo ancora che effetto concreto porteranno al muoversi quotidiano in bici.

Sicuramente sappiamo che noi l'anno prossimo saremo pronti a valutarne gli effetti con il nostro decimo censimento.

Valerio Montieri



arriva in bici). Ma non c'è neppure un parcheggio bici degno di questo nome. La salita lungo le scale non è in alcun modo agevolata (basterebbero semplici canaline), anche se, per fortuna, sembra che sia stato consentito finalmente l'uso dell'ascensore.

Inviterei tutti i progettisti e coloro che hanno la responsabilità di decidere e gestire i lavori a farsi un giro nelle stazioni ferroviarie europee per vedere come funzionano e l'attenzione con cui viene curata anche l'intermodalità tra bici e mezzo pubblico.

Per i lavori in corso alla stazione di Lambrate dobbiamo attenderci gli stessi risultati?

Lezione di educazione civica (ovvero l'elettricità salva l'anima)

Li avevo visti già ieri, rientrando a casa, verso le 17.30. Ero sulla ciclopedonale della Martesana nel tratto tra Melchiorre Gioia e Viale Monza e a un certo punto nello specchietto retrovisore (della mia bicicletta) vedo due scooter avanzare tra la gente.

Mi sono rimasti sempre dietro, non ho capito chi fossero e ho solo pensato: «ma va 'sti pirla!» (scusate il termine tecnico...). Questa mattina, ore 8.15, stessa scena, li rivedo nello specchietto, questa volta si avvicinano per sorpassarmi, sono due genitori con due bambini.

Quando il secondo scooter mi affianca gli

dico «Ma questa è una ciclabile!» e la signora mi risponde che sì, lo sa, ma che fanno prima a passare di lì. C'è meno traffico, mi dice, e allora io le rispondo che per forza c'è meno traffico: è una pista ciclopedonale!

Le dico che non stanno dando un bel l'esempio educativo ai loro figli e questa scooterista mi risponde che in fondo non c'è tanta gente. Le ribatto di averli visti anche il giorno prima, e di gente ce n'era parecchia: bambini di varie età, nonni, gente che corre ecc., e allora mi risponde: «Si ieri abbiamo sbagliato, ma i nostri scooter sono elettrici!».

Laura Coletta



Milano ciclabile

I parcheggi autoreggenti

Qualche mese fa il vicesindaco De Corato, che è anche assessore al Traffico e Mobilità, ha annunciato che sono stati messi a disposizione dei cittadini alcune centinaia di nuovi posti bici. La notizia è di sicuro interesse poiché sappiamo bene come vi sia una vistosa carenza di spazi di sosta regolare per le bici in città, a cominciare da molti dei luoghi che attraggono mobilità come scuole, ospedali, locali di spettacolo.

E, finalmente, nelle sistemazioni stradali recentemente adottate hanno fatto la loro comparsa numerose aree di parcheggio per bici e moto in promiscuo, delimitate però dalla sola segnaletica a terra (righe bianche a rettangolo) e quindi senza la possibilità di legare la bici a un sostegno fisso. Le abbiamo, non a caso, definite *autoreggenti*.

Questo tipo di soluzione può andar bene per le moto, ma certamente non per le bici, che risultano in questo modo a disposizione di chiunque desideri appropriarsene, semplicemente... portandole via di peso. Chiunque utilizzi una bicicletta a Milano questo lo sa perfettamente, e infatti si guarda bene dall'utilizzare quegli spazi di sosta.

Se dunque erano questi i nuovi posti bici cui si riferiva il vicesindaco, ci permettiamo di fargli notare che si tratta di una scelta da ripensare, se non vuole che le bici continuino a essere legate a pali e ringhiere, magari in disordine, magari una sull'altra, ma almeno... legate.



NTrovandomi in viaggio all'estero mi è capitato di notare, con una frequenza che non può essere solo dettata dal caso, la presenza di **disabili** che circolavano in piena autonomia nelle città. Mi viene spontaneo anche su questo fare il confronto con Milano, dove invece una persona con difficoltà

di movimento, temporanee o permanenti, ma a volte persino una mamma con il passeggino, incontra ostacoli insormontabili. Credo sia giusto pensarci perché la cifra caratteristica delle città virtuose, a cui ci piacerebbe poter dare un contributo, è la vivibilità, la capacità di accogliere prestando attenzione ai bisogni delle persone.

Se dunque ragioniamo di **bicicletta** è perché essa costituisce un **paradigma della mobilità sostenibile**, che abbraccia molti temi rilevanti per la desiderabilità della vita in città: mobilità, ambiente, salute, urbanistica, tutela del paesaggio, efficienza energetica, eccetera.

La bici, come spesso ricordava Gigi Riccardi, non ha una collocazione partitica: è un mezzo per muoversi. E, in questo senso, quel che diciamo qui vale chiunque sarà a governare Milano. Perché un'efficace politica della mobilità ciclistica distingue solo un buon sindaco da uno cattivo, non il suo colore politico.

Una delle prime domande consiste quindi nel chiedersi cosa si vuole che sia la bici: un **accessorio**, come si è ritenuto sin qui a Milano, **o una risorsa strategica** e una componente irrinunciabile della mobilità? Perché dalla visione accolta discendono varie conseguenze. Non ultima il fatto che, se la bici resta solo un *nice-to-have*, un accessorio desiderabile, tutto ciò che la riguarda potrà sempre essere rinviato a tempi migliori, sotto l'incalzare di altre urgenze.

Rispetto ai temi che stiamo trattando, la bici è invece parte della soluzione, non del problema. Le realtà che funzionano, dimostrano però che non basta la parola. Dunque, il **primo, indispensabile requisito**, che condiziona tutto il resto, è la **volontà politica**.

Spesso si sente dire, a giustificazione della arretratezza e della lentezza con cui la ciclabilità procede da noi, che *"manca la cultura"*, che è un *"problema tecnico"*, che *"non ci sono i soldi"*, che altrove ci sono *"abitudini differenti"*, ma di stare tranquilli perché *"in futuro"* la situazione migliorerà. Queste parole tentano in realtà di occultare la mancanza (o la debolezza) della volontà politica che dovrebbe supportare il cambiamento.

E' quanto si può constatare proprio nella ciclabilità milanese: quanto realizzato nell'arco di quasi trent'anni, spesso con opere a *scomputo di oneri di urbanizzazione* (e dunque al di fuori di una progettualità al servizio effettivo dell'utenza), manca di una regia pubblica e configura uno spezzatino spesso inutilizzabile, se non addirittura inutile.

Il **secondo** punto, che si lega in modo diretto alla volontà, è la necessità di una **visione**. Occorre chiedersi: **che tipo di città vogliamo? Una città per le auto o per le persone?** Da questa impronta iniziale discendono per coerente conseguenza scelte che vanno in una direzione o nell'altra.

E poi occorre un **metodo**. Qui il processo conta più del singolo progetto. E' necessario agevolare l'uso della bici. E bisogna prevederlo sin dall'inizio di ogni intervento.

Ci sono diversi esempi attuali che ne evidenziano l'assenza: il *Tunnel di porta Nuova*, recentemente inaugurato e vietato al transito delle bici (nessuna risposta è stata fornita



Quali scelte per il futuro di Milano

Avvicinandosi la scadenza del mandato dell'amministrazione comunale di Milano sono avvenuti già nel mese di ottobre alcuni incontri, a cui CICLOBBY, invitata, ha presentato le proprie riflessioni in tema di mobilità ciclistica. Le pubblichiamo anche qui a seguire per stimolare un dibattito costruttivo.



Tunnel di Porta Garibaldi

alle richieste che abbiamo formalmente sottoposto agli uffici competenti); e *corso Buenos Aires*, oggetto di un intervento di riqualificazione che sta dimenticando la sua fruibilità ciclistica (v. art. a pag. 11).

Come è stato autorevolmente sostenuto (Enrique Peñalosa al Global Velo-City di Copenhagen) «è da pazzi continuare a fare le cose sempre nello stesso modo e attendersi risultati diversi».

Ancora, è necessaria l'**azione**, un approccio pragmatico. Anche «*sappia trovare le soluzioni ai problemi e non i problemi alle soluzioni*». E bisogna che questa azione sia mossa da concretezza e dal senso dell'*urgenza*, perché non è possibile seguitare con annunci, attese e rinvii. La logica sottesa deve essere quella del *miglioramento continuo*.

Infine, bisogna stimolare e promuovere la **partecipazione**. Dei cittadini, delle associazioni, degli utenti. Tuttavia, **afinché il coinvolgimento sia reale, motivato e convinto**, non solo non può essere limitato a una fase di consultazione pre-elettorale, quando si accarezzano gli elettori, ma occorre anche che **non venga mai tradito**.

La bruciante delusione cui siamo andati incontro con l'amministrazione Moratti nasce esattamente e proprio dal tradimento degli impegni assunti. Il sindaco ha ribadito infinite volte, in ogni occasione, che la mobilità ciclistica sarebbe stata una priorità del suo mandato. E noi ci troviamo oggi a contare le briciole, tenendo conto che, avvio del bike sharing (fase I) a parte, per il resto non è accaduto sostanzialmente nulla.

Premesso tutto ciò, è sbagliato ostinarsi a ripetere che, per far circolare le bici, occorre costruire piste ciclabili. E' un'equazione falsa, perché tutte le migliori esperienze insegnano che una buona ciclabilità deriva invece da un mix di ingredienti, dove nessuno è prevalente sugli altri per importanza.

Così, è necessario occuparsi della **mobilità** (moderazione del traffico; corsie e piste ciclabili – essendo le prime interventi di sola segnaletica, le seconde invece caratterizzate da una infrastrutturazione fisicamente separata; marciapiedi e sensi unici, segnaletica); della **sosta** (parcheggi e attrezzature); della **intermodalità** con il trasporto pubblico (sia possibilità di *utilizzo combinato* della bici con i mezzi di trasporto collettivo, sia possibilità di *interscambio* tra bici e mezzi pubblici); della **sicurezza** (*security* e *safety*; manutenzione costante; campagne informative; educazione stradale e cultura della sicurezza; marchiatura antifurto); dei **servizi** (bike sharing, velostazioni, parcheggi custoditi, infopoint, cartografia, pubblicazioni, mobility management, ecc.).

La bici, dunque, non si identifica con le sole piste ciclabili, ma investe uno spettro di interventi e competenze assai più ampio e variegato.

Rispetto a Milano, allora, il punto non può essere quello di avere 100, piuttosto che 150 km di piste ciclabili (o 300, come era nel Piano adottato dal Consiglio comunale nel 1980, e rimasto anch'esso sulla carta), quanto piuttosto quello di avere **l'intera rete stradale (2500 km) accessibile e fruibile alla bici, per tutti, in condizioni di sicurezza**. Utilizzando, volta a volta, in modo calibrato gli ingredienti sopra indicati.

L'obiettivo che Milano deve darsi è quello di una **permeabilità diffusa** alla mobilità ciclistica: **la bici deve poter andare ovunque**. La raggiungibilità di questo traguardo non richiede anni e decenni, né investimenti impossibili e risorse infinite. Ma dipende invece sicuramente innanzitutto dalla volontà di perseguirlo.

Veniamo infine ad alcune proposte concrete.

Per il breve termine (i cosiddetti primi cento giorni)

1 Adozione del provvedimento di moderazione del traffico "Strada 30 km/h" su tutti i contrivoli della città.

2 Utilizzo regolamentato dei marciapiedi. Inutile fondentare su questo tema divisioni e conflitti con un dibattito disinformato: si tratta di applicare regole e buon senso. Esiste addirittura una *mozione del Consiglio comunale approvata all'unanimità il 17 settembre 2007*, ma rimasta



Cavalcavia di via Farini



Milano ciclabile

inattuata, che, riprendendo un lavoro di Ciclobby, individuava oltre 80 marciapiedi idonei (larghi, poco frequentati, con scarsi accessi pedonali) dove è possibile, con poca spesa, dare applicazione all'art. 39 del CdS e Regolamento del CdS art. 122, 9c, ("pista ciclabile contigua al marciapiede e percorso pedonale e ciclabile"). Basta decidersi a concretizzare, passando dalle parole ai fatti.

3 Installazione diffusa di attrezzature idonee per la sosta delle bici, a partire dai principali attrattori (scuole, ospedali, uffici pubblici, stazioni ferroviarie, etc.).

Per il lungo termine (estensione all'intera durata del mandato amministrativo).

1 Adozione e realizzazione del Piano della Mobilità Ciclistica (Bike Master Plan), che incarna insieme la volontà e la visione dell'Amministrazione sui temi della ciclabilità, definendo innanzitutto un inequivocabile impegno politico. Ricordiamo che Ciclobby, chiamata dall'assessore Croci poco dopo il suo insediamento, aveva collaborato – con un gruppo di lavoro coordinato da Luigi Riccardi – alla redazione di questo documento, con contributi di riconosciuta competenza. Tale Piano, tuttavia, pur essendo stato da tempo completato, non ha mai visto la luce per contraddizioni interne all'Amministrazione. E questo richiama il tema della "volontà politica" citato sopra.

2 Rimozione dei binari dismessi: nelle strade milanesi giacciono oltre 20 km di binari, a volte brevi monconi a volte interi tracciati, non più in uso che creano disagio e sono pericolosi per tutti, ma in special modo per la circolazione delle due ruote. Occorre pianificarne la rimozione, senza attendere che si consumino da soli...

3 È necessario dare veste compiuta al servizio di bike sharing, completando la dimensione del progetto affinché esso possa effettivamente svolgere il ruolo che gli è assegnato, come trasporto pubblico alternativo per le distanze brevi e quindi per la gestione flessibile della domanda di mobilità.

Fra le buone pratiche, citiamo il caso di **Strasburgo**, oggetto di un viaggio-studio FIAB nel 2008 e su cui è disponibile una analitica relazione sul sito FIAB, e quello di **Monaco**, direttamente confrontabile per la *forma urbis* con Milano. Ma si potrebbero anche segnalare alcuni casi italiani (Bolzano, Mestre, Reggio Emilia, per citare i principali).

Quanto alle risorse, chiarito che la ciclabilità non richiede cifre colossali, perché a volte bastano delle strisce di vernice per realizzare quel che serve, e che spesso si tratta di investimenti che giovano comunque alla mobilità generale (es. moderazione del traffico), dove i benefici superano i costi, evidenziamo tre fonti:

La legge (Codice della strada) prevede un obbligo di destinare una quota non inferiore al 10% dei proventi delle contravvenzioni al codice della strada ad interventi per la sicurezza stradale "in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili".

- **Partecipazione a bandi** (regionali, nazionali, europei) per il finanziamento di progetti
- **Applicazione trasparente del finanziamento "di scopo" ottenuto attraverso una congestion charge** ben fatta.

Eugenio Galli

Il bike sharing tra annunci e ritardi

Nei primi giorni di novembre, il sindaco Moratti, insieme all'assessore Cadeo e al presidente di Atm, Elio Catania, ha inaugurato una stazione del bike sharing in piazzale Lodi. Dovrebbe essere il primo tassello di quella "fase due" che porterà il servizio di bici condivise fuori dalla seconda cerchia del centro, quella dei Bastioni, arrivando sino alla cerchia filoviaria (quella della linea 90-91, per intenderci); estensione oggetto di reiterati annunci e conferenze stampa ma che non è ancora decollata, pur essendo declinata da oltre un anno con un gerundio presente (*sta partendo...*).

Molta parte dei ritardi è dovuta a pesantezze burocratiche (per ciascuna stazione, 30 uffici devono esprimere altrettanti pareri). Ma anche l'impulso politico ha la sua parte di responsabilità.

In tempi di elezioni, è facile prevedere che alcuni degli impegni assunti verranno finalmente realizzati per catturare la benevolenza dei cittadini. Ma può bastare questo?

L'assessore ha anche colto l'occasione per annunciare una "fase 3", che arriverà – senza dire quando – persino oltre la circoscrizione filoviaria.

Non possiamo che condividere le osservazioni di Edoardo Croci: «bisogna andare oltre e in fretta, realizzando il piano previsto senza ridimensionarlo per arrivare a 5 mila biciclette, mantenendo la corretta densità in termini di distanze fra le stazioni», ricordando che «questo è il numero per il quale il Ministero delle Infrastrutture aveva concesso un finanziamento da cinque milioni di euro».

Senza dimenticare – e non solo perché è una delle lamentele più frequenti degli utenti di BikeMi – che l'arretratezza delle nostre strade in fatto di sicurezza per i ciclisti (con la arcinota carenza di piste e corsie ciclabili e di tutto quanto possa contribuire a migliorare la vita di chi va in bici, e ad avvicinare nuovi potenziali utenti) rende la sfida ancora più ardua e per questo meno bisognosa di parole e di propaganda, che diventano tanto più insopportabili. Come certe recenti affermazioni che vagheggiano un modello berlinese per Milano (vedi art. a pag 4).

Per questo diciamo che occorre una rete ciclabile integrata e continua, che garantisca la effettiva fruibilità alla bici in sicurezza di tutte le strade della città.

E.G.

I soliti idioti

Il primo servizio di pompaggio gratuito istituito egregiamente da Nart (il grande negozio in zona Loreto, all'angolo Abruzzi/Paracelso, uno dei nostri Ciclobby Point) è cessato con il settembre di quest'anno. La titolare, da me interpellata, oltre ad avermi cortesemente messo a disposizione una sua pompa verticale, mi ha spiegato che i continui vandalismi e furti subiti (ci si attacca anche alle cose più stupide) l'hanno convinta, a malincuore, a sospendere il servizio. Peccato: era una delle piccole ma importantissime conquiste di Fiab Ciclobby, e, per colpa dei soliti idioti, ci viene a mancare. Il livello di civismo, di educazione e di rispetto si abbassa sempre di più, almeno in questa città.

Gian-Piero Spagnolo



Le nostre firme per Buenos Aires consegnate a Palazzo Marino

Alcune centinaia di persone hanno partecipato sabato 13 novembre alla manifestazione indetta da Fiab Ciclobby per la consegna delle oltre 3000 firme raccolte a sostegno della petizione per dare "strada alla bici in corso Buenos Aires".



Nella riqualificazione che si sta completando, costata diversi milioni di euro, manca qualsiasi segno di attenzione alle esigenze dei ciclisti che, numerosissimi, utilizzano ogni giorno quella strada.

Le aree di sosta sono disegnate con semplici strisce sull'asfalto e non hanno sostegni fissi cui poter legare la bici; il ciclista non ha neppure un proprio spazio di sicurezza definito da una corsia ciclabile e non vi è cenno di sviluppo delle nuove stazioni del bike sharing.

Corso Buenos Aires, luogo simbolico della città e arteria commerciale fra le più importanti d'Europa, rischia dunque di essere, alla fine dei lavori, una strada nemica della bici, un nuovo, ulteriore esempio delle occasioni mancate per il rilancio della mobilità sostenibile, a causa di una visione miope di chi dovrebbe curare l'interesse pubblico.

Manifestanti si sono radunati in piazza Argentina e, percorrendo corso Buenos Aires, hanno raggiunto in bici Palazzo Marino.

Qui hanno trovato ad accoglierli Manfredi Palmeri, presidente del Consiglio comunale, al quale Ciclobby, per voce del presidente Eugenio Galli, ha chiesto di calendarizzare la discussione in aula della mozione che, ricalcando la petizione di Ciclobby, è stata presentata anch'essa da qualche mese, a firma di consiglieri della maggioranza e della minoranza.

Palmeri ha ringraziato l'associazione e i cittadini che si sono mobilitati per ri-

chiedere la dovuta attenzione su questi temi e si è impegnato a un pronto inserimento della mozione nell'ordine dei lavori del Consiglio comunale successivo.

Il presidente Palmeri ha poi ricordato il valore civico e politico della discussione sulla mozione da parte del Consiglio, la cui attuazione resta in ogni caso di competenza dell'Amministrazione.

Sempre sulla piazza, davanti a Palazzo Marino, ci sono stati alcuni altri brevi ma significativi interventi.

Il consigliere comunale Carlo Montalbetti ha evidenziato il collegamento che questi temi hanno con l'iniziativa popolare referendaria per la qualità dell'ambiente e la mobilità sostenibile a Milano, i cui cinque quesiti saranno presto sottoposti al voto dei cittadini.

Edoardo Croci ha osservato che la questione della ciclabilità di corso Buenos

Aires ha un valore altamente simbolico se si vuole trasformare la città, migliorandone la vivibilità anche attraverso una mobilità sostenibile, come è quella resa possibile dalla bicicletta. E ha ricordato che il Comune ha occultato, tenendolo nei cassetti, il Piano della Mobilità Ciclistica che l'Amministrazione aveva preparato, quando lui era assessore, con la collaborazione di Fiab Ciclobby.

Paolo Uguccioni, in rappresentanza del Comitato di quartiere e dell'associazione dei commercianti di via (Buenos Aires Futura), ha molto apprezzato l'impegno che la nostra associazione sta portando avanti anche attraverso la petizione, perché la bici, insieme alla pedonalità e ai trasporti pubblici, faccia parte a pieno titolo della mobilità cittadina, ancora troppo fossilizzata sull'uso, e sull'abuso, del mezzo privato a motore. Uguccioni ha anche insistito sulla necessità che la Polizia Locale svolga appieno il proprio ruolo di controllo sul rispetto delle regole della viabilità e della sosta.

Tra i presenti anche Gherardo Colombo, firmatario della petizione, che, da ciclista quotidiano, ha evidenziato l'importanza di dare a chi va in bici attenzione concreta, anche attraverso interventi semplici che garantiscano la sicurezza di chi sceglie questo mezzo di trasporto e ne favoriscano il più possibile la diffusione. Colombo ha anche osservato che il tema delle regole riguarda tutti, e ovviamente anche i ciclisti.

E.G.





Parcheeggi per bici: madamina, il catalogo è questo!

Ci sono casi nei quali sembra sprigionarsi la fantasia dei tecnici nella dotazione di attrezzature per la ciclabilità. Un caso emblematico è in **via Padova**, vero catalogo a cielo aperto di rastrelliere per bici, dalle fogge più stravaganti. Con un grave limite: che spesso, a questo tripudio di forme, non corrisponde alcuna effettiva funzionalità.

Corre allora l'esigenza di ricordare che, in una rastrelliera per bici, il primo obiettivo deve essere l'idoneità dello stesso, vale a dire la semplicità, la sicurezza, l'efficacia dell'uso. A partire dalla possibilità di legare sempre ruota e telaio. Dopo, solo dopo, ci si può sbizzarrire con la fantasia, che rappresenta un plus non strettamente necessario. Altrimenti la creatività trasmette solo un senso di sciatteria.



Nuovo Ciclobby Point Di tutto e di più in viale Umbria

Se dovete prendere treni a lunga percorrenza è necessaria una sacca per contenere la bicicletta. Questo era il mio problema e me lo ha risolto Roberto Codrignani, costruendo una sacca su misura per la mia bicicletta nel rispetto delle misure imposte dalle Ferrovie.

Roberto mi ha accolto con gentilezza nel suo negozio-laboratorio di viale Umbria 120, dove vende non solo zaini, tende, sacchi a pelo e tende da sole, scarpe da trekking e accessori kayak, ma realizza anche tensostrutture, striscioni pubblicitari, teloni di tutti i tipi, gazebo...

È un indirizzo che non può mancare nell'agenda di chi è in caccia di cose particolari. I prezzi sono contenuti e per i soci Fiab Ciclobby ci sono sconti: chiedete a Roberto.

Maria Gabriella Berti

Convocazione dell'assemblea ordinaria dei soci

L'Assemblea annuale dei soci di Fiab Ciclobby si svolgerà presso la sede dell'associazione, in via Borsieri 4 a Milano, **sabato 26 febbraio 2011** in prima convocazione alle ore 14.15 e in seconda convocazione **alle ore 14.45**.

Ordine

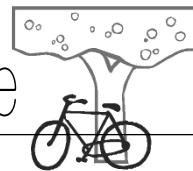
del giorno

- Relazione del Presidente e discussione
- Conto consuntivo 2010
- Bilancio preventivo 2011
- Varie ed eventuali.

Possono partecipare all'Assemblea, con diritto di voto, tutti i soci che siano in regola con il pagamento della quota sociale.

Al termine dell'Assemblea avremo il piacere di festeggiare insieme i 25 anni di vita della nostra associazione con un piccolo rinfresco.





Le serate di BiciMondo

Non solo cicloturismo

Il 2010 sta per terminare, con Fiab Cicloby l'abbiamo passato pedalando molto: gli appuntamenti ciclistici sono stati tanti e sempre ci sono piaciuti. Perché, come ha detto Alfredo Oriani già nel 1918 (*La bicicletta*, ed. Longo), «Il piacere della bicicletta è quello stesso della libertà, forse meglio di una liberazione: andarsene ovunque, ad ogni momento, arrestandosi alla prima velleità di un capriccio, senza preoccupazioni...».

Con Fiab Cicloby non abbiamo solo pedalato, siamo andati a teatro con lo spettacolo *Biciclette* tratto dal romanzo di Michele Marziani *Umberto Dei Biografia non autorizzata di una bicicletta* (ed. Cult). Poi le serate di fronte al grande schermo: gli appuntamenti di Bicinema si sono susseguiti quasi tutti i mercoledì.

Ci siamo incuriositi ed emozionati nelle 12 serate di BiciMondo, assistendo alle proiezioni e ai racconti di ciclovacanze o di cicloavventure nonché di pedale di impe-

gno civile come quella per la *Memoria del Vajont* di Massimo Braghini.

Abbiamo anche riso alla presentazione del libro *La svizzera non è un trullo* di Antonio Nebbia che ha intrattenuto i presenti, moderando, ma anche accendendo il dibattito nella serata del 29 aprile. Abbiamo scoperto o ritrovato percorsi ciclabili nella presentazione delle guide *Ciclopista del Sole 2* di Claudio Pedroni e *Piste ciclabili e greenways in Lombardia* di Albano Marcarini (entrambi ed. Ediciclo).

E che dire della scoperta che nel 1924 una donna, Alfonsina Strada, per la prima e unica volta partecipa al Giro d'Italia con gli uomini, come ha raccontato Gino Cervi nella presentazione del libro scritto con Paolo Facchinetti *Giro d'Italia. Strade storie oggetti di un mito* (ed. Bolis): alla bici di Alfonsina è dedicata la bella copertina, naturalmente rosa.

Maria Gabriella Berti

Promozione della ciclabilità: un documento europeo

Sul sito web del Parlamento europeo è stato pubblicato qualche mese fa uno studio sulle politiche di promozione della ciclabilità.

Il documento, intitolato *The promotion of cycling* e attualmente disponibile in inglese, contiene una panoramica ampia e di notevole interesse di buone pratiche per la ciclabilità, con riferimenti a casi concreti di studio e utili suggerimenti su quasi tutti i possibili filoni di intervento.

Dopo una introduzione sui principali benefici derivanti dall'uso della bici (in termini di efficienza dei trasporti, miglioramenti ambientali, effetti sulla salute, sulla forma fisica e sul benessere delle persone, nonché impatti economici e sociali), il documento analizza i principali problemi, evidenziando anche la situazione a livello europeo (statistiche di utilizzo, politiche nazionali e locali). E infine descrive le principali sfide e opportunità, con riferimento ad alcune *good practices* ("buone pratiche").

Il documento può essere scaricato dal sito ufficiale oppure scrivendo *The promotion of cycling* nella finestra di ricerca di Google: le cose possono cambiare, ma oggi come oggi è il primo documento che vi si presenta.

Che la bici non sia noiosa

David Byrne: «Cosa rende una città un posto dove la gente vuole vivere? Molto dipende dalla gamma di opportunità e alternative».

La bici come punto di osservazione sul mondo, finestra sulla realtà circostante. Spaziando dalla musica alla politica, dalla filosofia alla *forma urbis*, all'arte, dalla società alla cultura, l'autore – musicista, regista, cofondatore dei Talking Heads – esprime la relazione con ciò che lo circonda, usando spesso la bici come pretesto nel suo viaggio attraverso città di tutti i continenti.

Il punto di arrivo è New York, con le sue recenti trasformazioni, dove Byrne ha organizzato (ottobre 2007) un convegno sulla bici, cercando di rendere il tema anche divertente: «se la promozione sarà noiosa, allora lasciamo perdere». È l'occasione per sentire la voce di alcuni dei protagonisti internazionali del cambiamento: Enrique Peñalosa, Janet Sadik-Khan, Jahn Gehl, Jane Jacobs.

Introduzione ed epilogo completano il libro con alcune stimolanti riflessioni sui temi della mobilità dolce, sulla sua necessità, sulla sua urgenza, ma anche sulla sua bellezza e sul senso di liberazione che dalla bici promana.

«Osservare e partecipare alla vita di una città – anche per una persona riservata e spesso schiva come me – è una delle grandi gioie dell'esistenza», conclude Byrne. C'è nella bici un miracolo di umanità, alla portata di tutti.

E. G.

David Byrne, *Diari della bicicletta*, Bompiani Overlook, 2010



Parole su due ruote

Miracoli di una tecnologia eterna

Il libro da leggere appartiene a quei miracoli di una tecnologia eterna di cui fan parte la ruota, il coltello, il cucchiaio, il martello, la pentola, la bicicletta. Il coltello viene inventato prestissimo, la bicicletta assai tardi. Ma per tanto che i designer si danno da fare, l'essenza del coltello rimane sempre quella. Potete inventare un sistema di cambi sofisticatissimo, ma la bicicletta rimane quel che è, due ruote, una sella, e i pedali. Altrimenti si chiama motorino ed è un'altra faccenda.

Umberto Eco, *Libri da consultare e libri da leggere*, in *La bustina di Minerva*, Bompiani 1999.



Dicembre e gennaio: tempo di rinnovare la tessera a Fiab Ciclobby! E questa volta il promemoria vale proprio per tutti: a meno che non vi siate iscritti negli ultimi mesi del 2010, la vostra tessera a dicembre scadrà e quindi è tempo di pensare al rinnovo.

Come saprete, dallo scorso anno la tessera a Fiab Ciclobby ha validità da gennaio a dicembre; per passare a questo nuovo sistema abbiamo avuto un anno di transizione un po' complicato per chi era già socio, ma adesso questo periodo è finito e per tutti è tempo di rinnovo.

Rinnovare la tessera a Fiab Ciclobby significa confermare il proprio sostegno all'associazione che porta avanti i diritti dei ciclisti per avere città amiche della bicicletta e una politica a favore della mobilità dolce su tutto il territorio nazionale, per dare ovunque strada alla bici e sicurezza ai ciclisti. Ciclobby infatti è attiva a Milano, ma fa parte della Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) e grazie a tutta la rete delle oltre 120 associazioni locali l'azione che porta avanti è davvero a livello nazionale.

Purtroppo sono ancora poche le città che hanno messo in atto seriamente piani di ciclabilità e Milano non è certamente fra queste, per noi di Fiab Ciclobby l'impegno è quindi gravoso, vista la

Campagna iscrizioni 2011

È tempo di rinnovare la tessera!

E perché? Ma per confermare la scelta di sostenere i diritti dei ciclisti, per mantenere l'assicurazione RC e per poter partecipare alle gite.



QUOTE ASSOCIATIVE 2011 (nuovi soci e rinnovi)

Socio ordinario	€ 30
Socio sostenitore	€ 40
Socio benemerito	€ 80
Familiare di un socio	€ 15
Gruppi familiari (senza limite di numero)	€ 60
Da 6 a 18 anni e studenti	€ 15
Sotto i 6 anni	gratuita

La tessera Fiab Ciclobby ha validità gennaio-dicembre.

difficoltà della nostra amministrazione comunale a capire il grande contributo che noi ciclisti possiamo dare per una città più vivibile, e qualche volta ci sentiamo scoraggiati.

Anche per questo abbiamo bisogno del sostegno e della partecipazione di vecchi e nuovi soci, per avere una spinta a **continuare**: a portare avanti le nostre proposte ai diversi livelli delle amministrazioni di Comune, Provincia e Regione; a fare interventi di sensibilizzazione attraverso i media; a organizzare

L'iscrizione a Fiab Ciclobby dà diritto a utilizzare le moltissime convenzioni stipulate dalla Fiab, ma molti soci non lo sanno. Una nostra socia storica, e spesso presente nelle nostre attività, ha recentemente confessato di aver fatto una bellissima settimana di vacanza "bici e barca" con Zepelin senza chiedere lo sconto, perché non lo sapeva!

Qui ti diamo qualche esempio, ma sul sito www.fiab-onlus.it trovi l'elenco completo nella sezione **I VANTAGGI DEI TESSERATI FIAB**.

Numerosi tour operator cicloturistici riservano ai tesserati Fiab sconti interessanti per le vacanze in bicicletta, ne citiamo solo alcuni: **Associazione Jonas, Bike Basilicata, Due ruote nel vento, EuroBike Tour, Girolibero, Ichnusabike, Verdenatura, Zeppelin**.

Alberghi: sconti particolari in centinaia di alberghi, pensioni, bed&breakfast e cam-

Sconti e agevolazioni per i soci Conosci le convenzioni Fiab?

peggi in tutta Italia aderenti alla convenzione Albergabici; li trovi in www.albergabici.it.

Ostelli AIG: tessera gratuita da ritirare in uno dei 100 ostelli italiani e sconto del 15% presso le strutture di Alghero, Bergamo, Bologna, Cagliari, Firenze, Loreto, Milano, Napoli, Palermo, Perugia, Roma.

Agrisebino: sconto del 15% sui menù proposti ai soci che hanno prenotato in una delle aziende agrituristiche sul lago di Iseo facenti parte dell'associazione; le trovi in www.agrisebino.com.

Umbria in Campagna: in alta stagione sconto del 10% presso le oltre 60 strutture associate, e sconti anche superiori nei periodi di bassa stagione.

Cabinovia di Recoaro Terme - Recoaro Mille: trasporto gratuito della bicicletta.

Onda Selvaggia: sconto del 10% per l'attività di rafting (sul Brenta); sconti particolari ai gruppi e per le attività di kayak, hydrospeed, trekking, arrampicata, escursioni *nordic walking* (in Valsugana); trovi tutto in www.ondaselvaggia.com.

Amatori: sconto 8% sui viaggi nei cataloghi Croazia, Slovenia, Montenegro, Bosnia Erzegovina, Albania. Sconto 10% sui traghetti Italia/Croazia; cerca i particolari in www.booking.amatori.com, www.traghetti.amatori.com.

Molti di questi sconti, tenendo conto che si applicano su cifre spesso non piccolissime, **valgono da soli il costo dell'iscrizione** a Fiab Ciclobby, che nonostante l'inflazione più o meno strisciante resta di 30€ l'anno.

azioni di protesta, quando richieste e proposte non bastano. In altre parti del Notiziario potete avere informazioni sulle diverse attività di Fiab Ciclobby e capirete come è importante avere un'associazione più forte se vogliamo dare più peso alle nostre richieste.

Ma essere iscritti a Fiab Ciclobby significa anche avere diritto all'assicurazione RC, che risponde dei danni che potremmo causare con la nostra bicicletta, e al servizio di consulenza legale e assicurativa per il recupero dei danni che altri potrebbero fare a noi.

Significa poter partecipare alle tantissime iniziative che ogni settimana vengono organizzate, dai giri in città alle pedalate fuori porta, fino alle vacanze in bicicletta.

Significa ottenere agevolazioni nei Ciclobby Point e beneficiare di tutte le convenzioni stipulate dalla Fiab, vantaggi talvolta così interessanti da ripagare ampiamente il costo dell'iscrizione.

Per avere questi diritti naturalmente è necessario essere in regola con l'iscrizione e quindi guardate gli orari di segreteria o, meglio ancora, in occasione di un'iniziativa passata alla sede di Fiab Ciclobby, sarà anche l'occasione per conoscerci un po' meglio. E se proprio non potete venire a trovarci, sul sito è sempre possibile iscriversi e pagare direttamente *online*.

Dopo aver rinnovato la vostra tessera ricordatevi che, se tutti gli attuali soci portassero un solo socio in più, di colpo la nostra forza raddoppierebbe; e visto che è tempo di regali, tenete presente che l'iscrizione a Fiab Ciclobby è sempre un ottimo regalo per un amico ciclista.

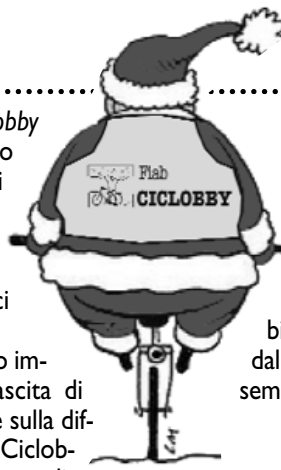
Stefania Fusco Nerini



Questo numero di *Ciclobby* Notizie arriva nel periodo delle festività natalizie che ci accompagnano verso l'anno nuovo. È dunque per tutti noi l'occasione di augurare ai nostri soci e ai nostri amici un anno sereno e di pace.

Per noi il 2011 sarà un anno importante, il 25° della nascita di Fiab Ciclobby. Per continuare sulla difficile strada del suo impegno Ciclobby ha bisogno di energie, di teste, di competenze.

Quindi di persone, di nuovi soci: chi non è iscritto può regalarsi l'iscrizione, chi già lo è può pensare all'**iscrizione come idea-regalo per un amico ciclista**. E per un regalo c'è anche la nuova T-shirt Fiab, in nero e in beige, che promuove l'uso della bicicletta.



Piccoli, ma graziosi regali (disponibili in sede, ma anche in libreria) sono infine i due libri di Anna Pavan, con foto di Guia Biscaro, dedicati alla scoperta di itinerari nella nostra città in bicicletta: "Perché Milano, vista dal sellino della bici, a volte non sembra più la stessa".

Auguri e regali

22 e 23 gennaio: porte aperte a Fiab CICLOBBY

Nel week end di sabato 22 e domenica 23 gennaio la sede resterà aperta ininterrottamente dalle 10 alle 18 per permettere a tutti quelli che non lo avranno già fatto, di rinnovare l'iscrizione per il 2011.

Venite da soli o con un amico ancora non iscritto (viva i nuovi soci), ma venite: sarà una bella occasione anche per conoscerci meglio e parlare di quello che facciamo (e non facciamo) a Fiab CICLOBBY.



Vieni a trovarci in centro!

Per facilitare i contatti con i soci, e con i non soci che vogliono sapere qualcosa di più su di noi, sul significato e i vantaggi dell'iscrizione alla associazione cicloambientalista che difende i loro diritti, Fiab Ciclobby ha avuto la disponibilità del centralissimo negozio ChiAmaMilano per alcuni giorni nell'orario dell'intervallo, o "pausa pranzo" come spesso si dice. Lì sarà presente due volte al mese, da gennaio a giugno, la nostra segretaria organizzativa Vanna Bartesaghi: passate a trovarla, quattro chiacchiere e magari un caffè non potranno farvi che bene, se siete gente che va in bicicletta.

Fiab Ciclobby è a disposizione dei ciclisti al Negozio Civico ChiAmaMilano, largo Corsia dei Servi 11 (zona Vittorio Emanuele/San Babila) il secondo e quarto mercoledì di ogni mese da gennaio a giugno.



Bimbi in bici, bimbingrill

Per questa pedalata nei parchi periferici di Milano Sergio Mura, il capogita, per facilitare la partecipazione aveva persino previsto tre punti di ritrovo, l'ultimo alla chiesetta di San Cristoforo sul Naviglio Grande.

Con grande sforzo personale perché, da buon organizzatore, si è portato con il suo carrello rimorchio tutto il necessario per la grigliata: fornello a gas + griglia + sostegni + bombola del gas e pietra lavica dell'Etna.

Comunque, anche se il tempo era incerto, eravamo 17: 2 nonne, 5 mamme, 3 papà, 4 bambini pedalanti, 1 semipedalante, 4 non pedalanti. E se vi sembra che i conti non tornino, vi sbagliate...

Dopo aver vagato un po' tra i laghetti del bellissimo Parco delle cave il capogita individuava un bel praticello dove accamparci: scaricato il materiale dal carrello, montata la griglia, attaccata la bombola, non faceva in tempo

Minacciava pioggia e invece è uscito il sole! Peccato per tutti i bambini che (genitori spaventati dal meteo) non sono venuti...



ad accendere il fornello che un'auto delle Gev (Guardie Ecologiche Volontarie) del parco si fermava accanto a noi. Ops! A quanto pare nel parco è vietato fare grigliate. Anche i migliori sbagliano... e le Gev, clementi, non ci multano.

Per fortuna si fa prima a smontare che a montare un fornello griglia e in meno che non si dica si risale in bici pedalando in direzione Boscoincittà, dove esiste un'area attrezzata per le grigliate. Ancora più fortunati, troviamo un camino libero e, subito sguinzagliati i bambini a fare legna, acceso il fuoco, in meno di un'ora la brace è pronta e si comincia a cucinare. La grigliata è salva!

Il bilancio quindi è positivo, la spancia piena, i bambini si sono divertiti, gli adulti hanno chiacchierato. Attendiamo con ansia che Sergio organizzi un'altra passeggiata per bambini che piace anche ai grandi.

Massimo Conter



Mi chiamo Blasco de Agua, sono un giovanotto di taglia media e mi è stato chiesto di scrivere un reportage sulle mie vacanze.

Allora: io le vacanze avrei potuto passarle in villaggio turistico. Infatti la mia prima idea è stata quella di mollare la mia padrona nel parcheggio di un auto-grill (tanto prima o poi qualcuno l'avrebbe raccolta), ma poi ho avuto un rimorso di coscienza perché - poveretta - in fondo mi ha fatto compagnia per mesi e mi guarda sempre con quell'occhio affettuoso e fedele. Mi sarei sentito un verme.

Quindi ho deciso di portarla a fare un giro in bicicletta: lei in sella a pedalare, e io dietro nel mio carrozino (così sarebbe anche dimagrita, che ne aveva bisogno, al contrario di me). Per fortuna nei viaggi organizzati non mi prendono, perché odio mescolarmi agli umani che si mettono le dita nel naso e poi dicono a me che faccio schifo e sono sporco. Oppure si tirano indietro terrorizzati, come se fossi una tigre siberiana. Così ci siamo rivolti a un'agenzia che organizza

Una vacanza da cani

tour individuali e siamo andati all'estero, perché in Austria c'erano un sacco di alberghi pronti a stendermi il tappeto rosso. Abbiamo scelto di percorrere la valle della Drava, tra Tirolo e Carinzia - da Sillian a Klagenfurt.

La mia padrona ha comprato il rimorchio su e-bay. Costava solo 72 euro, e ci ha impiegato solo tre settimane a capire come si montava (la prossima volta ne prenderò una di razza, magari meno devota ma più intelligente). Poi mi ha costretto a fare la vaccinazione antirabbica e il passaporto canino, perché altrimenti non mi avrebbero fatto varcare i confini.

Ma se avrei preferito che quella sapesse guidare un po' meglio la bicicletta. In

discesa morivo di spavento e a un certo punto lei si è anche inferocita perché sosteneva che, dimenandomi come un osso, rischiavo di farla cadere. Mi aveva agganciato per bene con un guinzaglio di sicurezza e quindi non potevo scappare.

Il mio terrore era giustificato: infatti, in Isalita ci siamo rovesciati e quella invece di soccorrermi rideva. Però le parti in cui la pista ciclabile era sterrata mi piacevano un sacco. Lì mi faceva scendere e correvo con le orecchie al vento lungo il fiume. Sono un cane molto poetico, oltre che veloce quanto una bicicletta.

In albergo mi sono trovato benone. Ero l'unico a fare colazione in camera. servito e riverito - i cani non sono ammessi in sala da pranzo. E a Klagenfurt mi hanno portato da McDonald's. Morale: non abbandonate i vostri padroni.

Blasco de Agua Morpurgo

Da "Metro" 17/09/2010, pagina a cura di Patrizia Pertuso, nel quadro della campagna "Di Metro mi fido" contro l'abbandono degli animali domestici nel periodo estivo. Grazie per la gentile concessione di riproduzione integrale.

L'idea di fare una vacanza in bicicletta, considerata folle da quasi tutti i miei amici, mi è nata un paio d'anni fa quando – separata da poco – mi sono trovata, dopo vent'anni di vacanze in famiglia, ad affrontare la scelta di come organizzarmi per le vacanze da sola. Dopo una breve prova con una vacanza di Capodanno, quando ho scoperto che gli stessi organizzatori, Stefania e Alberto, proponevano una ciclospedizione in Sardegna, non ho esitato a iscrivermi.

Scopro da subito che per una neofita tutto rappresenta un problema: bagaglio? trasporto del suddetto? abbigliamento? Mio fratello mi presta delle borse da bici che sembrano bellissime, ma che si riveleranno scomodissime e quasi impossibili da trasportare quando si staccano dalla bici...

Il buongiorno si vede dal mattino e il mio primo ostacolo è... la scala per arrivare al binario della stazione di Lambrate: la bici è talmente carica che è quasi impossibile sollevarla. Sul treno comincio a conoscere quelli che saranno i miei compagni di viaggio per una settimana. Mi consola notare che ci sono delle persone non giovanissime: il fatto di vederli in una splendida forma fisica dovrebbe insospettirmi... ma anche questa ingenuità fa parte del bagaglio del neofita!

Viaggio in treno per Genova, tranquillo. Arrivo al porto, facile. Imbarco, pure. Notte in nave, abbastanza liscia. La sveglia è alle 5.30, a Porto Torres. Sbarchiamo e la Sardegna ci accoglie con una pioggerellina fine... pedalare con i bagagli non è facile, ma pian piano mi abituo e riesco anche ad affrontare una leggera salita senza troppa difficoltà.

Il primo impatto con la Sardegna è veramente inebriante: fiordalisi (erano decenni che non ne vedevo) e ginestre fioriti, un profumo di macchia mediterranea e terra umida di pioggia...

Arriviamo al primo agriturismo; è presto, nel frattempo smette di piovere e si decide di lasciare i bagagli e partire per Capo Caccia.

Il tragitto, bellissimo dal punto di vista paesaggistico, mi è sembrato lunghissi-

mo e faticosissimo, non avevo MAI affrontato salite così ripide e lunghe... capisco immediatamente di essere la persona meno allenata del gruppo: dopo i primi 100 metri di salita TUTTI mi superano. Comincio a chiedermi perché ho scelto una vacanza di questo tipo e cerco di rispondere alla domanda che spesso nella mia vita mi è stata posta: "Ma chi te lo fa fare?".

La salita mi sembra veramente impossibile ma arrivo e mi siedo (crollo) per terra sull'argine della strada, pensando:

Racconto di una ciclovacanza in Sardegna **L'isola delle due ruote**



"Cristina hai sbagliato tutto! Non hai il fisico, non hai l'età, non sei la persona adatta per questo genere di vacanze! Informati, puoi tornare indietro domani oppure farti trasportare insieme ai bagagli da un agriturismo all'altro..."

Ma non c'è tempo per esitazioni, ripensamenti e dubbi: arrivati a Capo Caccia, ci sono le grotte di Nettuno da visitare (sono 600 scalini da scendere e altrettanti per risalire!) e poi di nuovo in sella per tornare "a casa". Prima di rientrare passiamo per una spiaggia: i più temerari fanno il bagno, ma la mia giornata è stata abbastanza lunga, le forze che mi rimangono servono solo per fare la doccia. La ce-

na è la prima delle numerose cene sarde a base di *porceddu*, cinghiale, capretto, agnello: deliziosa per chi ama la carne ma non per me, che non ne mangio.

La mattina dopo ci aspetta un bel sole: si parte puntualissimi alle 9, meta Alghero! Qui lasciamo le bici e circoliamo un paio d'ore a piedi per la città: bellissima, con forti influssi catalani, affascinante, come tutte le città di mare.

Si riparte, ancora bei saliscendi, puntiamo verso l'interno, salite dolci e discese di quelle che non mi fanno paura, anzi le sfrutto per prendere la rincorsa per poter affrontare la salita successiva. Il paesaggio è sempre splendido, verdissimo, molti fiori coloratissimi, papaveri, bocche di leone, ancora fiordalisi e tanti altri che non conosco. Dopo il pranzo si affronta la prima, vera, temuta salita che ci porterà a Ittiri! Sei interminabili chilometri di pendio, senza tregua. Sono convinta che non ce la farò mai. Ma sono anche un capricorno con ascendente capricorno e la mia forza di volontà supera quella della mie gambe.

Nei momenti di sconforto (per fortuna non mi sente nessuno) e penso ai chili di troppo, ai discorsi del mio cardiologo... e continuo, pedalo, pedalo, pedalo... piano, pianissimo, probabilmente a piedi sarei più veloce ma insisto sui pedali, con il "rampeghino", non supero mai i 6 km all'ora quindi, in teoria, tutto lo sforzo è durato solo un'ora, un'interminabile ora...

Finalmente si arriva: ce l'ho fatta: che immensa soddisfazione!

La terza giornata inizia con il sole e Gavino, il padrone dell'agriturismo, ci prepara una splendida colazione superenergetica. Lui è simpaticissimo, ci intrattiene e ci coccola come non mai: secondo me ci guarda con un po' di invidia, credo che gli piacerebbe unirsi a noi... ma ci aspetta la strada per Sassari, bellissima, deserta con lunghi saliscendi, ponti e viadotti che con il vento fanno un po' paura... ma ce la faccio, senza troppa fatica. Adesso (e questo durerà per tutto il resto della vacanza) viaggiamo con il mare a sinistra e la mac-

>>>



>>>

chia mediterranea a destra.

Entriamo a Sassari in bici: è incredibile, bastano 10 bici che arrivano insieme nel centro storico per farci sentire una *critical mass*, la città è bellissima, ripartiamo verso il prossimo agriturismo.

La discesa verso Costa Paradiso è un'altra di quelle toste: non volevo andarci, da un lato perché pensavo alla risalita, ma anche perché volevo mantenere il ricordo di più di 30 anni fa quando era un vero "paradiso": oggi il paesaggio è ancora mozzafiato ma la costa è devastata dal cemento.

Bellissima la successiva tappa di Palau, dove ci imbarchiamo per La Maddalena e poi, immancabile, la sosta a Caprera. Chez Garibaldi ci aspetta, come pure la tomba dell'eroe dei Due Mondi ma non ci facciamo mancare neppure un brevissimo giro dell'isola, la scoperta di una splendida spiaggia dove sarebbe bello fare un bagno da dieci e lode ma... faccio in tempo a togliermi una scarpa che si riparte. Niente bagno!

Da lì in poi i giorni si susseguono tra faticose salite (indimenticabile quella di Castelsardo) e piacevoli discese: il sole ha deciso di non abbandonarci mai e facciamo il bagno ogni volta che abbiamo il tempo di fermarci almeno un'oretta.

La settimana trascorre in un soffio. Bilancio? Ho affrontato (con i miei tempi e con il valido aiuto di chi - a turno - rimaneva con me elargendomi preziosi consigli) tutte le salite. La più ostica? Quella per arrivare in un luogo dimenticato da Dio e dagli uomini, "Li monti tundi": un numero infinito di km in salita lungo l'Orientale Sarda, una strada impossibile, senza banchina e a strapiombo e, *dulcis in fundo*, percorsa anche da traffico pesante; e non è tutto, perché gli ultimi 900 metri sono di sterrato ciottoloso e ripido, tanto che tutti - non solo io - lo percorrono a piedi spingendo la bici e magari dedicando agli organizzatori un pensiero non proprio benevolo.

Il bilancio, però, è estremamente positivo: la Sardegna tra fine maggio e i primi di giugno è una favola, le salite, con buone gambe, tanta forza di volontà e un po' di consigli sull'uso del cambio si possono affrontare. Insomma, una vacanza veramente unica, resa tale anche e soprattutto dallo splendido gruppo di persone con le quali ho avuto la fortuna di condividerla.

Maria Cristina Negro

Che cosa c'è di nuovo nel Codice della Strada?

Tra le modifiche introdotte nel Codice della strada (182 comma 9-bis) dalla legge 120, approvata dal Parlamento a fine luglio 2010, c'è una sola vera novità che riguarda i ciclisti, ed è l'obbligo, in vigore da metà ottobre, di indossare giubbino o bretelle catarifrangenti nelle gallerie in città e nelle ore serali fuori dai centri abitati.

Noi desideriamo sottolineare che, a prescindere da qualsiasi obbligo di legge, sulle strade la visibilità è sicurezza, soprattutto per il ciclista: e dunque anche l'uso di indumenti catarifrangenti è sempre raccomandabile.

La nostra federazione nazionale ha osservato che le nuove norme «sembrano utili, anche se pare ancora mancare un disegno organico che invece è fortemente auspicabile: il Codice della Strada continua a essere un testo ipertrofico, di complessa leggibilità, oggetto di ripetute modifiche parziali e poco attento alla promozione della mobilità sostenibile».

Fiab ha anche espresso «viva soddisfazione per l'abrogazione della norma che prevedeva la perdita dei punti della patente per infrazioni commesse in bicicletta (oggetto di numerosi ricorsi sin dalla sua emanazione per la sua iniquità, e su cui fra l'altro pendeva un giudizio davanti alla Corte costituzionale)». Infatti, il comma 2 lett. b) dell'art. 43 della legge 120/2010 ha abrogato il seguente comma: «2. Se il conducente è persona munita di patente di guida, nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, sono stabilite le sanzioni ammini-

strative accessorie del ritiro, della sospensione o della revoca della patente di guida, le stesse sanzioni amministrative accessorie si applicano anche quando le violazioni sono commesse alla guida di un veicolo per il quale non è richiesta la patente di guida. In tali casi si applicano, altresì, le disposizioni dell'articolo 126-bis».

In questi mesi sono state pubblicate dai *media* notizie contraddittorie sull'obbligo del casco per i ciclisti, ma questo obbligo non esiste, neppure per i minori di 14 anni, anche se il casco era, e resta, consigliato.

Fiab condivide pienamente questo approccio, «in sintonia con l'intero movimento ciclistico europeo (riunito sotto la sigla Ecf - Federazione Europea dei Ciclisti)», ricordando anche che, «statistiche alla mano, i due unici provvedimenti efficaci per la sicurezza dei cicli-



sti e di tutti gli utenti della strada sono l'incremento del numero dei ciclisti stessi (la *Carta di Bruxelles* - di cui anche il Comune di Milano e tra i firmatari (ndr)- si propone di raggiungere la media europea di spostamenti in bicicletta del 15% di composizione modale) e la riduzione della velocità nei centri urbani da parte dei veicoli a motore attraverso la diffusione delle "zone 30" e delle "isole ambientali". Ma di interventi di questo tipo al momento non c'è traccia».

Velo-City a Copenhagen: una città da vivere

La prima Conferenza europea della bicicletta si è svolta a Brema nel 1980. Da allora sono passati trent'anni e questo evento ormai annuale si è confermato come il più importante appuntamento di questo tipo. Per chi vuole avere un quadro generale di che cosa si stia facendo nel mondo per favorire l'uso quotidiano della bicicletta è ormai un *must*. Per le città ospitanti, poi, è sempre stata un'occasione per far fare un grande passo in avanti alla ciclabilità con nuove politiche e nuovi interventi. Dublino, Basilea, Barcellona, Parigi, Monaco ne sono la dimostrazione.

Lo scorso giugno a Copenhagen gli oltre mille partecipanti al VeloCity Global hanno potuto toccare con mano come si può trasformare una città assediata dal traffico in un luogo ideale per vivere, con accorte politiche che mettono al centro l'uomo invece dell'auto. Le relazioni di sindaci, amministratori e tecnici da tutto il mondo hanno mostrato come anche grandi metropoli, o addirittura megalopoli, come New York, Parigi, Bogotà, Mexico City, Seoul, per citarne solo alcune, hanno capito che il futuro è nella mobilità sostenibile.

Purtroppo l'assenza di rappresentanti delle istituzioni italiane, sia come relatori che come spettatori, ci ha molto addolorato ed è stata un'altra occasione mancata per portare il nostro paese al livello delle altre nazioni europee.

Doretta Vicini, vice presidente di ECF, la federazione europea delle associazioni ciclistiche, ci racconta come sono andate le cose al Velo-City di Copenhagen, ci dice dove si svolgeranno i successivi fino al 2013, e per il 2014-2015 esprime una speranza che è di tutti noi.



Sindaci di Copenhagen e di Frederiksburg, le città che insieme hanno ospitato il VeloCity, hanno messo simbolicamente nelle mani del vicesindaco di Siviglia, Antonio Rodrigo Torrijos, la bicicletta-trofeo del VeloCity, giacché sarà la bella città spa-

gnola, che si affaccia sul fiume Guadalquivir, la prescelta per l'edizione 2011, che si svolgerà dal 23 al 25 marzo.

Siviglia ha vinto la gara prevalendo su altre concorrenti perché ha dimostrato al mondo che si può "ri-ciclare" una città in breve tempo. La capitale andalusa è riuscita ad aumentare il numero dei ciclisti da poche migliaia a 60.000 al giorno, portando la percentuale dell'uso quotidiano della bici al 7,5%.

Dopo Siviglia il VeloCity andrà nel 2012 oltre oceano, a Vancouver, per ritornare in Europa, a Budapest, nel 2013. La nostra speranza è che nel 2014 o nel 2015 possiamo approfittare di quest'occasione unica per mostrare al mondo che anche in Italia si è capito che la politica della ciclabilità è economicamente e umanamente sostenibile; se avremo qualcosa da mostrare, naturalmente.

Doretta Vicini (vice presidente ECF)

FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta, esprime viva soddisfazione per l'accordo tra la Regione Liguria e Trenitalia Liguria che prevede, dal mese di dicembre, la gratuità del trasporto della bicicletta al seguito sui treni regionali.

L'Assessore Vesco ha fatto sue le richieste dei ciclisti liguri, utilizzando una piccola parte delle penali dovute da Trenitalia per i disservizi registratisi nella regione per consentire il trasporto gratuito delle bici sui treni regionali nei prossimi quattro anni, ovvero per tutta la rimanente durata del contratto di servizio.

«Si tratta di un forte impegno a favore della mobilità sostenibile» ha dichiarato Romolo Solari, dell'associazione genovese e Vice Presidente nazionale FIAB.

Indubbi i vantaggi di tale provvedimento per il cicloturismo e per l'ambiente. I ciclisti saranno invogliati a raggiungere con treno+bici le nuove ciclabili del Parco

Bici gratuite sui treni regionali in Liguria

Costiero del Ponente, dell'Entella, della Val Fontanabuona e le zone pianeggianti della bassa Val di Magra. Da non dimenticare poi l'elevata valenza del provvedimento nelle aree urbane. Genova ha 23 stazioni ferroviarie urbane che servono un'area vastissima lungo la costa e le valli dell'interno. L'utilizzo gratuito della bici combinato con il treno può rendere ancor più vantaggioso l'uso della ferrovia laddove si debbano raggiungere luoghi non vicinissimi alla stazione.

I pendolari soprattutto potranno trarre vantaggi economici e forti risparmi di tempo utilizzando la bici nel percorso ca-

sa/stazione/luogo di lavoro. Analoghe richieste fatte negli anni passati a Trenitalia erano cadute nel nulla: anche questo un segno della nuova attenzione che ovunque riscuote la bicicletta.

Un accordo simile è già in vigore in alcune regioni italiane che si stanno quindi progressivamente adeguando ad altri paesi europei, come la vicina Francia, dove da anni la bici viaggia senza pagare. L'iniziativa ligure rientra nella politica a favore della bici portata avanti negli ultimi anni da Regione Liguria sia per agevolare gli spostamenti urbani che quelli dei turisti che iniziano ad affollare le ciclabili che progressivamente si vanno realizzando lungo il litorale. Non siamo ancora ai livelli del Trentino, che ha visto nell'ultimo anno la presenza di 2 milioni di cicloturisti, ma sicuramente questo è un buon segnale per il miglioramento della qualità della vita in Liguria.

Ufficio stampa Fiab Liguria

Appuntamenti

Gennaio 2011

Cicloturistica    km 70

Domenica 9 Gennaio

Presepi. Cassina de' Pomm, Martesana fino a Gropello, ritorno per la stessa via oppure con il metro a Gessate. 90% pianura, 10% collina. *City Bike, Corsa, Ibrida.* **Ritrovo** h 08.30, Cassina de' Pomm in fondo a Melchiorre Gioia. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica    km 50

Domenica 9 Gennaio

Quello specchio d'acqua in gennaio: Viverone. Tutta la macchia boscosa che circonda il lago di Viverone è suggestiva in inverno. Gli alberi semispogli, le colline circostanti inbiancate e le tante stradine nascoste tra i poggi, concorrono ad esaltare la pedalabilità del posto. 80% pianura, 20% collina. *Passaggio, City Bike, Ibrida, MTB.* *Proposta di: Pietro Scafati, ab. 02 877295, cell. 393 1692907, pietroscafati@fastwebmail.it*

In sede

Martedì 11 Gennaio

Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby. Le riunioni sono aperte a tutti coloro che, soci o non soci, vogliono dare il loro contributo allo sviluppo dell'associazione con proposte, suggerimenti, offerte di collaborazione. h 20.30, Sede Ciclobby.

Culturale cittadina  km 30

Domenica 16 Gennaio

Per partecipare alle cicloescursioni

Lo spirito con cui si partecipa alle iniziative di Ciclobby è quello di **collaborazione e autonomia**. Collaborazione perché tutte le nostre attività sono svolte da volontari; autonomia perché Ciclobby non è un'agenzia turistica e quindi ognuno deve essere in grado di gestire eventuali inconvenienti che dovessero presentarsi nel corso delle attività. I nostri volontari faranno il possibile per aiutare chiunque abbia bisogno, ma nulla è dovuto da parte loro.

Le regole che seguono servono proprio a minimizzare gli inconvenienti e le incomprensioni.

Le attività proposte da Ciclobby sono normalmente aperte a tutti, anche se ad alcuni eventi occorre iscriversi e per alcune gite in città è richiesta una quota. **Sono invece riservate ai soci le cicloescursioni.**

Prenotazioni

Per le cicloescursioni che si svolgono la domenica e che prevedono l'utilizzo del treno è obbligatoria l'**iscrizione entro le ore 12 del sabato precedente** (con versamento del-

La Città Giardino per la bici: rose e spine. Ciclopasseggiata a Cusano Milanino accompagnati dal Gruppo Naturalistico della Brianza che ci farà apprezzare l'architettura eclettica degli edifici, ci darà informazioni ecologico-naturalistiche sul patrimonio vegetale ed altro ancora. 100% pianura. *City Bike, Corsa, Ibrida, MTB.* **Ritrovo** h 08.30, Ingresso Parco Nord Viale Suzzani. *Proposta di: Giovanni Guzzi, Vanna Bartesaghi, cell. 389 6797311, vanna.bartesaghi@libero.it*

Cicloturistica    km 80

Domenica 16 Gennaio

Andiamo a mangiare la Cassoeula. 100% pianura. *City Bike, Corsa, Ibrida.* **Ritrovo** h 09.30, Mi - Chiesetta San Cristoforo. *Rientro in bici. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica    km 60

Domenica 16 Gennaio

Il giro di Montisola. Dalla Franciacorta andremo a visitare la più grande isola lacustre d'Europa, alta circa 900 m, un angolo ottocentesco a settanta km da Milano. 90% pianura, 10% collina. *Corsa, Ibrida, MTB.* *Quota: 19,5 € (treno + bici + traghetto).* **Ritrovo** h 07.40, Mi Centrale. *Proposta di: Roberto Facchini, ab. 02 6575008, cell. 3389005578*

Milano Arte

Domenica 16 Gennaio

Milano e le sue origini. *Quota: gratuita.* Dalle 10.15 alle 12.00, Piazzetta reale. *Proposta di: Arch. Gianfranco Rocculi, Marialuisa Bonivento, bonivento@libero.it*

la quota dove prevista). Per le altre attività dovranno essere rispettate le indicazioni degli organizzatori.

Nel caso sia prevista una quota di partecipazione o una caparra queste dovranno essere versate contestualmente all'iscrizione. Le iscrizioni di norma possono essere effettuate presso la segreteria (in sede o telefonando).

Bicicletta e abbigliamento

I partecipanti devono presentarsi con la bicicletta in ordine (cambio, freni e luci perfettamente funzionanti) e adatta al percorso, con camere d'aria di scorta, pompa e attrezzi per le riparazioni.

Consigliamo di utilizzare sempre il casco e di indossare indumenti adatti.

La partecipazione alle iniziative di FIAB Ciclobby Onlus implica la conoscenza e l'accettazione del Regolamento di partecipazione, consultabile presso la sede o sul sito. Sottoscrivere la domanda di ammissione alle attività dell'associazione e prendere visione delle norme che ne regolano lo svolgimento è un modo per partecipare con spirito collaborativo e consapevole.

Cicloturistica    km 50

Domenica 23 Gennaio

Cicloscalata 1 - San Colombano al Lambro. Un primo approccio alla cicloscalata, breve e con possibilità di visita ad una cantina sociale (per rifornimento vino!). Partenza in bici da Milano e ritorno in treno da Lodi. 90% pianura, 10% collina. *City Bike, Corsa, Ibrida, MTB.* *Quota: 6,5 € (treno + bici).* **Ritrovo** h 09.00, Piazzale Lodi. Serie "Avvicinamento alla Cicloscalata". Dislivello totale in ascesa 150 m circa. *Proposta di: Marco Natangelo, cell. 3473380543, metallino@tiscali.it*

Cicloturistica  km 100

Domenica 23 Gennaio

Nelle campagne fra i Navigli (primo giro). 100% pianura. *City Bike, Corsa, Ibrida.* **Ritrovo** h 09.00, Piazza 24 Maggio (darsena). *Rientro in bici. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

In sede

Giovedì 27 Gennaio

BiciMondo: Francesco Gusmeri - Italia Australia in bicicletta. Un'avventura ciclistica di 30.000 km iniziata da Brescia e conclusasi a Melbourne. Un'interminabile pedalata attraverso Europa, Asia, Oceania, compiuta in solitaria e senza appoggi logistici. Un viaggio che può essere definito uno stile di vita alternativa e nel quale la scoperta di popoli e culture viaggia di pari passo con l'esplorazione di se stessi. Racconto ed immagini di Francesco Gusmeri. h 21.00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Maria Gabriella Berti*

Cicloturistica  km 90

Domenica 30 Gennaio

Nelle campagne del Parco Agricolo sud-ovest. 100% pianura, 10% sterrato. *City Bike, Corsa, Ibrida.* **Ritrovo** h 09.00, Mi - Chiesetta San Cristoforo. *Rientro in bici. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica    km 55

Domenica 30 Gennaio

Il parco di Fara Gera e dintorni del Muzza. Da Gessate ci porteremo a Vaprio D'Adda, per raggiungere poi, attraversandolo, lo splendido parco di Fara Gera particolarmente ricco di vegetazione fluviale e distensivo, perché il fiume in quel tratto interrompe la discesa fragorosa del suo percorso e, placando il suo ritmo, tutto l'ambiente attorno diventa armonicamente tranquillo. Raggiungeremo poi il Muzza e lo costeggeremo proseguendo nella verde area del lungo Adda. 100% pianura, 20%

sterrato. **Ritrovo** h 08.30, Mi Cadorna. *Proposta di: Pietro Scafati, ab. 02 877295, cell. 3931692907, pietroscafati@fastwebmail.it*

In sede

Giovedì 3 febbraio

La mia prima bicicletta. Margherita Hack, Paolo Rumiz, Susanna Tamaro, Gianni Mura, Wu Ming, Marco Pastonesi, Annibale Osti e moltissimi altri (30 in tutto) ricordano quella prima volta che segna uno dei momenti chiave legati all'indipendenza e alla libertà, uno di quegli avvenimenti dell'infanzia che rimangono indelebili per l'intera vita (Ediciclo). Marco Pastonesi e Annibale Osti presenteranno e leggeranno alcuni brani del libro. h 21,00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Maria Gabriella Berti*

Febbraio 2011

Percorsi di Arte e Storia

Venerdì 4 Febbraio

Le chiese fondate da Ambrogio nel IV secolo. Breve giro cittadino per visitare le chiese di San Nazaro, Sant'Ambrogio e, tempo permettendo, San Simpliciano. *Quota: gratuita. Ritrovo* h 16.00, Piazzetta Reale Partenza alle 16.10. *Munirsi di giubbino rifrangente. Proposta di: Alba Salvi, albasalvi@tiscali.it*

Cicloturistica

 km 95

Domenica 6 Febbraio

Gita al Santuario di Caravaggio. 100%



Appuntamenti fissi del periodo

Milano Arte: Giro a sorpresa per scoprire le meraviglie della città. 3ª domenica del mese - Ritrovo in piazzetta Reale alle 10,00. Termine alle ore 13,00. A cura di Gianfranco Rocculi cell. 339 3495956.

Bicinema: Andare al cinema in compagnia in bici (ma anche a piedi). Per informazioni contattare la responsabile o consultare il sito. Tutti i mercoledì. A cura di Mariella Berti mariagabriella.berti@libero.it

Bicimondo: serata in sede in giro per il mondo: Incontri conviviali con racconti e proiezione di esperienze di viaggi in bicicletta. Di solito l'ultimo giovedì di ogni mese in sede alle ore 21,00. A cura di Mariella Berti mariagabriella.berti@libero.it



pianura, 10% sterrato. *City Bike, Corsa, Ibrida. Ritrovo* h 09.00, Cassina de' Pomm in fondo a Melchiorre Gioia. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica km 40

Domenica 6 Febbraio

Cicloscalata 2 - Alla Madonna del Ghisallo. Prenderemo tutto il tempo necessario per affrontare la salita verso una meta ciclistica importante: la Madonna del Ghisallo. 60% pianura, 40% collina. *Corsa, Ibrida, MTB. Quota: 18 € (treno + traghetto + bici + ass.ne infortuni). Ritrovo* h 07.45, Mi Centrale. Serie "Avvicinamento alla Cicloscalata". Dislivello di 600 m circa. *Proposta di: Estelle Campion, annunci@ciclobby.it*

In sede

Giovedì 10 Febbraio

Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby. Le riunioni sono aperte a tutti coloro che, soci o non soci, vogliono dare il loro contributo allo sviluppo dell'associazione con proposte, suggerimenti, offerte di collaborazione. h 20.30, Sede Ciclobby.

Cicloturistica km 80

Domenica 13 Febbraio

Mantova Parma. Piacevole percorso tra due città produttrici di Parmigiano Reggiano (Mantova produce Grana e Parmigiano). 100% pianura. *City Bike, Corsa, Ibrida. Ritrovo* h 07.40, Mi Centrale. *Proposta di: Roberto Facchini, cell. 3389005578, robertofacchini42@gmail.com*

Ciclistica km 80

Domenica 13 Febbraio












Cicloscalata 3 - Giro in Brianza. Giro collinare con la salita per Monticello con facili pendenze e la salita per il Tetto Brianzolo breve ma con un paio di punti impegnativi. 70% pianura, 30% collina. *City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. Ritrovo* h 09.30, Sede Ciclobby. Serie "Avvicinamento alla Cicloscalata". Dislivello totale in ascesa 500 m circa. *Proposta di: Enrico Spanò, cell. 3395033572*

In sede

Venerdì 18 Febbraio

Consigli per l'acquisto della bicicletta e non solo. Come scegliere la bicicletta più adatta per la città o il cicloturismo e come eseguirne la manutenzione primaria. Suggerimenti per superare gli imprevisti che possono capitare durante una gita e indicazione della dotazione di emergenza necessaria. h 21.00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Gruppo meccanici corso manutenzione*

LEGENDA

aereo+bici	
auto+bici	
treno+bici	
pullman+bici	
traghetto+bici	
metro+bici	
funivia+bici	
pranzo al sacco	
pranzo in trattoria	
anche per ragazzi	
evento nazionale FIAB	

Ciclistica km 60

Domenica 20 Febbraio

Cicloscalata 4 - Giro nell'Oltrepò Pavese. Giro collinare con diversi brevi saliscendi tra i vigneti passando da Fortunago inserito tra i borghi più belli d'Italia. 60% pianura, 40% collina. *City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. Quota: 14 € (treno + bici + ass.ne infortuni). Ritrovo* h 07.35, Mi Centrale. Serie "Avvicinamento alla Cicloscalata". Dislivello totale in ascesa 700 m circa. *Proposta di: Enrico Spanò, cell. 339 5033572*

Cicloturistica km 60

Domenica 20 Febbraio

Su e giù fra i morbidi poggi del Ticino. Il percorso che si inserisce negli angoli più verdi e articolati del parco del Ticino, favorisce un godimento estetico e aerobico pregnante e ciclisticamente di grande soddisfazione. 70% pianura, 30% collina, 10% sterrato. *Passaggio, City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. Ritrovo* h 08.45, Mi Centrale. *Proposta di: Pietro Scafati, ab. 02 877295, cell. 3931692907, pietroscafati@fastwebmail.it*

Ciclistica km 90

Domenica 20 Febbraio

Nelle campagne fra i Navigli (secondo giro). 90% pianura, 10% collina. *City Bike, Corsa, Ibrida. Ritrovo* h 09.00, P.za 24 Maggio (Darsena). Rientro in bici. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Milano Arte

Domenica 20 Febbraio

Milano Paleocristiana. *Quota: gratuita.* Dalle 10.15 alle 12.00, Piazzetta Reale. *Proposta di: Arch. Gianfranco Rocculi, Marialuca Bonivento, bonivento@libero.it*

In sede

Giovedì 24 Febbraio

BiciMondo: Salento Finibus Terrae. È

la natura la prima cosa che colpisce pedalando in questo lembo di terra sospeso tra due mari. Ben presto si scoprono però le città ed i paesi dell'entroterra, gioielli di quello stile unico che è il barocco lecchese. Racconto e scatti collettivi di Ivana Alfieri, Bruno Bauer, Mariella Berti, Elena Facchi, Maria Cristina Negro, Anna Sansottera e Bruna Vezzulli della ciclovacanza dell'ottobre 2010. h 21,00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Maria Gabriella Berti*

In sede

Venerdì 25 Febbraio - Venerdì 18 Marzo

Corso di manutenzione e riparazione della bicicletta: livello base. Da venerdì 25 febbraio e per quattro venerdì consecutivi tecnici esperti di Ciclobby insegneranno ai principianti del "fai da te" come eseguire la manutenzione della propria bici e le riparazioni di emergenza. Prenotazione obbligatoria, posti limitati. *Quota: 10 € (riservato ai soci).* **Ritrovo** h 21.00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Gruppo meccanici corso manutenzione*

In sede

Sabato 26 Febbraio

Assemblea dei Soci. Relazione ai soci di Presidente e Direttivo sulle attività svolte nell'ultimo anno. *segreteria@ciclobby.it*

Cicloturistica



km 50

Domenica 27 Febbraio

Ricomincio da tre: prima puntata. Pedalando lungo il naviglio Pavese. 100% pianura, 10% sterrato. *Passaggio, City Bike, Corsa, Ibrida, MTB.* *Quota: 2 €.* **Ritrovo** h 08.30, Sede Ciclobby. *No bici tipo "Graziella", munirsi di camera d'aria di scorta e giubbino rifrangente.* *Proposta di: Maurizio*

Grassi, ab. 02 69007295, cell. 338 2896589, *mauriliopatrizio.grassi@fastweb-net.it*

Ciclistica



km 100

Domenica 27 Febbraio

Milano Lodi e ritorno. 90% pianura, 10% collina, 10% sterrato. *City Bike, Corsa, Ibrida.* **Ritrovo** h 09.00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Marzo 2011

Ciclistica



km 70

Domenica 6 Marzo

Cicloscalata 5 - Val Mara e Valle d'Intelvi. Percorriamo le strade svizzere della Val Mara, svalicando in Val d'Intelvi. Ritourneremo a Como costeggiando l'omonimo lago, da Argegno. 20% pianura, 80% collina. *Corsa, Ibrida, MTB.* Serie "Avvicinamento alla Cicloscalata". Dislivello totale in ascesa 800 m circa. *Proposta di: Marco Natangelo, cell. 3473380543, metallino@tiscali.it*

Cicloturistica



km 95

Domenica 6 Marzo

Milano Turbigo e ritorno. 90% pianura, 10% collina, 10% sterrato. *City Bike, Corsa, Ibrida.* **Ritrovo** h 09.30, Chiesa vecchia di Baggio. Rientro in bici a Baggio. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Evento FIAB

Domenica 6 Marzo

Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate. Giornata indetta dalla Confederazione della Mobilità Dolce. Le associa-

zioni FIAB organizzeranno manifestazioni lungo tratti di ferrovie dismesse chiedendo che vengano trasformati in ciclabili. Il tema "nazionale" di quest'anno sarà "la stazione" e, in particolare, il destino delle piccole stazioni definite impresenziate, ovvero in abbandono. *Info: marcarini@teletu.it*

In sede

Martedì 8 Marzo

Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby. Le riunioni sono aperte a tutti coloro che, soci o non soci, vogliono dare il loro contributo allo sviluppo dell'associazione con proposte, suggerimenti, offerte di collaborazione. h 20.30, Sede Ciclobby

Cicloturistica



km 35

Domenica 12 Marzo

Mujerada in bicicletta. Pedalata riservata alle donne in occasione dell'8 marzo. Una facile gita tra le mimose della parte più tranquilla e raccolta del lago di Como. Percorso pianeggiante di 32 km più breve salita panoramica per chi se la sente. 70% pianura, 20% collina, 10% montagna. *City Bike, Ibrida, MTB.* *Proposta di: Silvia Malaguti e Franca Balloni, cell. 333-4628960*

Fuori Sede

Sabato 12 Marzo -

Sabato 19 Marzo

Troviamoci in via Dante, al gazebo di Fiab Ciclobby. Per nove giorni consecutivi il nostro tradizionale gazebo sarà punto di riferimento per chi vuole iscriversi a Bicifesta di Primavera oppure a Ciclobby o, più semplicemente, desidera informazioni sulla ciclabilità a Milano. Dalle 10.00 alle 19.00, via Dante, lato piazza Cairoli.

Cicloturistica



km 70

Domenica 13 Marzo

Al santuario della Madonna del Bosco. Gradevole ciclo-passeggiata sulle pianeggianti strade della provincia milanese e lecchese fino al raggiungimento del famoso Santuario della Madonna del Bosco situato in una verde e gaia radura. 80% pianura, 20% collina, 10% sterrato. *Passaggio, City Bike, Corsa, Ibrida.* *Quota: gratuita.* **Ritrovo** h 08.30, Sede Ciclobby. *Munirsi di camera d'aria di scorta e giubbino rifrangente.* *Proposta di: Ivano Dell'Olio, Massimo Dossi, ab. Massimo D. 02 66100864, cell. Ivano D. 328 4197034, Massimo D. 333 3930446, ivano.dellolio@email.it, ivanodellolio@live.it*

Ciclistica



km 90

Domenica 13 Marzo

Cicloscalata 6 - Colli Piacentini: Passo Caldarola. Per buona parte del percorso staremo in quota sul crinale dei colli che



separano la Val Trebbia dalla Val Tidone. Possibilità di visita dei castelli di Rivalta e di Agazzano. 80% pianura, 20% collina. *Corsa, Ibrida, MTB. Quota: 15 € (treno + bici + ass.ne infortuni). Ritrovo* h 07.00, Mi Centrale. Serie "Avvicinamento alla Cicloscalata". Dislivello totale in ascesa 800 m circa. *Proposta di: Domenico Luchetti, Ignazio Scarlata, ab. 02 -29521547 [DL], 02-3536418 [IS] (21-22), cell. 328-4653638 [IS] (18-21), domenico.luchetti@luditsrl.com, scarlata.ignazio@fastwebnet.it*

Mountain Bike km 60

Domenica 13 Marzo

I laghi minori del varesotto. Primo appuntamento della serie "Scopriamo la MTB". Tra il lago di Comabbio e quello di Monate, lungo vecchie strade e piccole valli dall'aspetto quasi svizzero. 40% pianura, 60% collina, 70% sterrato. Solo MTB. *Proposta di: Andrea Scagni, cell. 339-3226541, silvandy@katamail.com*

In sede

Venerdì 18 Marzo

Se la scuola avesse le ruote. Incontro con Emilio Rigatti, il grande "prof a pedali" che ai suoi alunni trasmette "l'allegria del conoscere" ciclovagando con loro in bici per campagne, boschi, città e paesi. Parlerà del suo ultimo libro "Se la scuola avesse le ruote" (Ediciclo Editore) e presenterà al-

cuni filmati che hanno come protagonisti i suoi allievi adolescenti. Orario e luogo da definire. *Proposta di: Giulia Cortesi e Maria Gabriella Berti*

Ciclomanifestazione

Domenica 20 Marzo

Bicifesta di Primavera festeggia i suoi 25 anni. Il nostro grande, tradizionale appuntamento primaverile partirà da via Dante e terminerà al Parco di Trenno (CAM Gorlini). Due ore di passeggiata in bici in compagnia di Aldo, Giovanni e Giacomo e di alcuni testimonial degli anni passati, Filippa Lagerback, Gianni Biondillo, Maurizio Nichetti. Al termine musica, ballo, premi e ristoro. Iscrizioni dal 12 marzo al gazebo Ciclobby in via Dante oppure in sede. Per i dettagli consultare www.ciclobby.it.

Evento FIAB

Sabato 26 Marzo -

Domenica 27 Marzo

Giornata FAI di primavera. Monumenti aperti. Le associazioni FIAB organizzeranno pedalate per raggiungere i luoghi delle visite guidate. Info: amministrazione@fiab-onlus.it

Cicloturistica km 80

Domenica 27 Marzo

Gita a Fidenza e Cremona. Percorso di tutta pianura sull'argine del Po in parte su terreno non asfaltato. 100% pianura, 20% sterrato. City Bike, Ibrida, MTB. *Acquisto biglietti ferroviari in proprio. Ritrovo* h 09.00, Mi Centrale. *Munirsi di camera d'aria di scorta e giubbino rifrangente. Proposta di: Raffaele Peccioli, cell. 339 8236496, raffaele_p@libero.it*

Cicloturistica km 55

Domenica 27 Marzo

Quelle boscoso colline affacciate sul Comabbio. La gita si snoda in un percorso simpaticamente agile e panoramico. Ottimo il livello estetico delle vedute sul lago di Varese e il lago di Comabbio. 70% pianura, 30% collina. City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. *Ritrovo* h 08.00, Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Pietro Scafati, ab. 02 877295, cell. 3931692907, pietroscafati@fastwebmail.it*

Cicloturistica km 75

Domenica 27 Marzo

Da Pavia a Milano. Lungo il Ticino ed il Naviglio. 90% pianura, 10% collina. City Bike, Corsa, Ibrida. *Quota: 7 €.* *Ritrovo* h 07.30, Mi Centrale. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Ciclistica km 90

Domenica 27 Marzo

Da Tirano a Colico. Percorreremo la strada dei vigneti di Sassella, Grumello, Fracia, Sfurat. Poi il sentiero Valtellina. 50% pianura, 20% collina, 30% montagna, 20% sterrato. *Corsa, MTB. Ritrovo* h 07.40, Mi Centrale. *Proposta di: Roberto Facchini, cell. 3389005578*

Milano Arte

Domenica 27 Marzo

Milano tra Visconti e Sforza. *Quota: gratuita.* Dalle 10.15 alle 12.00, Piazzetta Reale. *Proposta di: Arch. Gianfranco Rocculi, Marialisa Bonivento, bonivento@libero.it*

In sede

Giovedì 31 Marzo

BiciMondo: Da Mosca a Bergamo in bicicletta. Pedalata sul percorso della ritirata degli alpini nella campagna di Russia della seconda guerra mondiale. Racconto ed immagini di Vincenzo Gamba. h 21.00 Sede Ciclobby. *Proposta di: Maria Gabriella Berti*

IMPORTANTE!
Verificate sempre se le iniziative sono confermate o se ci sono aggiornamenti: sul sito www.ciclobby.it o telefonando in segreteria: tel. 02-69.31.16.24 mar-ven h 17-19 sab h 10,30-12

Come iscriversi a FIAB CICLOBBY

Quote associative 2011

Socio ordinario	30 €
Socio sostenitore	40 €
Socio benemerito	80 €
Familiare di un socio	15 €
Gruppi familiari (senza limite di numero)	60 €
Da 6 a 18 anni e studenti	15 €
Sotto i 6 anni	gratuita

- passare in sede dal martedì al venerdì ore 17-19; sabato ore 10.30-12
 - recarsi presso un **Ciclobby Point**
 - effettuare un **versamento sul ccp** n. 11 35 82 07 intestato a: CICLOBBY - Via Borsieri 4/E - 20159 Milano
 - effettuare un **bonifico bancario** intestato a CICLOBBY onlus presso Intesa Sanpaolo spa. Iban IT68 G 03069 01631 100000004673
 - con sistema **Paypal**, riservato ai possessori di carta di credito, accedendo dal nostro sito www.ciclobby.it nella sezione "Iscriviti a Ciclobby"
- Per il conto corrente postale e il bonifico bancario è importante ricordarsi di indicare cognome, nome, indirizzo e causale del versamento (nuovo socio/rinnovo).

CICLOBBY point

Zona 1

Olmo - La Biciclissima RUV
Piazza Vetra 21 - 20123 Milano
www.olmo.it

Rossignoli NPRV
corso Garibaldi 71 - 20122 Milano
Tel.: 02.804960 - Fax: 02.862549
www.rossignoli.it info@rossignoli.it

Silvestrini RUV
viale Caldara 6 - 20122 Milano
Tel.: 02.55013248

Silvestrini RUV
Viale Caldara 37 - 20122 Milano
Tel.: 02.5466916 - Fax: 02.5468074

Zona 2

A.W.S. Bici motor CNRV
via Ponte Seveso 33 ang. Schiapparelli
20125 Milano Tel.: 02.67072145
www.aws bici.com aws bici@fastwebnet.it

Riva Auto SAS R
via Don Guanella 5 - 20128 Milano
Tel.: 02.2576591 info@rivaauto.com

Zona 3

Ciclicoss PRV
Bottega storica dal 1945
via Canaletto (ang. piazza Guardi) 1
20133 Milano - Tel.: 02.70102358
Fax: 02.70102358 www.ciclicoss.it

Detto Pietro Store CPRV
viale Vittorio Veneto 8 - 20124 Milano
Tel.: 02.29405018
www.dettopietro.com
dettopietro@dettopietro.com

Due Ruote Porpora RV
via Porpora 151 - 20131 Milano
Tel.: 02.2847956
www.dueruoteporpora.it
michele.scirano@tiscali.it

Nart Afra sas RV
via Paracelso 5 - 20129 Milano
Tel.: 02.29529815 www.narteziocicli.it
nartezio@tiscali.it

Silvestrini RUV
piazze Susa 7 - 20133 Milano
Tel.: 02.87391899 - Fax: 02.87391781

Zona 4

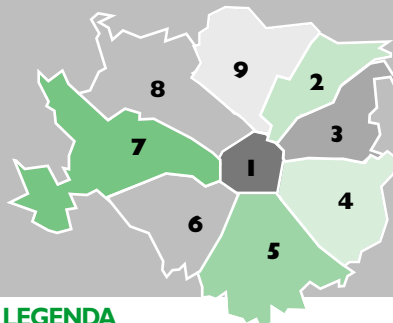
Amici x la bici CLRUV
corso XXII Marzo 38 - 20135 - Milano
338.2042153

Codrignani NO BICI
Viale Umbria 120 - 20135 Milano
Tel.: 02 70121640 - Fax: 02 741983
www.codrignani.it info@codrignani.it

Silvestrini RV
viale Corsica 86 - 20137 Milano
Tel.: 02.43119852

**I CICLOBBY POINT
sono esercizi commerciali
amici della bici e convenzionati
con la nostra associazione.**

Presso i **CICLOBBY POINT** puoi
- beneficiare degli sconti per i soci
- ritirare il notiziario ed il calendario
delle nostre iniziative
- iscriverti a CICLOBBY o rinnovare
l'iscrizione.



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

Zona 5

Area Bici CPRUV
via Ettore Bugatti 6 - 20142 Milano
Tel.: 02.89301248
www.areabici.it areabici@virgilio.it

La Bicicletteria CNPRUV
via A. Sforza (ang. via Spaventa 1)
20141 Milano - Tel.: 02.8461286
www.labicicletteria.it gigibici@alice.it

SINTESI srl - Arti foto grafiche NO BICI
via Soave 31 - 20135 Milano
Tel.: 02.5830 2992
www.sintlabo.it info@sintlabo.it

Zona 6

Farmacia Tolstoi V
via Giambellino ang via Tolstoi
20146 Milano - Tel.: 02.36568676
farmaciatolstoi@fastwebnet.it

Jigsaw Place S.r.l. NO BICI
Rappresentante Brompton in Italia
(bici pieghevoli). Non vende a privati
via delle Foppette 2 - 20144 Milano
Tel.: 02.36535313 www.brompton.it
info@brompton.it

La Bicicletteria CNPRUV
via Washington 60 - 20146 Milano
Tel.: 02.4984694 www.labicicletteria.it
info@labicicletteria.it

Miraggio CicloBarona PRUV
via Privata Cassoni - Milano
(tra via Zumbini 28 e via Ettore Ponti 21)
Tel.: 02.89056878
ciclobarona@fastwebnet.it

Silvestrini RUV
via Vigevano 11 - 20144 Milano
Tel.: 02.89403642 - Fax: 02.89403642

Zona 7

Cicli Bungaro CLPRV
via Clasio (ang. Forze Armate 61) 1
20147 Milano - Tel.: 02.48751544
www.ciclibungaro.it

Zona 8

Doniselli RV
via Procaccini 11 - 20154 Milano
Tel.: 02.34533031
www.doniselli.it info@doniselli.it

La Bicicletteria CNPRUV
Centro Comm. Portello - p.le Accursio -
20156 Milano
Tel.: 02.39260565 - Fax: 02.3005014
www.labicicletteria.it
info@labicicletteria.it

Zona 9

Equilibrio urbano CPRV
via Pepe 12 - 20159 Milano
Tel.: 02.3956 6000
equilibriourbano@equilibriourbano.it

Igor Bike CLNPRUV
via Francesco Arese 20 (ang. via Thaon di
Revel) - 20159 Milano - Tel.: 02.69901353
www.igorbike.com iverner@libero.it

Nino Bixio R
viale Fulvio Testi 64 - 20155 Milano
Tel.: 02.66102953

Per tutta Milano

Giacobici
riparazione bici al vostro domicilio
334.9493309 giacobici@gmail.com

FUORI MILANO

Bonariva Alfredo RV
via Milano 220 - 20021 Baranzate di Bollate
(MI) Tel.: 02.3560687

La Stazione delle Biciclette DNPRV
piazza IX Novembre 1989
20097 San Donato Milanese (MI)
Tel.: 02.5560 3730
www.lastazione dellebiciclette.com
info@lastazione dellebiciclette.com

Sostieni FIAB CICLOBBY !

Sostieni l'associazione cicloambientalista 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