



Notiziario trimestrale dell'associazione cicloambientalista **Fiab CICLOBBY onlus**
via Borsieri 4/E 20159 Milano
tel. e fax 02.69311624
www.ciclobby.it

Aderente alla FIAB-Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus
www.fiab-onlus.it

seguici su



FIAB Ciclobby Onlus



@ciclobby

In questo numero:

Expo in bici: due percorsi e qualche occasione mancata 3

M5 e bicicletta: linea nuova, problemi vecchi 4

Binari abbandonati a Porta Venezia 4

Alla Comasina un nuovo parcheggio bici: ma non chiamatelo "velostazione" 5

Viale Tunisia: una pista lunga... un anno 6

Incentivi per rastrelliere 6

Piazza Sant'Ambrogio e il parcheggio: le ragioni inascoltate 8

Pantani. Ovvero, quando la burocrazia ostacola il cambiamento 9

Raccontare la ciclabilità: incontri ravvicinati tra ciclisti e pedoni in piazza XXIV Maggio 10

Come è andata a finire? Il Comune e il cortile vietato alle bici 11

PUMS: le osservazioni di Fiab Milano Ciclobby

Che cos'è e a cosa serve il PUMS? In breve, è un nuovo documento di pianificazione che, con un orizzonte a dieci anni, ha l'obiettivo di definire le linee guida per organizzare la mobilità favorendo uno sviluppo sostenibile (trasporto pubblico, pedonalità, ciclabilità, car sharing, bike sharing ecc.).

Il PUMS è riconosciuto dalla Commissione Europea non solo quale strumento strategico per il raggiungimento di risultati nel campo della mobilità sostenibile ma altresì quale condizione premiante per l'accesso ai finanziamenti comunitari, consentendo così anche di acquisire e indirizzare le risorse.

Ci è costato un grosso sforzo, ma ce l'abbiamo fatta: il 6 maggio abbiamo depositato, con un documento di 17 pagine, le nostre osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).



Il PUMS di Milano ha avuto una lunga gestazione (se ne è iniziato a parlare sin dagli esordi di questa Amministrazione) e contiene molti dei presupposti che consentono di disegnare, con ragionevole coerenza, un reale sviluppo della ciclabilità urbana: è un'occasione che non va sprecata.

La fase delle osservazioni, prevista dalla legge, ha l'obiettivo di favorire la partecipazione dei cittadini, singoli e associati, e in generale dei portatori di interesse, prima dell'esame e approvazione finale del documento in Consiglio comunale, che avverrà nei prossimi mesi.

Le nostre osservazioni al documento si sono concentrate, in coerenza con la nostra *mission* statutaria, proprio sulla ciclabilità, che, nell'economia complessiva del PUMS, ci è parsa purtroppo la parte più fortemente deludente.

Come già in varie sedi e occasioni ribadito (cfr. documento "Obiettivi e proposte per la ciclabilità milanese" indirizzato nel 2011 all'Amministrazione comunale e pubblicato sul sito di Fiab Milano Ciclobby), l'obiettivo da

perseguire, ritenendo la bici un asset della mobilità, deve essere quello di garantire una permeabilità diffusa alla bici, in sicurezza.

Ciò significa che la prima e più importante questione che le azioni per la difesa e diffusione della mobilità ciclistica urbana devono saper affrontare è quella della costruzione di un contesto generale "amico" della bicicletta, nel quale cioè sia possibile per un ciclista muoversi ovunque in modo confortevole e sicuro, salvo dove espressamente vietato (autostrade, strade urbane a 70 chilometri all'ora, carreggiate centrali dei grandi viali e pochi altri casi); nelle aree urbane deve essere sostenuta >>>

CICLOBBY NOTIZIE

Periodico registrato

Aut. Trib. Milano n. 36 del 29.01.2002

Proprietà: Ciclobby onlus

Editore: Ciclobby onlus

via Pietro Borsieri 4/E 20159 Milano MI

C.F. e P.I. 08970250158

telefono e fax 02.69311624

Direttore responsabile: Paolo Hutter

Redattore capo

Eugenio Galli (eugenio.galli@rcm.inet.it)

Responsabile coordinamento redazionale

Donata Schiannini

Hanno collaborato: Mariella Berti, Massimo Conter, Federico Cupellini, Claudia de Carolis, Danilo Fullin, Stefania Fuso Nerini, Jacopo Gardella, Massimiliano Gaspari, Giovanni Guzzi, Valerio Montieri, Aldo Monzeglio, Anna Pavan, Andrea Scagni

Per le foto si ringraziano: Guia Biscaro (ricerca fotografica e foto), Mariella Berti, Marco Capocchi, Massimo Conter, Federico Cupellini, Massimo De Rigo, Danilo Fullin, Eugenio Galli, Silvia Malaguti, Valerio Montieri, Andrea Scagni, Simone Sellerio

Grafica e impaginazione: Silvia Malaguti

Stampa: Mediaprint - Milano

Questo numero è stato chiuso
il 9 giugno 2015

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



Fiab Ciclobby onlus

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



via Pietro Borsieri 4/E - 20159 Milano MI
telefono e fax 02. 69 31 16 24

web: www.ciclobby.it

e-mail (presidente) presidente@ciclobby.it
(segreteria) segreteria@ciclobby.it

Come raggiungerci

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

Presidente Fiab CICLOBBY onlus:

Eugenio Galli

Apertura sede: da mar a ven: ore 17-19
sabato: ore 10.30-12

Ciclobby su Rete Civica di Milano

con forum on line:

via FirstClass: "Desktop" \ "RCM" \ "Conferenza Ambiente" \ "CICLOBBY"

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

Ciclobby aderisce a:



Federazione Italiana Amici della Bicicletta
che aderisce a

European Cyclists' Federation



segue dalla prima

e privilegiata la circolazione delle bici, dei pedoni e dei mezzi pubblici, scoraggiando quella dei mezzi privati a motore. Nell'ottica dell'area metropolitana deve inoltre essere assicurata la più ampia interconnessione da e verso l'esterno della città, anche adeguatamente integrata con i nodi del trasporto pubblico. I progetti di prolungamento delle linee metropolitane devono essere prioritariamente accompagnati dalla realizzazione di bicistazioni e dalla implementazione dei percorsi ciclabili di accesso alle stazioni (rete dei Comuni circostanti) in modo da agevolare concretamente quei Comuni nelle politiche di mobilità sostenibile locale.

La raggiungibilità di questo traguardo di accessibilità e continuità di rete non richiede anni e decenni, né investimenti impossibili e risorse infinite. Ma deve in ogni caso partire dal consapevole abbandono dell'idea che, per far circolare le bici, sia necessario solo costruire piste ciclabili.

Al contrario, nel PUMS si conferma ancora ripetutamente la preferenza della pista ciclabile in struttura come strumento prioritario per lo sviluppo della ciclabilità. Ebbene, a maggior ragione in una situazione di risorse scarse e con la complessità di una città come Milano, una simile insistenza ci sembra riduttiva e pericolosa.



I risultati sono già sotto gli occhi di tutti: i pochi tratti di ciclabile in struttura realizzati in questi anni hanno richiesto molto denaro e molto tempo. Con le stesse risorse e con forse minor tempo si sarebbero potuti realizzare molti interventi efficaci e diffusi sul territorio a favore della ciclabilità. Infatti, tutte le migliori esperienze insegnano che una buona ciclabilità deriva da un mix di ingredienti (mobilità, sosta, intermodalità, sicurezza, servizi), dove nessuno prevale nettamente sugli altri per importanza. Nell'ambito della pianificazione della mobilità, le piste ciclabili in infrastruttura devono pertanto essere considerate come soluzione di estrema ratio, da utilizzare solo quando per la velocità, gli spazi a disposizione e la consistenza dei flussi di traffico non sia possibile ottenere altrimenti una adeguata sicurezza del ciclista, previa sempre valutazione costi/benefici, attraverso una responsabile rimodulazione della cultura tecnica progettuale e realizzativa che sappia operare sensatamente le scelte caso per caso migliori.

Parafrasando Henry Ford, noto costruttore di automobili («If I had asked people what they wanted, they would have said faster horse»

'se avessi chiesto alla gente che cosa voleva, mi avrebbero risposto cavalli più veloci'), diciamo che se anche la richiesta di "più piste ciclabili" fosse vera, e non l'espressione di un fabbisogno di sicurezza tradotto attraverso una formulazione infelicitamente sintetica, che noi contestiamo, chi ha la responsabilità di scegliere deve saper dare quel che serve e non quel che viene chiesto.

In questo senso ravviamo la necessità di ribaltare la prospettiva di visione che ancora viene evidentemente proposta o suggerita anche nel PUMS sottoposto alle osservazioni della città, laddove si insiste ripetutamente sulla preferenza per la realizzazione di piste ciclabili in sede protetta.

Grande rilevanza, ai fini della sicurezza delle utenze vulnerabili e quindi anche per favorire lo sviluppo della Mobilità Nuova, riveste invece il tema della velocità del traffico.

Fondamentale appare quindi la piena realizzazione della "Visione Rischio Zero" e la necessità di dare un forte e adeguato supporto alla affermazione del principio della "Città 30", che noi condividiamo senza riserve, chiedendo all'Amministrazione di sostenere con slancio, anche attraverso la definizione di tempistiche stringenti per la sua piena realizzazione.

A partire dalla richiesta, che abbiamo evidenziato, di estendere immediatamente l'area soggetta a moderazione della velocità (Zona 30) sino alla Cerchia filoviaria, o, in via meramente subordinata, a un'estensione coincidente con la porzione di città soggetta ad Area C. A ciò va aggiunto che la politica delle isole ambientali zone 30, così come sino ad oggi realizzata, suscita perplessità e rischia di essere inefficace.

Nell'intervento realizzato in via Melzo, ad esempio, il restringimento della carreggiata è talmente esiguo da non indurre a un vero rallentamento della velocità delle auto; inoltre, proprio la larghezza della carreggiata è tale da non impedire la sosta abusiva in corrispondenza degli incroci: la sicurezza (anche per il ciclista) non è quindi certamente migliorata. Questo caso fa capire quanto sia indispensabile aggiornare anche le tecniche progettuali.

Mentre scriviamo è in corso la fase di analisi di tutte le osservazioni presentate (circa 190 documenti, alcuni anche da soggetti "di peso", come le associazioni imprenditoriali) e il processo prevedibilmente non sarà breve. Le singole osservazioni verranno vagliate e potranno essere respinte, accolte parzialmente ovvero totalmente. Sappiamo che la composizione degli interessi che spingono in direzioni diverse, e talvolta opposte, non è semplice: speriamo che tutto il percorso risulti sorretto da una visione politica chiara. Valuteremo il risultato finale del processo partecipativo.

Questo nostro lavoro è stato condiviso con le altre associazioni ambientaliste, come Legambiente e Genitori Antismog, durante un incontro pubblico organizzato a giugno, e anche con loro concorderemo le azioni future in relazione al grado di recepimento delle nostre istanze.

Il documento con le nostre osservazioni è stato messo a disposizione degli interessati anche sul nostro sito.

Eugenio Galli
(presidente Fiab Milano Ciclobby)

A Expo in bici

Due proposte ufficiali di itinerari ciclistici, uno "diretto" e uno più lungo, con caratteristiche molto diverse.

L'organizzazione della mobilità sostenibile verso il sito di Expo 2015 ha visto una grande attenzione per il mezzo pubblico. Fin dai primi giorni di apertura dell'esposizione universale di Milano il battage pubblicitario verso l'uso del treno e del metrò quali mezzi migliori per raggiungere il sito è stato capillare. A questo si è aggiunto, a esposizione appena iniziata, la realizzazione di due itinerari ciclistici segnalati, uno "diretto" e uno più lungo, con distanze e caratteristiche profondamente diverse fra loro.

Quello diretto prende le mosse dall'incrocio fra corso Sempione e via Melzi d'Eril e si sviluppa sostanzialmente lungo i controviali di corso Sempione e viale Certosa fino al piazzale del Cimitero Maggiore. Dopo averlo costeggiato sulla sinistra ci si porta su via Gallarate sulla corsia ciclabile disegnata "a singhiozzo"

(si interrompe molti metri prima delle numerose rotonde) fino al nuovo intervento di Cascina Merlata. Al lavoro di posa della segnaletica di direzione non è stato accompagnato nessun intervento sulle strade attraversate: i controviali sono stretti per le auto parcheggiate e sono ancora percorribili a 50 km/h. La carreggiata risulta così molto pericolosa: la scelta è spesso fra schiacciarsi verso le auto in sosta per far passare le auto in sorpasso (sperando di non imbattersi nella portiera spalancata) o mettersi al centro della carreggiata scatenando concerti di clacson senza fine. Al ritorno, a questo pericolo si aggiunge l'incrocio fra via Gallarate e via Rizzo dove, per svoltare a sinistra verso il cimitero, bisogna contrastare l'intenso traffico diretto a destra verso viale Scarampo. In generale, un itinerario tipico da ciclista urbano, ma certo non adatto per il turista o il ciclista meno abituato a muoversi nel traffico nervoso di Milano.

Altra musica invece nel percorso "lungo": qui sembra più, in alcuni tratti, un percorso da visita guidata, nelle nuove architetture della città e nei suoi parchi. Si parte da via Gattamelata, dietro allo storico Vigorelli, con un'alternanza di tratti in pista separata e corsia ciclabile disegnata sia su strada che su marciapiede. Nella sterminata piazza Gino Valle la segnaletica invita a girare a lato dei grandi edifici in vetro e lucidi pannelli, lasciando lo spazio centrale a uso dei pedoni. Particolare attenzione a quest'ultimi deve essere riservata nell'attraversamento del ponte su viale Serra. Scesi dal ponte, lungo via Don Palazzolo, si imbecca una nuova ciclabile (in fase di realizzazione nei giorni del nostro sopralluogo) per poi, all'altezza di viale De Gasperi, salire sul marciapiede e incontrare il primo di uno dei tanti tratti in cui la segnaletica invita a scendere dalla bici e proseguire portandola a mano. Una scelta abbastanza incomprensibile visto che il marciapiede è deserto (costeggia un muro cieco) e la normativa consentirebbe, proprio in questi casi, di realizzare un marciapiede a uso promiscuo, pedoni e ciclisti. Superato il ponte su viale Alcide De Gasperi (sempre con bici a mano) si costeggia il parco del Montestella, per arrivare in via Saliero dove si sconta un po' l'immagine di periferia trascurata: la strada è chiusa al traffico da *new jersey* in cemento graffiati e la vegetazione incolta fa da padrona. Poco dopo però si riprende la pista ciclabile verso Bonola con giardini curati e il paesaggio urbano più piacevole del quartiere Gallara-



tese. Nei tanti giardini pubblici che si attraversano la segnaletica indica di andare "a passo d'uomo", scelta in questo caso molto opportuna visto che si sfiorano panchine, aree giochi, mamme e bambini, cani e passeggini. In via Visconti si percorre l'ultimo tratto in promiscuo con le auto per affacciarsi in via Gallarate dove ci si ricongiunge con l'itinerario diretto.

Siamo in vista nel grande intervento di Cascina Merlata con i suoi palazzoni multicolori e l'ingresso verso Expo ha un che di trionfale: la ciclabile è nuova di zecca, colorata di beige e separata dal viale pedonale che accoglie i turisti di Expo in libera uscita. Gli ultimi metri si percorrono quindi agevolmente fino ad arrivare a due parcheggi recintati e dotati delle rastrelliere tipo "Verona" che possono ospitare fino a 400 biciclette. I parcheggi non sono custoditi ma, sarà la recinzione o sarà il via vai continuo di poliziotti addetti alla sorveglianza dei tornelli di ingresso, la sensazione di sicurezza lascia il ciclista tranquillo. A lato del parcheggio il servizio del BikeMi offre 210 stalli per le bici in condivisione. Un'opportunità per arrivare fin qui con le bici gialle del *bike sharing* o, per i più pigri, con le rosse a pedalata assistita.

Due itinerari quindi si differenziano enormemente fra loro. Quello più lungo è appunto turistico, da passeggiata con bambini e palloni. Quello diretto è purtroppo un'occasione persa: attrezzando i controviali e sistemando un paio di incroci si poteva lasciare alla Milano del dopo Expo un percorso importante ed efficace per gli spostamenti quotidiani. Speriamo che, anche a Esposizione finita, si riescano a realizzare gli interventi utili a creare davvero un percorso ciclistico urbano in sicurezza.

Valerio Montieri

Tutte le indicazioni relative ai due itinerari si trovano sul sito del comune:

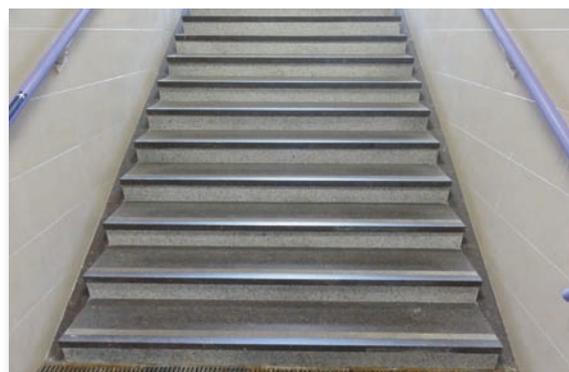
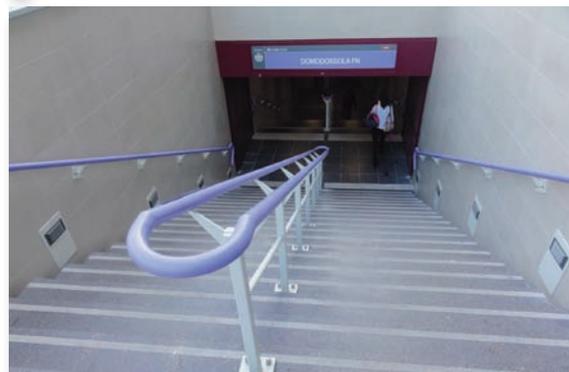
https://www.comune.milano.it/wps/portal/list/it/servizi/mobilita/Milano_bicilPedalare_cittal/Arrivare_EXPO_in+bicicletta





Abbiamo provato per voi... la Lilla in bici!

Salire su una metropolitana il cui nome è M5 sapendo che la M4 ancora non esiste dice tanto della capacità di progettare il futuro di una città. E la Lilla non ci smentisce, purtroppo.



Abbiamo provato a usare la bici su questa nuova linea lo scorso anno, poco dopo l'inaugurazione, e rifatto un sopralluogo a maggio 2015 per vedere se qualcosa era cambiato nelle prime stazioni entrate in servizio o se qualche sviluppo positivo si era verificato con le nuove stazioni inaugurate poco prima di Expo. Niente da fare, le metropolitane milanesi non sono pensate per i ciclisti.

Siamo consapevoli del fatto che una linea metropolitana non possa essere progettata solo per assecondare le esigenze di chi si muove in bicicletta, ma dal momento che viene offerto un servizio è lecito aspettarsi che alcune condizioni minime vengano soddisfatte. Così non è.

Il test che ho effettuato insieme alla mia famiglia, 2 adulti e 2 bambini, prevedeva di utilizzare la M5 nel tratto tra Garibaldi e Bignami. Il commento unanime è stato: «Quante scale!». In Garibaldi gli ascensori bisogna trovarli, non è presente il pittogramma con la bici, sono troppo piccoli per accomodarne una di dimensioni standard. Il loro utilizzo giace nel limbo, non si sa se si possono utilizzare, non lo sa nemmeno il personale Atm che, consultato anche pochi giorni fa, controlla il regolamento esposto in stazione ma non sa darci una risposta definitiva. E in una città burocraticamente ostile come Milano non sempre è bene insistere.

L'assenza nelle stazioni del controllore fisso ai tornelli rende difficile trovare informazioni sui percorsi da seguire. Ora è presente un sistema di chiamata tipo citofono ma innanzitutto bisogna trovarlo e comunque potreste sentirvi rispondere «Al momento non ci sono operatori disponibili, attendere...». In bocca al lupo nel caso di emergenze serie.

Al ritorno a Garibaldi abbiamo avuto la sventurata idea di seguire i cartelli con il pittogramma con la bici per uscire dalla stazione: sei e più rampe di scale con 30-40 scalini finali. Mio figlio (né esperto di mobilità ciclistica né indottrinato da mane a sera sulle buone pratiche) si chiedeva come mai non ci fossero delle canaline e la mia compagna tra un'imprecazione e l'altra «Ma in Germania già vent'anni fa...».

A maggio 2015 abbiamo visitato la nuova stazione Domodossola. Lungo la via sono state posate numerose rastrelliere modello Verona

ma i servizi per il ciclista si fermano qui. Niente canaline lungo le rampe di scale, niente pittogrammi bici o indicazioni presso l'ascensore, personale Atm modello vigilantes, gentile ma incerto sul regolamento («Il regolamento non vieta l'uso dell'ascensore ai ciclisti ma io consiglio di usare le scale»).

Negli ultimi anni sono stati fatti passi avanti per favorire l'utilizzo della bici sulle metropolitane e su altri mezzi pubblici e non possiamo che esserne felici. Peccato per queste battute d'arresto che sembrano più frutto di dimenticanza o noncuranza, come al solito. Bastava veramente poco per raddoppiare la larghezza delle canaline di scolo già presenti sulle scalinate. E ancora meno per rendere esplicita (o negare) la possibilità di usare l'ascensore. Il nostro verdetto finale è che la Lilla non è Arancione.

Massimo Conter



Binari abbandonati... o dimenticati?

I binari dismessi a Milano ammontano a diversi chilometri (una ventina, grosso modo) e stanno lì, in qualche caso, da molti decenni. A volte per centinaia di metri (come in via Palestro o in via Monte di Pietà), altre per qualche breve tratto solamente (ad esempio in piazza Cavour, o in Missori).

Se la loro rimozione non viene pianificata, è difficile pensare che possano sparire magicamente.

Più facile forse che vengano dichiarati bene "di interesse storico" e posti sotto tutela dalla solerte Soprintendenza...

«Rimuoverli costa», si dirà. Vero. Ma allora, a parte rimedi del tutto provvisori e non sempre efficaci, come potrebbe essere la loro copertura o sigillatura, almeno sarebbe il caso di sfruttare occasioni date da "piccoli" cantieri per imporre intanto delle rimozioni almeno parziali.



Cosa che, a quanto pare, ancora una volta, non succede in Porta Venezia (come evidenzia la foto, scattata recentemente). Sagomato il cordolo a martellate, un po' alla brutta, è stato poggiato sopra il binario dismesso, come un cappello.

Sicché, tra il nuovo intervento di sistemazione della banchina ATM, oggi in fase di realizzazione in viale Piave, e quello, risalente al 2001, di pedonalizzazione di via Spallanzani, resteranno a fare da elemento di congiunzione questi pochi metri di binari inutili, magari anche pericolosi e certamente antiestetici.

Sorge spontanea la domanda: perché chi progetta e chi autorizza i lavori nella nostra città di questi problemi sembra non curarsi minimamente? L'assessora ai Lavori Pubblici non ha nulla da dire al riguardo?

E.G

Ecco il nuovo parcheggio della Comasina

Ma, per favore, non chiamatelo "velostazione".

Quando, il 26 marzo 2011, l'allora sindaco Moratti inaugurò il capolinea della MM Comasina insieme ad altre tre stazioni della linea 3 Gialla, dichiarò: «Quattro nuove fermate della linea 3 che consentiranno ai milanesi provenienti da nord di lasciare a casa l'automobile e di entrare in città con un mezzo sicuro, veloce e pulito». Pensava evidentemente solo ai residenti del quartiere Comasina, che comunque avevano già a disposizione dei mezzi di superficie per raggiungere il centro città, dimenticando quelli provenienti dai paesi dell'hinterland, ai quali sarebbe servito un parcheggio per poter lasciare l'auto e prendere la metro. Ma l'allora governatore della Lombardia Formigoni assicurò: «Sono certo che il parcheggio arriverà». E infatti il parcheggio, alla fine, è arrivato, ma ha dovuto pensarci la giunta Pisapia, correndo ai ripari di una situazione diventata insostenibile.

Tuttavia, la soddisfazione è mitigata, purtroppo, per noi ciclisti – e almeno per il momento – dalla presenza di alcuni problemi. I posti auto disponibili sono circa 300, metà dei quali coperti. Per le biciclette attualmente sono state installate rastrelliere per 400 posti bici. Troppi? Forse. Ma teniamo conto che il parcheggio è stato inaugurato a fine ottobre 2014, cioè all'inizio di una stagione in cui l'utilizzo della bici è al minimo.

Le rastrelliere sono del modello Verona, ideali per legare la bici con un buon margine di sicurezza, ma al momento sono tutte scoperte e non esiste uno spazio coperto né un deposito custodito. Se i posti auto a piano terra sono tutti coperti, perché quelli per le bici sono tutti scoperti? Logicamente, sarebbe stato meglio il contrario, visto che i sedili delle auto, al contrario delle selle delle bici, non si bagnano se piove. E meno male che la maggior parte delle rastrelliere è nei pressi dell'entrata della metro: le altre però, installate troppo lontano, resta difficile pensare che verranno effettivamente utilizzate.

Secundo problema, gli scooter. Forse non erano previsti come utenti del parcheggio, perché è legittimo che i progettisti si siano chiesti per quale strano motivo uno debba arrivare da casa in scooter e lasciarlo lì per prendere la metro, pagando pure il biglietto, quando sa che con lo scooter può andare praticamente dove vuole in città, anche in Area C senza pagare, e parcheggiare quasi dove gli pare. Ma tant'è: da utenti non previsti del parcheggio, gli scooter si sono trasformati in ospiti non paganti, visto che nel cartello indicante le tariffe sono previste solo le auto. E così, non potendo utilizzare i posti auto, gli scooter si sono accaparrati molti posti bici delle rastrelliere.

Terzo problema, gli accessi. Se per le auto la situazione può essere definita soddisfa-

cente, per le bici lo è un po' meno. Anzi, al momento non lo è per niente. Di fatto, non esiste un accesso agevole alle rastrelliere, dovunque siano ubicate. Gli accessi da via Rubicone e da via Senigallia sono esclusivi per auto, mentre l'unico accesso finora predisposto per le bici è un tratto di pista ciclabile che parte dalla zona d'accesso di via Rubicone e arriva vicino all'entrata della metro. L'intenzione è di collegare questo tratto alla ciclabile di viale Enrico Fermi, che attualmente termina all'altezza del sovrappasso di via Vincenzo da Seregno, circa 1 km prima, e per il resto è in via di realizzazione. Quindi i ciclisti al momento possono accedere alle rastrelliere solo da via Comasina, ma non dispongono di varco, né rampa, né scivolo per superare il marciapiede velocemente e in sicurezza. Chi proviene da sud e arriva nei pressi della stazione della metro deve fermarsi in carreggiata, scendere di sella, salire sul marciapiede portandosi appresso la bici e raggiungere le rastrelliere conducendola a mano. Chi proviene da nord deve in più attraversare la strada: per farlo, ha a disposizione solo i due attraversamenti pedonali in corrispondenza dell'incrocio con via Teano. Possibile che non si sia riusciti a creare uno straccio di varco per salire direttamente in bici dalla strada alle rastrelliere? Possibile che a nessuno sia venuto in mente di disegnare delle strisce all'altezza dell'entrata della metro per permettere a pedoni e ciclisti di attraversare la strada per dirigersi direttamente lì, senza giri inutili?

A questo disagio si aggiunge, *dulcis in fundo*, la precaria situazione della viabilità in quel tratto di via Comasina. Nel giro dei 150 metri prospicienti l'entrata della metro Comasina M3 abbiamo l'accesso alle rastrelliere da parte dei ciclisti, le fermate degli autobus, il capolinea del trenino Milano-Limbiate, il movimento delle auto nel parcheggio sul lato ovest e infine – non mancano mai! – una serie di auto che attendono di caricare o scaricare persone alla fermata della metro. Il tutto in una via con una sola corsia per ogni senso di marcia, senza spazi laterali per la fermata delle auto. In alcuni momenti della giornata, in particolare al mattino, regna il caos, dovuto a tutti questi contemporanei movimenti di mezzi. E il povero ciclista spesso deve gimkanare fra autobus in manovra, auto che si muovono in ogni direzione, pedoni che attraversano la via ogni dieci metri e auto ferme con le quattro frecce.

Si poteva fare di meglio in via Comasina? Probabilmente sì, ma a costo di rivedere completamente l'architettura della via in questo tratto, allargando

la carreggiata, eliminando i parcheggi sul lato ovest per creare gli spazi di fermata, e soprattutto ridisegnando l'accesso al parcheggio per i ciclisti. Non possiamo infatti dimenticare che già la precedente amministrazione, rispondendo a un'interrogazione sul tema dei parcheggi di interscambio per biciclette, nel novembre 2007 aveva affermato «Le bicistazioni pilota sono diventate 7, rispetto alle 3 che erano nella versione di piano resa pubblica per le osservazioni nel novembre 2007: a Milano Certosa, Greco Pirelli e Lambrate FS sono state aggiunte stazioni di importanza determinante per la collocazione in città, il volume di passeggeri trasportati e le linee in transito, che sono Milano Centrale e Garibaldi FS, Cadorna LeNord. In virtù dell'importanza rivestita per il Comune di Milano e quelli limitrofi, nonché per la presenza del vicino Idroscalo, si è inserito nell'elenco anche l'aeroporto di Milano Linate, pur non ricadendo sul territorio comunale». E, solo alcuni mesi fa, l'assessore Maran dichiarava: «Più di 390 posti bici (di cui 111 custoditi) saranno invece quelli presenti nel parcheggio di interscambio in costruzione a Comasina. Altre velostazioni sono allo studio per Centrale, Lambrate, Gioia, Greco, Domodossola, Bovisa. Arriverà una velostazione anche in zona Stazione Garibaldi, nel contesto della riqualificazione del cavalcavia Bussa». Speriamo dunque che le opere successive non si traducano in altrettante occasioni mancate.

Daniilo Fullin



I ciclisti e la pista di viale Tunisia

Pubblichiamo qui un intervento del presidente Eugenio Galli, apparso sulle pagine milanesi de la Repubblica il 19 aprile scorso, a proposito delle tempistiche di realizzazione della pista ciclabile di viale Tunisia. La pista è stata ufficialmente aperta poco dopo, nei primi giorni di maggio.

Resterà da valutare anche l'efficacia / utilità di quell'infrastruttura (a nostro avviso molto discutibile e su cui abbiamo espresso da tempo le nostre motivate riserve). Nonché i relativi costi (ragionevoli forse per la tipologia scelta, ma non condivisibili in un'ottica costi / benefici).

In relazione alla costruenda pista ciclabile di viale Tunisia, noi di Ciclobby non abbiamo mai condiviso le pretestuose polemiche di alcuni commercianti, automobilisti e rappresentanti di partito, e lo abbiamo sempre dichiarato, anche per evitare rischi di confusione o strumentalizzazioni: la libertà di opinione non può esistere senza responsabilità.

Le nostre critiche, di merito e di metodo, sulla pista in oggetto, fondate su una visione degli interventi a nostro avviso necessari per migliorare la ciclabilità (purtroppo diversi da quelli che stanno ispirando anche l'attuale amministrazione), sono documentate e leggibili pure sul nostro sito. Tali osservazioni si concentrano su elementi specifici – a cominciare dalla inaccettabile riduzione dello spazio pedonale – che abbiamo cercato di dettagliare dopo un sopralluogo al cantiere di viale Tunisia, lo scorso giugno.

Continuiamo a ritenere che le piste ciclabili, cioè le soluzioni infrastrutturate, non siano la panacea per incentivare la ciclabilità in sicurezza. Non pensiamo certo che il nostro parere possa essere vincolante per alcuno; è espressione di una opinione legittima, fondata sull'esperienza, punto: ad altri spettano decisioni e responsabilità.

Ciò che tuttavia abbiamo voluto stigmatizzare questa volta è l'incomprensibile durata di un cantiere che, iniziato ad aprile 2014, ancora non è terminato. Stiamo parlando, è bene ricordarlo, della realizzazione di 800 metri di pista ciclabile. Che, nei conteggi ufficiali, diventano 1600, computando il tratto di andata e quello di ritorno (da corso Buenos Aires a via Pisani). A tutto voler concedere, ad oggi la velocità di avanzamento è di meno di cinque metri al giorno (sic!).

Né va meglio per il proseguimento della ciclabile verso Città Studi, tenendo conto che un passaggio cruciale di questo itinerario era l'attraversamento dell'incrocio di viale Abruzzi, a cui si è provveduto durante i lavori di realizzazione della corsia riservata Atm, terminati ormai nella primavera 2014.

Anche qui, realizzati scivoli e predisposizioni per i semafori, ci si aspetta a breve l'attuazione della corsia in controsenso in via Donatello, che avrebbe reso evidente il senso della connessione con il tratto precedente. E invece abbiamo saputo, grazie a una interrogazione del consigliere Marco Cappato, che la fine lavori è prevista dopo il 2016.

Questo procedere a spizzichi e bocconi, se da un lato rende difficile una lettura d'insieme degli interventi e la percezione di linee di sviluppo coerenti, dall'altro offre una scarsa utilità concreta ai molti utenti quotidiani della bici, più o meno esperti, che ancora si guardano intorno alla ricerca di rassicurazioni su un cambiamento più volte promesso.

Ribadiamo con forza l'esigenza di cambiare passo, svincolandosi dall'idea di una rete infrastrutturata, da riservare ai soli casi in cui appaia effettivamente necessaria, previa valutazione costi/benefici, per la realizzazione del "telaio portante" della ciclabilità, tenendo altresì conto della velocità di realizzazione attuale, largamente inefficace a rispondere al fabbisogno urgente di ciclabilità sicura, diffusa e in tempi brevi. In questo senso, un deciso investimento relativo alla messa in sicurezza delle strade, al controllo costante delle infrazioni, alla realizzazione di Isole ambientali, Zone 30 e moderazione del traffico si tradurrebbe in un moltiplicatore di vantaggi, con miglioramenti qualitativi diffusi a favore non solo della ciclabilità, ma anche della pedonalità e della vivibilità dei quartieri.

Se continua a mancare il senso dell'urgenza, è difficile comprendere come si possa far compiere alla ciclabilità milanese quel necessario salto di qualità che invano attendiamo da anni.

Eugenio Galli
(presidente Fiab Milano Ciclobby)

Finalmente il velotaxi a Milano!

Sì, proprio un taxi velocipede, come lo chiamerebbe il Codice della Strada: il Veloleo che ben conosciamo è diventato un servizio pubblico.



Lo conosciamo bene, il Veloleo, perché già da qualche anno lo vediamo con noi nelle grandi bicicletate: Bicinfesta e, fino all'anno scorso, Bimbimbici.

A Bicinfesta quest'anno ha fatto addirittura da "trasporto speciale" per due cicliste che, infortunate, non potevano fare la pedalata con le proprie bici: Mariella e Donata, che hanno ringraziato entusiaste l'infaticabile pedalatore Gianluca per aver permesso loro di stare, nonostante tutto, "dentro" il gruppo dei pedalatori.

Ma dal primo maggio 2015 Veloleo è il nome di un servizio elegante, silenzioso, non inquinante, divertente, insomma con tutte le qualità di un servizio a pedali, messo a disposizione dei turisti per visitare il centro di Milano, alla scoperta dei monumenti storici o per fare shopping. Veloleo può portare anche una famigliola (due adulti con un bambino fino a 7 anni).

Ma poi perché solo turisti? Anche un milanese può gradire un giro così, nel centro della sua città, facendosi trasportare in spazi che neppure un taxi potrebbe percorrere, nelle zone pedonali o nei parchi.

Il Veloleo lo puoi prenotare sul sito www.veloleo.it, ma, se ce n'è uno libero, lo puoi anche prendere al volo in piazza Castello o in piazza Duomo.

E noi ciclisti facciamo i migliori auguri al servizio di taxi velocipede, finalmente arrivato a Milano!

Negozi e rastrelliere

La delibera comunale *Modifiche del regolamento e del tariffario del Canone di occupazione spazi e aree pubbliche (COSAP) e della Disciplina del diritto ad occupare il suolo e lo spazio pubblico (OSP)*, approvata il 18 maggio 2015, prevede, tra molte altre cose, l'esenzione dall'occupazione suolo per chi predispone stalli privati ma anche ad uso pubblico per la sosta di biciclette. Più di una volta abbiamo ricevuto richieste in questo senso da parte di gestori di negozi e di esercizi pubblici, e abbiamo dovuto rispondere che per installare una rastrelliera davanti al proprio negozio avrebbero dovuto pagare la Cosap. Ora non è più così e desideriamo farlo sapere ai nostri soci e a tutti i loro amici commercianti. Fate girare la voce!

D.S.

Multe per fare cassa? Non se ne può più... di questo ritornello

Ospitiamo su Ciclobby Notizie un articolo che Giovanni Guzzi ha pubblicato sul suo periodico web "L'eclettico", nel quale affronta il tema delle multe da un punto di vista che condividiamo in pieno.

Con una puntualità che vorremmo fosse il marchio di qualità del trasporto pubblico, sui mezzi di comunicazione torna periodicamente alla ribalta la polemica per le multe agli automobilisti. L'obiezione da parte di questi ultimi è che esse siano un mezzo di cui le amministrazioni pubbliche si avvantaggiano al solo scopo di "fare cassa".

Milano non sfugge alla regola e così, in tempi recenti, questo solito polverone è stato sollevato almeno a due riprese: a fine ottobre 2014 e nei primi mesi del 2015.

Nella prima circostanza origine dei "moti popolari" era stata una circolare dell'Assessore alla Sicurezza del Comune di Milano, Marco Granelli, con la quale si invitavano i responsabili dei Comandi della Polizia Locale di Zona a sollecitare con decisione ed urgenza i propri agenti affinché prestassero attenzione alle situazioni di sosta irregolare, definita (a buon diritto) "un problema per la sicurezza stradale e la gestione del traffico" e ad intervenire in maniera più decisa e costante per sanzionarla, dando un chiaro segnale di controtendenza.

L'obiettivo di riferimento da raggiungere era di almeno 1.000 sanzioni al mese per ogni Zona e si portava come esempio positivo la Zona 1 che era arrivata al doppio.

Su questo dato si sono scatenati i sindacati: indignati per una raccomandazione che sarebbe inaccettabile e svilente in quanto chi decide quante multe debba fare un vigile vorrebbe imporre alla categoria di trattare i milanesi come materassi da battere mentre dovrebbe avere maggiore rispetto di un ruolo che è al servizio e a tutela dei cittadini.

Il secondo episodio risale a fine febbraio: da un servizio di *Buongiorno Regione* su RAI 3 apprendo che "Altroconsumo" vuole intentare una *Class Action* contro il Comune di Milano per multe alle auto che sarebbero da annullare per errori formali commessi dal Comune nella gestione dell'istruttoria. Nello specifico sembrerebbe trattarsi di multe per violazioni accertate con gli autovelox.

In entrambi i casi citati (emblematici di situazioni comuni in tutta Italia) esponenti delle forze politiche di opposizione e la maggior parte dei commentatori, almeno stando a quanto ne hanno riferito TV e giornali, erano ovviamente sintonizzati sulla stessa onda del partito pro auto nel contestare la presunta ingiustizia che sarebbe stata perpetrata.

Se devo essere sincero (il buon Massimo Troisi mi perdonerà la citazione), la vera indecenza da contestare che io vedo è proprio questa generale, indegna, alzata di scudi. Che la rimo-

stranza sia sostenuta dalle associazioni di categoria lo si può comprendere (ma non giustificare), ma che a schierarsi contro la ragione e il buon senso siano i sindacati, coloro che fanno le leggi (e lasciamo stare se alcuni di loro non le rispettano) e, addirittura, un'associazione per i diritti dei cittadini lo si capisce molto meno. A tutti costoro, ciascuno per quanto più lo riguarda, vorrei chiedere di riflettere sui punti che seguono.

* Non sono forse cittadini da tutelare (e a maggior ragione, visto che fanno del bene anche alla collettività oltre che a sé stessi) anche quelli che si spostano in bicicletta e la cui sicurezza è messa quotidianamente a rischio dalla sosta irregolare e dagli eccessi di velocità?



* Sarebbe bello non dover mai vedere, come invece accade troppo spesso, auto di servizio delle forze dell'ordine (di tutti i corpi) in sosta irregolare in situazioni palesemente non di emergenza.

* Non sappiamo se le 1.000 multe siano un obiettivo stabilito in precedenza e al raggiungimento del quale potrebbe essere stata vincolata l'assegnazione di riconoscimenti economici (prassi consueta nella Pubblica Amministrazione). Se così fosse l'attuale contestazione sarebbe comunque tardiva. Se così non fosse, considerato che le 1.000 multe/mese corrispondono a una trentina al giorno non occorrono altre considerazioni rispetto all'osservare un paio di vie per qualche ora per rendersi conto che questo numero è, semmai, sbagliato per difetto (e di molto).

* Non se ne può più di continuare a sentir

sempre ripetere il ritornello che i Comuni con le multe alle auto fanno cassa. Se c'è una categoria in Italia considerata con un occhio di riguardo a tutti i livelli è proprio quella degli automobilisti. Dove la magistratura verifica truffe (come in qualche caso è stato accertato) si puniranno i colpevoli, per il resto ben vengano anche ragioni di necessità economica (ammesso che sia vero quanto si afferma senza però mai argomentarlo con dati inoppugnabili) se possono contribuire a porre finalmente termine a questo malcostume.

* Quello che più di tutto però sconcerta, è che nessuno di costoro, che si ergono a paladini di una causa che non lo merita, riconosca che se le multe sono state date è perché è stata commessa un'infrazione che ha messo in pericolo sia chi ne è stato protagonista sia gli altri utenti della strada.

* Ed è particolarmente grave, e vergognoso, che chi riveste ruoli pubblici (come amministratore ma non solo) e chi dovrebbe informare correttamente l'opinione pubblica di

fatto, ipocritamente, difenda i responsabili di violazioni della legge, in un certo senso legittimandole.

Proponendo queste argomentazioni, non proprio popolari, sulle sue pagine elettroniche, nel suo piccolo anche L'Eclettico vuole dare il suo contributo per far crescere un'opinione pubblica meno

individualista e più attenta al bene comune.

In particolare con questa pagina L'Eclettico si prefigge 3 scopi:

1. manifestare il suo appoggio e la sua approvazione nei confronti di chiunque si adoperi per far rispettare il Codice della Strada senza cedere ad alcuna forma di opportunismo;
2. invitare tutte le realtà dell'associazionismo, non solo ambientalista, a prendere sempre posizione sui media solidarizzando con le amministrazioni pubbliche "sotto attacco" perché si sono attivate nel senso appena sopra indicato;
3. invitare "Altroconsumo" a fare una *Class Action* a favore di chi va in bici, non avrebbe difficoltà ad individuarne più che fondati presupposti!

Giovanni Guzzi
(da L'ECCLETTICO - web "aperiodico",
aprile 2015)



Piazza Sant'Ambrogio, a futura memoria

Il tentativo, di alcuni cittadini e della nostra associazione, di opporsi in sede giudiziaria al progetto del parcheggio sotterraneo in piazza Sant'Ambrogio si è chiuso con un provvedimento di archiviazione depositato il 9 febbraio 2015.

Durante il processo siamo rimasti pazientemente in silenzio, per non rischiare di compromettere la possibilità di un risultato positivo in una fase finale tanto delicata. Ora che l'iter si è concluso, con un esito purtroppo sfavorevole, rimane la necessità informativa.

È giunto il tempo di raccontare - a futura memoria - il succo di questa storia. Di raccontarlo, perché i cittadini meno informati lo sappiano e perché lo sappiano anche i nostri soci. Perché si sappia che non tutti hanno taciuto e non tutti hanno acconsentito. Abbiamo chiesto all'architetto Jacopo Gardella, che ringraziamo, di aiutarci a ripercorrere la vicenda.

La nostra è la città che più ha divorato sé stessa. Certo, ogni città è un organismo vivente e in costante evoluzione, ma non sempre il Nuovo è anche Buono. Opporsi ai cattivi cambiamenti è un atto d'amore, talvolta incompreso.

Le ragioni sostenute da chi si è opposto (ahimè inutilmente) alla trasformazione della piazza Sant'Ambrogio e alla sua conversione in un parcheggio sotterraneo erano molte e convincenti, eppure tutte secondarie rispetto al vero motivo che avrebbe dovuto vietare un simile atto sconsiderato.

Una delle ragioni era la eccessiva vicinanza della Basilica alla profonda fossa che si sarebbe dovuto scavare per far posto alle centinaia di automobili previste; e la conseguente preoccupazione che le antiche fondazioni venissero danneggiate irrimediabilmente. Erano ragioni comprensibili sotto l'aspetto statico ma superabili e quindi non così fondate da poter imporre la rinuncia ai lavori.

Un'altra ragione era la presenza nel sottosuolo della piazza di un cimitero paleocristiano ancora intatto. Gli scavi eseguiti durante i lavori avevano messo in luce resti di tombe, ma i reperti non erano tali da giustificare un arresto dei lavori anche perché ogni singolo pezzo poteva essere diligentemente classificato, fotografato e poi trasportato nel Museo Archeologico della città.

Una ulteriore ragione era l'affezione del popolo alla piazza da tempo legata a momenti collettivi di grande e sentita partecipazione. La festa degli "oh bej, oh bej!" (oh che bei bambini, oh che bei bambini!) che si teneva all'inizio dell'inverno era diventata un avvenimento irrinunciabile per le mamme ed i loro figli. Dopo la avvenuta copertura del posteggio sotterraneo e la restituzione del piazzale alle dimensioni originali, la Fiera non tornerà più a svolgersi nella sede originale. Le grandi aiuole che occupano l'intero spazio disponibile rendono impossibile la sistemazione delle bancarelle e la circolazione del pubblico. Il Comune tuttavia ha già previsto di assegnare alla Fiera una diversa collocazione e con ciò taciterà definitivamente ogni eventuale protesta.

Le ragioni fin qui esposte sebbene tutte attendibili e serie non erano sufficienti ad impedire lo scempio della piazza. Quali sono allora le ragioni che avrebbero invece potuto salvarla e proteggerla dalla violenta manomissione? Sono le seguenti tre, rispettivamente: a) scenografiche; b) viabilistiche; c) ambientali.

a) Ragioni scenografiche derivano dalla particolare configurazione della piazza, caratterizzata da due lunghi bracci ortogonali che racchiudono al loro interno il complesso della Basilica. La rampa del nuovo parcheggio rompe l'unità di questa singolare configurazione planimetrica; spezza in due tronchi separati i due bracci prima uniti; distrugge il punto della loro convergenza dal quale si aveva una visione simultanea sia dell'uno che dell'altro braccio per tutta la sua lunghezza e profondità. Mai più i passanti potranno vedere contemporaneamente da un lato la facciata classicheggiante dell'Università Cattolica e l'austera Caserma Napoleonica dei Veliti e dall'altro la schiera ordinata di abitazioni concluse sul fondo dal

moderno ed elegante Palazzo Caccia Dominioni.

b) Ragioni viabilistiche derivano dalla infelice scelta di un parcheggio posto in posizione centrale e malauguratamente destinato non a box privati ma a posti prevalentemente a rotazione. Parcheggio a rotazione significa offrire possibilità di sosta alle auto in arrivo da fuori città e quindi aumentare ingorghi e confusione nelle vie del centro. Si deve procedere diversamente: evitare che i viaggiatori provenienti dall'esterno posteggino le loro automobili in centro, invitarli a lasciarle in periferia, indurli ad entrare nel cuore della città usando esclusivamente mezzi pubblici. Il traffico urbano verrebbe enormemente alleggerito; le lunghe code davanti ai semafori sensibilmente ridotte; le esasperanti ricerche di un posto libero in cui posteggiare finalmente abolite: tutti vantaggi che il nuovo centralissimo parcheggio di piazza Sant'Ambrogio annullerà ormai per sempre.

c) Ragioni ambientali derivavano dalla sottrazione di verde, dalla impossibilità di riposo, dalla difficoltà di ricreazione. In una zona di Milano densamente costruita, notoriamente povera di giardini, poco dotata di giochi per l'infanzia e di soste per gli anziani, piazza Sant'Ambrogio, se fosse stata esclusivamente pedonale e ciclabile, sarebbe diventata una oasi tranquilla e riposante, un luogo di ritrovo accogliente e protetto.

Oggi suona ipocrita la assicurazione data dal Comune il quale afferma che la piazza ripristinata diventerà un posto di divertimento per i piccoli, di conversazione per gli adulti, di riposo per gli anziani. Ci si domanda come possono i bambini divertirsi e giocare se dalla griglia lunga quanto la piazza escono i gas tossici dalle auto posteggiate sotto terra? Come possono gli adulti conversare a bassa voce se dalla vicina rumorosa rampa

carraia salgono e scendono centinaia di autovetture? Come possono gli anziani riposare in tranquillità se dalle scale di sicurezza e dai vicini ascensori escono ed entrano di continuo i conduttori delle auto posteggiate? L'atmosfera raccolta e solenne della piazza d'ora in avanti sarà perduta per sempre.

Il parcheggio di Sant'Ambrogio è un eloquente esempio di rapina urbanistica; è un subdolo inganno nei confronti dei cittadini. Un terreno pubblico di straordinaria ricchezza monumentale viene snaturato e sottratto alla collettività per essere trasformato in uno strumento di profitto esclusivamente privato.

Jacopo Gardella



Su quella bici non si pedala!

Da quando abito fuori Milano, mi piace ogni tanto passeggiare a zonzo nelle vie milanesi per vedere ciò che è cambiato, scoprire i negozi curiosi, per far due battute con le persone per strada, per conoscere la nuova viabilità e naturalmente vedere le moltissime bici in giro! Più che su quelle in movimento, l'occhio mi casca sempre su quelle posteggiate, legate in ogni dove, magari per vedere se sono chiuse bene.

Una di queste, un giorno, ha attirato la mia attenzione più di altre. Era posteggiata in un androne di un palazzo elegante in via Canonica. Anche l'androne era lucido ed elegante e non portava ai garage ma ad un curato giardinetto interno, separato da una grande vetrata. Una bella bici da strada rossa, piuttosto vecchietta, anzi: *vintage*, come si dice adesso...

Era legata con una possente catena azzurra e mi era già sembrato strano che il portinaio l'avesse fatta posteggiare lì, appoggiata alla

Le burocrazie nel nostro Paese sono micidiali.

Da anni si discute di come migliorare reti e servizi per la mobilità ciclistica, di come riuscire a dare risposte concrete in tempi brevi a esigenze diffuse e non più rinviabili.

Spesso si ha la sensazione di essere avviluppati da una vischiosità che rallenta e rende difficile ogni passo. In tutti i casi, per ottenere risultati minimi, sembrano necessari sforzi titanici. E, quasi sempre, il prodotto che ne risulta è il classico topolino partorito dalla montagna.

Se talvolta la sordità della politica ha rappresentato e rappresenta un serio ostacolo, è invece ampiamente sottovalutato, e spesso sconosciuto ai più, il ruolo di tecnici e funzionari che, ad ogni livello, dal Comune al Ministero, interpretano norme, ne condizionano l'applicazione non di rado con contributi creativi, sedimentando prassi che in molti casi risultano incomprensibili a una persona mediamente informata, e si riverberano l'uno con l'altro quasi a creare una sorta di mondo parallelo indecifrabile: da un lato una produzione normativa spesso non aggiornata e non sempre chiara e organizzata, dall'altro interpretazioni prive di buon senso, scollegate dalla realtà.

Le norme non sono certo un dettaglio irrilevante, e possono essere più o meno adeguate e aggiornate. Ma, parafrasando un motto dei giuristi americani, "è sempre meglio una cattiva legge in mano a un buon interprete, che una buona legge applicata da un interprete inadeguato".

Non è ovviamente una criticità specifica del settore di cui ci occupiamo, ma sembra piuttosto un tratto generale del sistema italiano, se addirittura il commissario governativo alla *spending review*, Carlo Cottarelli, intervistato da Beppe Severgnini per il Corriere della sera nell'ottobre 2014, rispondendo alla domanda su chi, nell'apparato burocratico nazionale, abbia opposto le maggiori resistenze al cambiamento, a un certo punto afferma: «[...] il sistema dei capi di gabinetto, ecco. Si conoscono tutti tra loro, parlano tutti lo stesso linguaggio. E i capi degli uffici legislativi: hanno in mano tutto e scrivono leggi lunghissime, difficilmente leggibili. Costituiscono un gruppo omogeneo, in cui è difficile entrare, con cui

è difficile interagire. Spesso molti documenti non mi venivano dati. Non per cattiva intenzione, ma perché non facevo parte della struttura [...]». La casta tecnocratica.

Tornando ai nostri temi, che l'Italia sia carente di cultura tecnica di promozione e sviluppo della mobilità sostenibile permeata dal buon senso non è davvero una novità. Ma è sconcertante come, a volte, questo sistema appaia resistente e pressoché impenetrabile, costringendo tutti noi a restare per anni nel pantano (*pantani*, appunto, non è un titolo casuale, e non fa riferimento al grande campione del ciclismo...), sempre sperando in tempi migliori, in norme che verranno, o restringendo il no-

Pantani

Il titolo non fa riferimento al grande campione del ciclismo; si riferisce al pantano nel quale cercano di farci affondare le burocrazie, i tecnici e i funzionari che interpretano le norme distaccandosi dal buon senso.

stro orizzonte all'idea di doverci sempre accontentare del "piuttosto che niente, meglio piuttosto".

Come leggere altrimenti le risposte sulla dibattuta (e non risolta) questione della continuità della corsia ciclabile della cerchia dei navigli, che si interrompe ad ogni incrocio? Ne abbiamo ampiamente riferito nel numero 1/2013 di *Ciclobby Notizie* (*Continuità vo cercando che m'è si cara*).

I tecnici del Comune si appellano a un parere ministeriale che appare a tutta evidenza privo di buon senso, per i motivi che a suo tempo abbiamo cercato di spiegare. Dall'altro lato, il ministero ha poi negato di avere sostenuto che la soluzione "in continuità" non si possa fare e con questo scarica la responsabilità della scelta in capo al Comune. Il risultato è lì da vedere, e va sempre a scapito della sicurezza del ciclista.

Altro esempio è rintracciabile in un potere di veto di cui tuttora sembra poter disporre un

nucleo della polizia locale applicato all'assessorato alla mobilità. Non se ne sa moltissimo, ma la sua esistenza è stata confermata da più fonti. Un altro caso ancora pare essere quello, trattato anche in altro articolo di questo notiziario (a pagina 11), relativo al divieto di accesso alle bici in un cortile di un edificio di proprietà comunale per motivi... di sicurezza. La questione riguarda in generale i rapporti fra chi emette pareri specifici e il responsabile del progetto, e fra questi e l'assessorato. È chiaro che, in questa catena decisionale, se qualcuno non concorda su alcuni aspetti, anche se non esprime un parere vincolante, può influenzare in maniera decisiva lo sviluppo e

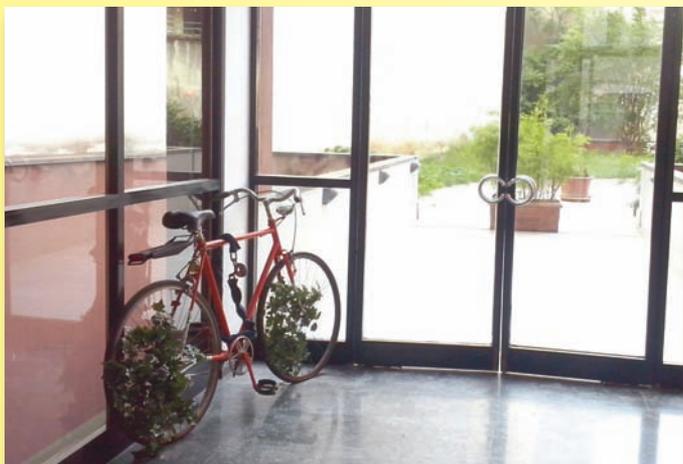
le scelte in merito a un determinato progetto. A meno che ci si prenda la responsabilità di decisioni in assenza o anche in contrasto con alcuni pareri. Premesso che molte sentenze del Consiglio di Stato hanno chiarito in maniera inequivocabile che i pareri, previsti per l'adozione delle deliberazioni comunali (prima ex art. 53 della legge 08.06.1990, n. 142, e poi ex art. 49 del D.Lgs. 18.08.2000, n. 256), non costituiscono requisiti di legittimità delle deliberazioni cui si riferiscono, e premesso altresì che la stessa materia viene trattata con pareri opposti secondo il funzionario di turno che la analizza, appare chiaro come tutto questo processo

possa generare soluzioni completamente diverse da Comune a Comune. E questa è precisamente la normalità dei nostri giorni: basta muoversi da un Comune all'altro nello stesso hinterland milanese per vedere una miriade di soluzioni differenti e variegata applicate allo stesso tema, l'una spesso in contraddizione con l'altra.

Ma torniamo a Milano: il cortocircuito che spesso avviene fra uffici tecnici e Polizia locale, alla ricerca della soluzione più restrittiva possibile, porta spesso a soluzioni illogiche, vicine al bizantinismo e di difficile comprensione per chi è alla guida, che sia di un'auto o di una bici. Un mondo di soluzioni molto molto più realiste del re e che scontentano, e mettono in pericolo, il suo stesso popolo. Quello dei ciclisti, e non solo.

Senza il coraggio di fare piazza pulita di certe prassi, i pantani continueranno a inghiottire le migliori intenzioni di cambiamento.

Eugenio Galli



vetrata sul cortile. Ma aveva qualcos'altro di strano: dei rami di edera infilati nei raggi di entrambe le ruote, dunque non aveva circolato poco prima! Mi è balenata un'idea in testa: non era posteggiata soltanto, era un'installazione, qualcosa che si doveva notare!

Sono entrata nella galleria d'arte che si apriva sul lato e la titolare, Lionella Bianchi, mi ha confermato il sospetto: «Come allestimento della mostra "Equilibrio" guardando i lavori delle artiste Silvia Cibaldi e Aurora Moschella ho pensato di mettere all'entrata dell'Hotel 38 una bicicletta vintage allestita con del verde, connubio perfetto tra equilibrio e natura, poiché questi sono i temi della mostra proposta nelle prime due settimane di maggio presso la nostra galleria d'arte. Abbiamo in allestimento altre mostre, ne inauguriamo una il 2 e una il 15, poi continueremo, e se i ciclisti vengono a trovarci sono sempre bene accetti».

Dunque la bici si fa sempre più presente in città, ed è gratificante scoprirlo negli ambiti più insoliti, persino se non è circolante!

Silvia Malaguti



Raccontare la ciclabilità: pedoni e ciclisti vicini, vicini

Piazza XXIV Maggio e viale Gorizia: conflitto organizzato tra pedoni e ciclisti.

Nell'inverno di quest'anno è proseguito il nostro programma di incontri del ciclo "Raccontare la ciclabilità". Dopo la ciclabile di viale Tunisia e la zona 30 di Paolo Sarpi, siamo andati a verificare l'intervento allora in corso di realizzazione fra piazza XXIV Maggio e viale Gorizia. In questo caso si tratta di una porzione della riqualificazione della zona della Darsena con la pedonalizzazione dell'area attorno alla porta del Cagnola, a margine dell'intervento di sistemazione delle vie d'acqua per Expo. Ci siamo quindi incontrati con un gruppo di cittadini e consiglieri di zona, tra cui Emanuela Duina e Giulia Gresti, raccogliendo osservazioni e commenti.

Sulla piazza la ciclabilità è tratteggiata a singhiozzo e a prima vista risulta di assai dubbia efficacia. La zona attorno alla porta di piazza XXIV Maggio disegna una ciclabilità molto costretta, anche all'interno dell'area pedonale, fra paletti, cordoli, dissuasori e curve secche che allontanano dalla via diretta e naturale. La scelta è sempre quella di separare il ciclista a scapito della comodità di percorrenza e della velocità. Un dedalo di tratti stretti e sinuosi che certo non ne facilitano la percorrenza.

Ma l'aspetto che veramente colpisce è proprio la scelta progettuale di fondo: lo spazio per la bici viene ricavato a scapito di quello per i pedoni. La pista ciclabile di viale Gorizia infatti viene ottenuta riducendo sensibilmente lo spazio del marciapiede e non intervenendo sull'asse stradale.

Il nostro parere, al contrario, lo spazio pedonale deve sempre essere preservato nelle forme e nelle dimensioni proprie di uno spazio urbano (vedi nella pagina di fronte *Ma quanto deve essere largo un marciapiede?*), a maggior ragione in presenza di flussi pedonali



prevedibilmente consistenti. La vivibilità della città infatti si misura attraverso la qualità degli spazi dedicati alla relazione fra i suoi abitanti. In un quartiere vivo come il Ticinese ridurre lo spazio dedicato ai marciapiedi risulta una vera contraddizione. La prova è sotto gli occhi di tutti: in una qualsiasi serata della "movida" la pista ciclabile è completamente "cancellata" dall'ondata incontenibile dei pedoni.

Questi sono errori progettuali che poi si pagano in termini sia di qualità delle realizzazioni sia di efficacia degli interventi. Errori che, oltre a costituire altrettanti esempi di spreco di risorse scarse, rischiano di reiterare un modello conflittuale di visione della città - in particolare, di conflitto tra utenze deboli - che non possiamo assolutamente condividere e vorremmo fosse definitivamente superato.

Eugenio Galli

Piccole chiome crescono

In via Spallanzani, in occasione della "riqualificazione" di corso Buenos Aires avvenuta nel 2010, sono stati collocati a dimora alcuni alberelli dall'esile fusto in una situazione di convivenza non semplice per la compresenza di esigenze diverse (passaggi stretti, residui cordoli del marciapiede, dehors di locali, affollamento di bici e pedoni...).

La chioma di questi alberelli richiede di essere curata periodicamente con una certa attenzione per evitare che, vegetando nella parte inferiore, arrivi a toccare la testa dei passanti. Tempo fa, chi transitava in bici si vedeva costretto addirittura a chinare il capo per non finire "tra i rami"...

Abbiamo chiesto di sagomare un poco la chioma frondosa, rialzandola di almeno una decina di centimetri.

Singolare la risposta che abbiamo appreso dagli uffici: «Si tratta di un soggetto in soddisfacenti condizioni vegetative ed in evidenti buone condizioni ornamentali e tuttavia è stato chiesto all'impresa del verde di effettuare, laddove tecnicamente possibile in relazione alle condizioni vegetative ed ornamentali del soggetto, un intervento di leggero contenimento della vegetazione più bassa».

Ovviamente, noi ne chiedevamo la cura, non la soppressione.

Comunque, l'intervento suggerito è stato poi effettuato.

Evidentemente, era anche "tecnicamente possibile". Meglio così.

E.G.

Torniamo su una vicenda di cui avevamo parlato un anno fa (v. *Ciclobby Notizie* n. 1/2014 *Bici nei cortili: quando il Comune confessa sé stesso*) per riferirvi gli aggiornamenti che nel frattempo sono intervenuti.

Brevemente, il caso: nel cortile di via San Barnaba 29 hanno sede, oltre a un noto ambulatorio, anche la Sezione stralcio del Tribunale di Milano, l'Associazione nazionale mutilati e invalidi, l'Istituto del Nastro azzurro, l'Ufficio nomina presidenti di seggio della Corte d'Appello di Milano. I custodi proibiscono l'accesso delle bici al cortile. Il presidente di Fiab Milano Ciclobby aveva segnalato il caso ed era sorta una cospicua corrispondenza sulla quale avevamo già informato in quell'articolo.

Considerando che anche l'assessore si era espresso in sintonia con la nostra posizione, in linea peraltro con il Regolamento edilizio, sia quello attuale sia il previgente, e avendo suggerito al Comune di adoperarsi, in via di autotutela, per far rimuovere quel divieto, abbiamo atteso molti mesi.

Lo scorso marzo abbiamo chiesto aggiornamenti, per sapere se gli uffici avessero «recepito e dato seguito alle indicazioni auspiccate».



Parole su due ruote

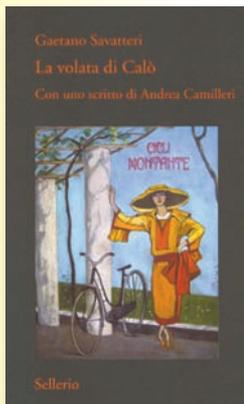


La criniera della bicicletta

E ogni tanto le parlavo, alla bicicletta, carezzandole la canna come se fosse la criniera di un cavallo.

Andrea Camilleri

(Dal racconto del viaggio di 55 km da Serradifalco a Porto Empedocle alla ricerca del padre scomparso, nel 1943. La bici era una Cicli Montante prodotta a Serradifalco.)



Ma quanto deve essere largo un marciapiede?

Dal punto di vista normativo la definizione della larghezza di un marciapiede dipende, in generale, sia dal tema relativo alla accessibilità degli spazi pubblici da parte di persone con difficoltà motorie sia dalle leggi che definiscono gli standard di costruzione delle strade.

Per quanto riguarda il primo aspetto esistono disposizioni statali e regionali. In campo nazionale il decreto ministeriale n. 236/1989 stabilisce che *la larghezza dei marciapiedi realizzati in interventi di nuova urbanizzazione deve essere tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote* e in particolare che *il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 cm ed avere, per consentire l'inversione di marcia da parte di persona su sedia a ruote, allargamenti del percorso, da realizzare almeno in piano, ogni 10 m*. Lo spazio di manovra deve essere di almeno 1,50 m. La legge regionale n. 6/1989 è più esplicita e definisce che i percorsi pedonali abbiano *larghezza minima m. 1,50 con tratti, nei luoghi di maggior traffico, aventi almeno una larghezza di m. 1,80. In presenza di passaggi obbligati o per restrizioni dei percorsi a causa di lavori in corso, la larghezza potrà essere,*



per brevi tratti, ridotta a m. 0,90.

Le stesse dimensioni sono di riferimento anche per la normativa in materia di strade.

Il decreto ministeriale n. 6792/2001 stabilisce che *la larghezza del marciapiede va considerata al netto sia di strisce erbose o di alberature che di dispositivi di ritenuta. Tale larghezza non può essere inferiore a metri 1,50. Sul marciapiede possono, comunque, trovare collocazione alcuni servizi di modesto impegno, quali centralini semaforici, colonnine di chiamata di soccorso, idranti, pali e supporti per l'illuminazione e per la segnaletica verticale (...). In presenza di occupazioni di suolo pubblico localizzate e impegnative (edicole di giornali, cabine telefoniche, cassonetti ecc.) la larghezza minima del passaggio pedonale dovrà comunque essere non inferiore a metri 2,00.*

Quest'ultima parte della norma introduce anche il tema dell'uso del marciapiede e dello spazio pubblico in generale: l'aumento di larghezza dipende dal fatto che davanti a un'edicola o un cassonetto mi fermo, mi incontro e quindi ho bisogno di maggior spazio per poter consentire a un altro pedone di superarmi senza scendere dal marciapiede.

E chiaro che maggiore è lo spazio a disposizione e maggiore sarà la vivibilità dello spazio. Nel caso affrontato ci troviamo in particolare in una zona a forte percorrenza pedonale e sul bordo della darsena, che, a sistemazioni ultimate, è diventato un punto attrattivo e quindi attira un pubblico pedonale in sosta. La riduzione del marciapiede rischia quindi, inevitabilmente, di portare a una "invasione" della pista ciclabile quasi fisiologica.

Valerio Montieri

Come è andata a finire?

Il cortile di proprietà comunale vietato alle biciclette di cui vi abbiamo parlato l'anno scorso (e il generale Bava Beccaris).

anche dall'assessore, nel senso di una uniformità e coerenza interpretativa tra i vari settori competenti».

Abbiamo ricevuto poco dopo dall'assessore Maran la seguente risposta: «ho provveduto a richiedere informazioni e purtroppo considerato che trattasi di un edificio con destinazione d'uso ad Uffici Giudiziari, per motivi di sicurezza e di controllo degli accessi, si esclude la possibilità di poter consentire l'ingresso di biciclette».

Il presidente di Fiab Milano Ciclobby ha quindi nuovamente replicato agli uffici dell'assessore: «Prendo atto, non senza perplessità, della risposta degli uffici, la cui motivazione stento a



comprendere.

Osservo che, presso il distacco di via Pace del Tribunale di Milano (sezione Lavoro), mi risulta presente un parcheggio bici dotato di rastrelliere, accessibile al pubblico (magistrati, avvocati, clienti e in generale persone dirette agli uffici). Non so se ciò sia sfuggito agli occhiuti funzionari o se, più semplicemente, l'amministrazione di quegli edifici dipenda da altri uffici rispetto a quelli che ricadono sotto la responsabilità dell'arch. Maugeri.

Evidentemente, il lascito del generale Bava Beccaris è ancora vivo in alcuni addetti dei nostri apparati burocratici. L'impegno per il cambiamento è una strada lunga e difficile, e vi è chi frappono barricate.

Molti auguri di buon lavoro».

Cosa c'entra Bava Beccaris?

Tra la fine di aprile e la prima settimana di maggio del 1898 a Milano, e in altre città italiane, scoppiarono tumulti che videro protagonisti migliaia di operai e contadini. Il 10 maggio a ogni angolo di strada di Milano veniva affisso sui muri il manifesto, firmato dal generale Bava Beccaris, che potete vedere qui a fianco.

Che dire ancora? In questo numero di *Ciclobby Notizie* parliamo di "pantani": forse questa vicenda ne è un altro illuminante esempio.

A volte i ciclisti sono troppo buoni

Continua con questo secondo articolo la collaborazione a Ciclobby Notizie dello studio legale che assiste i nostri ciclisti, e ci racconta i casi che si è trovato a trattare.

Affrontiamo, con questo nostro secondo articolo, un'altra questione legale che ci è capitato di seguire qualche tempo fa.

Un ragazzo, amante della bici e che la usava per qualunque tipo di spostamento in città, una notte, mentre stava circolando sulla pista ciclabile, veniva travolto da un'auto che, non avendolo visto, attraversava la pista per immettersi sulla carreggiata senza quindi fermarsi, incurante della segnaletica orizzontale di attraversamento pedonale.

Il ragazzo rimbalzava letteralmente sul parabrezza provocandone la crepatura e rovinava al suolo. Rendendosi conto di non essersi fatto (apparentemente) niente ma ovviamente molto spaventato, il ciclista con un salto si rimetteva in piedi, dava una pedata sulla portiera dell'auto che lo aveva investito per poi perdere conoscenza e cadere nuovamente a terra privo di sensi. Veniva dunque trasportato in ospedale e tenuto in osservazione per sospetto trauma cranico e sottoposto a diversi accertamenti per le contusioni riportate.

Qualche giorno dopo, contattato dalla conducente dell'auto, si incontrava con la stessa la quale gli sottoponeva un preventivo per il rifacimento di tutta la fiancata e del parabrezza, per un importo spropositato rispetto ai danni effettivi e concludeva dicendo che, se non avesse pagato detto importo, lo avrebbe denunciato per atti vandalici per via del fatto di aver tirato un piccolo calcio alla portiera a causa di una reazione sicuramente sbagliata, ma giustificata anche dallo stato di shock in cui il ragazzo si era venuto a trovare.

A nulla erano valse le sue osservazioni riguardo al fatto che la pedata non poteva aver causato un danno così ingente e riguardo al fatto che anche lui aveva riportato dei danni, oltre che fisici, anche materiali poiché la bici, a causa della rottura del telaio, era da buttare. Era dunque chiaro che il ciclista avrebbe pagato il danno alla portiera ma doveva anche essere chiaro che avrebbe pagato il giusto e che, soprattutto, non avrebbe rinunciato al risarcimento che gli spettava, visto che la responsabilità

del sinistro era interamente (e gravemente) dell'automobilista. Quest'ultima, tuttavia, si era dimostrata irremovibile: le condizioni erano quelle, o pagava e rinunciava alla richiesta di qualunque tipo di danno oppure avrebbe proceduto penalmente nei suoi confronti.

Rivoltosi al nostro studio e descritto l'accaduto, abbiamo innanzitutto denunciato il sinistro all'assicurazione dell'auto che lo aveva investito. E abbiamo anche depositato una denuncia davanti alla Procura della Repubblica di Milano in quanto il comportamento tenuto dalla signora integrava gli estremi della tentata estorsione (l'estorsione è infatti il reato commesso da chi, con violenza o minaccia, costringa - o tenti di costringere - un'altra persona a fare o a non fare qualcosa al fine di trarne un ingiusto profitto: nel nostro caso la minaccia riguardava il fatto di non chiedere il risarcimento per ottenere l'ingiusto profitto di non dover far intervenire la propria assicurazione nonché quello di ottenere una somma sproporzionata a ristoro del danno alla portiera).

L'automobilista, nel frattempo, non avendo ricevuto alcuna risposta né, tanto meno, alcun pagamento dal povero ciclista, procedeva a sua volta a denunciarlo per atti vandalici.

Entrambe le parti, a mezzo dei rispettivi avvocati, venivano convocati dalla Polizia che seguiva le indagini per tentare una conciliazione che portasse alla rimessione delle reciproche querele.

Anche in questa fase la proprietaria della vettura insisteva per tenere separate le due questioni (querela e risarcimento danni), manifestando la sua intenzione di ritirare la denuncia solo dietro il pagamento dei danni, come da famoso preventivo già esibito.

Solo dopo aver constatato che i danni fisici riportati dal ciclista, e quantificati da un medico legale quale conseguenza del sinistro, erano di gran lunga superiori a quelli riportati dall'auto, l'avventata automobilista si decideva ad accettare la proposta di chiudere l'intera vicenda con le rinunce reciproche a qualsivoglia tipo di azione.

Nonostante il nostro consiglio di ripensarci e di valutare di procedere in sede civile per ottenere il risarcimento di tutti i danni subiti, il ciclista, nel confermare la mitezza d'animo della categoria di cui già abbiamo avuto modo di parlare, decise in ogni caso di lasciar perdere e quindi ci si recò davanti all'Ufficiale di Polizia Giudiziaria e si rimisero entrambe le querele, rinunciando anche al risarcimento dei reciproci danni.

*Avv. Massimiliano Gaspari
Avv. Claudia de Carolis*



Milano in bici

Realizzata da Viagginbici.com con la partecipazione di Wonderful Expo e Clear Channel, è online una nuova guida gratuita di itinerari in bicicletta. Curata dalla nostra Marialuisa Bonivento, la guida conduce il visitatore fra varie Milano: quella di cristallo, quella liberty e quella segreta e misteriosa. Per chi vuole spingersi fuori porta si va poi lungo il Martesana, nel Parco Sud e, appunto, verso il sito Expo. Un bel modo per riscoprire la Milano in cambiamento. <http://www.viagginbici.com/milano-in-bici/>



Mentre pedali ti perdi, ti ritrovi e lo sguardo si apre sui nuovi paesaggi che incontri. Pedali, pedali sotto il sole o sotto la pioggia, spesso con il vento contrario, e la strada ti porta verso nuovi luoghi affascinanti, diversi da quelli che conosci. Alla fine arrivi sempre solo dove vuoi tu. Questo lo hanno vissuto i protagonisti di BiciMondo e ce lo confermeranno con i loro racconti e immagini nelle prossime serate davvero particolari. Non mancate!

Mariella Bertì

BiciMondo

Giovedì 22 ottobre, ore 21, sede Fiab Milano Ciclobby

Alaska in bicicletta sulle orme di Balto
Ausilia Vistarini e Sebastiano Favaro ci raccontano, con immagini, la loro esperienza dell'Alaska in bicicletta per la Iditarod Trail Invitational, competizione che si svolge sul tracciato della

storica Iditarod Sled Dog Race, la corsa con i cani da slitta più famosa al mondo.

Giovedì 26 novembre, ore 21, sede Fiab Milano Ciclobby

In bici da Milano a Skopje e ritorno
Un viaggio di oltre 4600 km attraverso l'ex-Jugoslavia e con ritorno seguendo gli Appennini. Ovvero, come trasformare un problema in un'opportunità. Racconto e immagini di Fabio Temporiti.

Bicinfesta di primavera alla 29ª edizione

Bastano queste poche righe, perché Bicinfesta ormai la conosciamo bene; di nuovo, ogni anno, ci sono le foto!

Non è stata baciata da un sole primaverile la 29ª edizione di Bicinfesta di Primavera, e neppure gli eventi numerosi che avevamo programmato per la settimana di "Aspettando Bicinfesta". Alcuni sono proprio stati sospesi per il cattivo tempo, eppure... l'evento che si è svolto al coperto (!) ha visto la partecipazione attenta e divertita di 700 bambini delle scuole milanesi che nella tre giorni di "Fa' la cosa giusta" hanno partecipato al nostro GiroBimbi, il percorso di educazione stradale che solitamente portiamo nelle scuole.

Anche domenica 22 marzo purtroppo pioveva e tirava vento, ma centinaia di ciclisti milanesi hanno ugualmente raccolto l'invito alla storica kermesse. Non si è scoraggiato neppure il grande giornalista sportivo Bruno Pizzul, ciclista urbano e testimonial di questa edizione. Quando Eugenio Galli gli ha ceduto il microfono, Pizzul ha raccontato della sua fama di persona puntuale in ogni occasione grazie alla sua scelta di muoversi in città sempre e solo in bicicletta e ha auspicato una città in cui tutti, a tutte le età, possano muoversi con piacere e in sicurezza.

Il corteo quest'anno ha puntato in direzione del Gallaratese, dove ci ha ospitati per la festa conclusiva (musica ed estrazione di premi) il Centro sportivo del Corriere della Sera.

Hanno assicurato, se non un clima gradevole, almeno la tranquillità ai ciclisti partecipanti (tra cui ricordiamo un folto gruppo di alunni e geni-



tori delle scuole del Gallaratese) la Polizia Locale, la Protezione Civile di Settimo Milanese, le Guardie Ecologiche Volontarie, l'ambulanza di SOS Lambrate (per fortuna rimasta senza lavoro), oltre al nostro ben collaudato Servizio d'Ordine.

Bicinfesta ha avuto il patrocinio del Comune di Milano e di Fondazione Cariplo.

Ringraziamo Amsa, Arexons, Comieco, Klm, Weleda e Tucano Urbano per la loro collaborazione.



Un po' meno catorci in giro



Non sappiamo quanti erano a fine 2013 i catorci, o rottami, di bici legate e abbandonate qua e là per Milano. Sappiamo però che 1.085 sono stati recuperati in un anno, da gennaio 2014 a gennaio 2015. Evviva, una cosa che funziona! È *Biciclami*, il progetto del Comune di Milano realizzato da Amsa e dai vigili di quartiere della Polizia Locale con l'aiuto dei cittadini, che possono utilizzare la sezione Biciclami dell'applicazione mobile PULLamo di Amsa per segnalare la presenza di biciclette abbandonate, inviando una foto e descrivendo le parti mancanti o danneggiate. Per rispetto del proprietario, che potrebbe voler recuperare quanto resta della sua bici, i vigili di quartiere applicano un adesivo di avvertimento; solo dopo 20 giorni, se è ancora lì, Amsa porta via il catorcio. Circa un terzo delle segnalazioni nel 2014 sono arrivate da cittadini, le altre direttamente dai vigili di quartiere.

Non hai ancora rinnovato l'iscrizione per il 2015?

Se la risposta è no, la tua assicurazione RC è scaduta, ma puoi riattivarla se rinnovi subito. Ci sono 10 buoni motivi e tutti i modi per iscriverti a Fiab Milano Ciclobby a pagina 19, ma se non rinnovi questo è l'ultimo numero che ricevi. Tutto il lavoro di preparazione di *Ciclobby Notizie* non ci costa nulla grazie al lavoro dei nostri volontari, ma i costi di stampa e spedizione sono coperti dalle iscrizioni e quindi riserviamo il notiziario ai soci che con le loro quote permettono l'esistenza e le attività di Fiab Milano Ciclobby. **Grazie se deciderai di rinnovare l'iscrizione anche per il 2015.**



Diversa abilità e bicicletta

Intervista a Savino Mazzillo, che ha due bici e un grande sogno.

Savino, tu hai dei problemi fisici a causa dei quali ti possiamo definire (e tu stesso ti definisci) "diversabile". Però vai in bici e partecipi da anni ai servizi d'ordine di Ciclobby. Vogliamo capire il rapporto tra queste tre cose. Cominciamo dalla prima: ci spieghi brevemente in che cosa consistono questi tuoi problemi?

Sono le conseguenze di una meningite fatta da due anni e mezzo. Quindi sono problemi di origine neurologica che hanno colpito soprattutto il lato sinistro del mio corpo: il braccio, che non posso usare e che, a meno che io non lo trattenga, sta in una posizione scomoda, teso all'indietro; la gamba, che ha meno forza, sempre meno con il passare del tempo; l'occhio, che non ha il campo visivo laterale completo.

Hai mai pensato che queste difficoltà rendessero impossibile per te andare in bici?

Mai. In bici sono sempre andato e da ragazzo andavo anche un po' come un pazzo. Non ho mai avuto paura di percorsi anche difficili, una volta con amici ho fatto Milano-Bergamo, non ero più così giovane ma mi sono distratto per guardare il tachimetro (andavo vicino a 40 km/ora) e ho investito una signora anziana, per fortuna lei non ha avuto danni e invece io sono stato portato in ospedale, dal quale poi sono andato in taxi a trovarla per chiederle scusa, ero disperato.

Va bene, impossibile no, ma i tuoi problemi fisici non rendono difficile andare in bici?

Per me no. Cioè, andare in bici in sé non è difficile, certo se potessi usare anche il braccio sinistro, appoggiandolo sul manubrio, avrei più elasticità e più potenza. Io faccio anche nuoto,

e qui ho difficoltà solo nello stile a dorso, che faccio muovendo solo il braccio destro.

Quindi per te, nonostante le tue difficoltà, è bello andare in bici. Ma è anche utile?

Mi è utile come sfogo: se mi arrabbio, magari sul lavoro, sfogo il nervosismo pedalando. E poi è utile per fare il turismo in un modo che mi piace: ho fatto anche delle gite in bici + treno, e sono stato in Olanda in bici + barca, una bella esperienza. Durante questo giro mi è capitato di trainare una ciclista che non ce la faceva usando il mio braccio sinistro, teso all'indietro, come un gancio da traino.



Ma hai deciso anche di partecipare ai servizi d'ordine delle nostre grandi ciclettate, cioè di fare una cosa che è più difficile del semplice andare in bicicletta. Perché lo hai deciso, e perché continui a farlo?

Non è davvero più difficile. E mi piace farlo perché è importante, perché quando fermo una macchina, o dico di chiudere la portiera a uno che l'ha aperta imprudentemente, riesco a evitare che qualcuno si faccia male.

La tua bicicletta com'è?

Ne ho due: una bici da corsa e una mountain bike, che con il battistrada più largo mi dà più sicurezza su fondo stradale pericoloso, per esempio il pavè. Tutte e due sono modificate, con cambi e freni posti a destra del manubrio; quando premo la leva del freno i freni agiscono sulle due ruote a qualche centimetro di distanza una dall'altra.

Hai mai paura in bici nel traffico?

Sì, perché in certi casi è normale avere paura; allora rallento. Ma delle volte ho paura di poter fare io del male agli altri, per esempio in un autobus affollato dove se il mio braccio scattasse all'indietro potrebbe colpire qualcuno.

Conosci altri diversabili che vanno in bicicletta? Noi conosciamo quelli che non possono usare le gambe (o le hanno proprio perse, come Alex Zanardi) e usano le hand bike che sono biciclette ma si muovono a forza di braccia: li vediamo davanti al quadriciclo alle nostre Bicinfesta e, in televisione, alle Paraolimpiadi. Tu ne conosci che abbiano disabilità di altro tipo, che gli permettano di andare su una normale bici a pedali, come te?

Ho un amico che può utilizzare solo una mano, però ha una potenza maggiore della mia nelle gambe.

Hai un sogno legato alla bicicletta?

Sì. Vorrei organizzare una grande manifestazione di diversabili in bicicletta, collegata con un convegno scientifico su questo argomento. Perché vorrei ottenere che chi ha difficoltà non si limiti più del necessario, e soprattutto che non si nasconda, anzi si faccia vedere e così rispetti sé stesso e ottenga anche il rispetto degli altri; e che i medici, siano ortopedici o neurologi o psicologi o altri, ci aiutino a capire che lo possiamo fare.

Grazie Savino. Questa idea della manifestazione di diversabili in bicicletta è bellissima: c'è qualcuno nella nostra associazione che può e vuole aiutarci, almeno a capire se sia possibile?

Donata Schiannini

L'editore in bici

Magari non lo conoscono tutti, ma tra i lettori di libri il nome è ben noto: Marcos y Marcos.

Certo, è noto il nome della casa editrice, ma non a tutti il nome dell'editore, Marco Zapparoli. A noi però piace parlarne perché è un editore che va in bicicletta. Non odia l'auto, una dopo l'altra ne ha avute molte e diverse, ma adesso si è accorto che «a Milano l'auto di proprietà è inutile». Va in bici o con i mezzi, e in altre città usa le bici pubbliche. A Milano consiglia il BikeMi agli amici che vengono da fuori, e ci rallegra anche con una nota positiva sulla nostra città: «Nessuna città europea ha una rete di stazioni capillare come quella milanese, comprese Parigi e Barcellona, che spesso vengono citate come esempio da seguire».



Sindaci, cardinali, ora anche ministri

In bicicletta, s'intende. Venerdì 3 aprile Graziano Delrio, appena diventato ministro delle Infrastrutture e Trasporti, se n'è andato al ministero in bicicletta salutando i cronisti con la frase: «Piedi e bici sono due mezzi eccezionali». Quanto siamo d'accordo, signor ministro! Ora, come sempre, aspettiamo i fatti. Certo, come sindaco di Reggio Emilia si era comportato bene rispetto alla mobilità sostenibile: vediamo adesso cosa farà da Roma.



Una Bimbibici 2015 speciale: le tante novità dell'edizione milanese

Ci ha aiutati la bella domenica già estiva, ma più ancora pensiamo che le famiglie siano state attratte dalle tante novità di questa edizione, a cominciare dalla interessante collocazione negli spazi aperti della Fondazione Riccardo Catella a Porta Nuova, che ringraziamo per l'ospitalità.

Quest'anno avevamo fatto una scommessa con noi stessi: riuscire a programmare tante e diverse attività in contemporanea. Con l'aiuto di 60 nostri soci volontari abbiamo creato una larga offerta di proposte a contorno del piatto forte, ossia le venti bicicletate che ogni quarto d'ora, percorrendo corsie protette, hanno portato alla scoperta del nostro quartiere piccoli gruppi di bimbi e familiari (un tetto di 35 persone per gruppo); i due tavoli d'iscrizione, giallo per i più piccoli e azzurro per i più grandi, hanno realizzato il primo smistamento che poi, sulla scorta di questi due colori, ha accompagnato i bimbi fino al "diploma" finale. Grande successo ha riscosso, come sempre, GiroBimbi, la simulazione di percorso stradale che solitamente portiamo nelle scuole, che permette anche ai più piccoli di imparare, divertendosi, le fondamentali regole di comportamento stradale. E così pure

Bimbibici a Milano ci ha regalato un bel successo. Circa 800 persone nel corso di domenica 10 maggio, Giornata Nazionale della Bicicletta, hanno partecipato alle numerose attività che avevamo programmato lungo tutta la giornata.



BiciSicura, grazie ai nostri instancabili meccanici, che hanno resistito con un sorriso a un sole inaspettatamente implacabile (ma i due spazi nei quali si è svolta la manifestazione erano ricchi, per fortuna, anche dell'ombra di molti begli alberi).

Un grazie sentito a Filippa Lagerback, testimonial nazionale, che prima ha partecipato a una bicicletata dei bimbi più grandi

(sorpresa per la bellezza del quartiere e il fascino di Villa Mirabello), e che poi ha guidato il particolare girotondo di 14 bambini programmato per mezzogiorno al centro di *Wheatfield*, il campo di grano di Agnes Denes a Porta Nuova: tutti insieme, ciascuno con una propria lettera ricamata sulla pettorina, hanno composto la scritta "Bimbibici 2015", accompagnati dal *flash mob* del gruppo "La Sonorissima".

Nuove e belle le attività organizzate da Oltrelacarta di via Menabrea e da Bici&Radici di via D'Apulia: la prima con "Disegno la mia bici ideale" e la seconda con le "Bombe di semi" hanno fatto giocare e muovere molti bambini con i loro accompagnatori.

Anna Pavan

Bimbibici 2015, in collaborazione con la Fondazione Riccardo Catella, ha avuto il patrocinio del Comune di Milano.

Hanno aderito ADA Stecca che ringraziamo per averci messo a disposizione anche i suoi spazi; inoltre Genitori Antismog, Legambiente, gruppi scout. Bimbibici ha avuto il sostegno di Fineco e Playmobil. Ringraziamo anche Arexons, Austria Turismo, Bio.it, Libreria dei ragazzi, Tucano Urbano, Visitdenmark, Weleda.

Finalmente l'hanno capito

A qualcuno Expo può piacere, a qualcun altro no, ma qualcosa di buono l'ha portato di certo: è l'esperimento dei poliziotti in bicicletta. Pattugliano le strade, soprattutto quelle centrali del lusso, dove c'è molto da rubare, per difendere i negozi da furti e rapine e i passanti soprattutto da scippi. Sul telaio è scritto "polizia" in bella vista. Finalmente l'hanno capito che in bici sei più agile e, in mezzo al traffico, anche più veloce che in macchina, e perfino che in moto. Certo, ci vogliono poliziotti scelti, ben allenati e soprattutto... veri ciclisti. Auguri, ragazzi e ragazze; se il servizio sperimentale dimostrerà di funzionare, speriamo di vedervi poi sempre in giro per la città, e non solo in via Montenapoleone.



Vietato ai velocipedi



Meno male!

Meno male: senza la pista il povero automobilista sarebbe stato costretto a parcheggiare in divieto di sosta!



Non farti rubare la bici

Ma, se te la rubano, denuncia il furto. E, naturalmente, non comprare bici rubate!

Più spesso di quanto si creda, le bici rubate vengono recuperate. È quello che è successo a Milano qualche tempo fa e, a parte il fatto curioso che il ladro fosse un "irreprensibile" impiegato, l'episodio ci insegna qualche cosa.

Prima di tutto, è un bell'esempio di collaborazione tra cittadini e polizia, in questo caso la Polizia Locale. Una cittadina ha riconosciuto la sua bici rubata nella foto pubblicata da un sito di vendite online e ha avvertito i vigili che, spacciandosi per interessati all'acquisto, hanno trovato la bici insieme a qualche decina di altre nel box del ladro (o ricettatore che fosse).



Il secondo insegnamento è appunto questo: se comprate una bici di cui ignorate la provenienza, e se quella bici è rubata, non solo avete aiutato la pratica del furto delle bici (perché se nessuno gliel'aveva comprate, i ladri non le ruberebbero) ma se poi la voleste rivendere, per la legge siete un ricettatore. Dunque quando comprate una bici, nuova o d'occasione, fatevi sempre rilasciare dal negozio lo scontrino o, se il venditore è un privato, una breve dichiarazione che attesti la vendita, anche se l'offerta l'avete trovata su Internet.

Terzo insegnamento: fate una foto alla bici e prendete nota del numero di telaio. Se ve la rubano, sporgete denuncia a polizia o carabinieri segnalando marca, modello e quel numero. Così, se un ladro o ricettatore viene sorpreso e le bici rubate vengono sequestrate (in genere questi episodi vengono segnalati dai giornali, non certo in prima pagina, ma tenete d'occhio la piccola cronaca...), e se una di quelle è la vostra, potete andare con la foto e la copia della denuncia, e la bici vi verrà restituita.

Esperiamo, naturalmente, che di tutto questo non ci sia bisogno: dita incrociate e bici legata bene!

D.S.

La ciclofficina Galeno 22

Un nuovo Ciclobby Point, piccolo ma al posto giusto.

È Ciclobby Point già da gennaio 2015, il nuovo piccolo negozio di Lorenzo, in via Galeno 22. Non lo siamo andati a cercare, si è fatto vivo lui che ci conosceva, non sappiamo come e perché, ma non importa. Si è fatto vivo e ha detto: «Vorrei diventare Ciclobby Point, come si fa?». Saputo che si deve firmare la convenzione, l'ha fatto, ed eccolo qui.

Al posto giusto, certo. Perché Milano non è solo centro e semicentro, è anche periferia, e non è che in periferia non girino biciclette. Intorno a viale Monza, dopo Precotto, verso Villa San Giovanni, cominciano le strade con i nomi degli antichi poeti e dei filosofi greci: Esiodo, Sofocle, Esopo, e poco più in là Pindaro, poeta, e scienziati e filosofi da Euclide a Platone. Qui di negozi di ciclista, finora, non ce n'erano.

Ma Galeno era un medico, il più famoso dell'antichità con Ippocrate (che pure ha una via a Milano, ma isolata, senza altri greci intorno). E ci piace pensare che proprio nella via dedicata a un medico sia stata aperta una "clinica della bicicletta"; e che sia stata aperta per passione. Infatti Lorenzo aveva un posto tranquillo come meccanico alla Piaggio, ma un po' per passione per la bici, un po' per misurarsi con se stesso, ha preferito rischiare, ed eccolo qui: fa soprattutto riparazione, cura le biciclette malate o ferite, vende l'usato se capita, e il nuovo solo su ordinazione, perché il negozio è piccolo e non c'è lo spazio per tenere molte bici in mostra. Benvenuto allora a Galeno 22!
info@galeno22.it
tel. 392.41.00.677;



LEGENDA

pianura	
collina	
montagna	
difficoltà (da sommarsi alla pendenza)	
aereo+bici	
auto+bici	
treno+bici	
pullman+bici	
traghetto+bici	
metro+bici	
funivia+bici	
anche per ragazzi	

Luglio

Speciale km 150

Venerdì 3 Luglio - Domenica 5 Luglio

Ciclovacanza in Val Venosta

Percorreremo la valle dell'Adige e i più allenati potranno arrivare al Passo Resia. **Ritrovo Mi Centrale.**
Proposta di: Raffaele Peccioli

Cicloturistica km 90

Domenica 5 Luglio

Lago di Endine

Al lago di Endine e poi con il traghetto fino a Iseo. **Ritrovo h 07:30 Mi Porta Garibaldi.** Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica km 45

Domenica 5 Luglio

C'era una volta. Un'isola

Andremo alla scoperta di un'isola che è una montagna dentro un lago e dalla quale partiremo per una crociera fino a Parattico - Sarnico. **Ritrovo h 07:40 Mi Centrale.** Proposta di: Stefano Pozzoli - pozzolistefano73@alice.it, tel. 0266804796, cell. 3382164248

Cicloturistica km 100

Domenica 12 Luglio

Da Sesto Calende a Milano

Dal Lago Maggiore al Naviglio Grande. **Ritrovo h 08:00 Mi Centrale.** Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica km 70

Domenica 12 Luglio

All'Abbazia di Piona

Visita all'antica abbazia con un bellissimo chiostro. Sterrato 20%. Proposta di: Roberto Facchini - robertofacchini42@gmail.com, cell. 338 9005578

Cicloturistica km 65

Domenica 12 Luglio

Colli piacentini

Tra le verdi colline del piacentino. **Ritrovo Milano Greco Pirelli.** Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 826496

Cicloturistica km 70

Domenica 12 Luglio

Da Gallarate a Milano

Da Gallarate a Milano con gli amici Fiab di Cardano al Campo. **Ritrovo Mi Porta Garibaldi.** Proposta di: Vanna Bartesaghi - vanna.bartesaghi@libero.it, cell. 389 6797311

Appuntamenti

Mountain Bike km 50

Domenica 12 Luglio Al fresco dell'alta Val Bodengo

Con una bella sgroppata, tornante dopo tornante, sfuggiamo alla calura di luglio per immergerci nella realtà incantata di una valle dimenticata e sorprendente. Sterrato 30%. Proposta di: Andrea Scagni - silvandy@katamail.com, cell. 339-3226541

Ciclistica km 80

Domenica 12 Luglio Da Domodossola alle cascate del Toce e ritorno

Le splendide valli Antigorio e Formazza con, alla fine, l'incantevole visione delle cascate del Toce; percorso molto impegnativo solo per ciclisti allenati e bici con rapporti da montagna. Ritrovo h 07:15 Mi Centrale. Proposta di: Giordano Soncini - giosonc@alice.it, tel. 039380811, cell. 3387535471 Termine iscrizione: 10/07

In Sede

Martedì 14 Luglio Consiglio Direttivo Fiab Milano Cicloby

Riunione mensile per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20.30, Sede Fiab Milano Cicloby. Info: segreteria@cicloby.it, tel. 02 69311624

Cicloturistica km 50

Domenica 19 Luglio La Valtrompia

Lungo il fiume Mella scopriamo la selvaggia Valtrompia. Sterrato 40%. Ritrovo h 07:40 Mi Centrale. Proposta di: Stefano Pozzoli - pozzolistefano73@alice.it, tel. 0266804796, cell. 3382164248

Milano Arte

Domenica 19 Luglio Milano Arte

Breve giro cittadino accompagnato dall'arch. Rocculi, il tema del percorso verrà comunicato successivamente. Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale, partenza alle 10.15. Proposta di: Arch. Rocculi/Marialuisa Bonivento - bonivento@libero.it

Cicloturistica km 65

Domenica 19 Luglio Quel ramo del lago di Como

Tra le colline del lago di Como. Ritrovo Mi Porta Garibaldi. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

Cicloturistica km 60

Domenica 19 Luglio Dalla Valle del Lambro al Lago di Pusiano

Da Monza lungo il Lambro e il torrente Bevera sino al Lago di Pusiano, con ritorno da Erba in treno. Sterrato 20%. Ritrovo h 09:30 Monza Stazione ferroviaria. Proposta di: Giordano Soncini - giosonc@alice.it, tel. 039380811, cell. 3387535471

Cicloturistica km 100

Domenica 26 Luglio Bergamo - Sarnico - Romano di Lombardia

Da Sarnico uno scorcio del lago di Iseo. Ritrovo h 07:15 Mi Porta Garibaldi. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica km 80

Domenica 26 Luglio Terre verdiane

Dal luogo dove Verdi macque, attraverso i luoghi a lui cari, sulla sponda del grande fiume. Ritrovo Mi Centrale. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

Agosto

Cicloturistica km 80

Domenica 2 Agosto Con i piedi nell'acqua

Ci facciamo un bagno in un bellissimo lago. Ritrovo Milano Greco Pirelli. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

Cicloturistica km 85

Domenica 9 Agosto Da Lecco a Milano

Lungo l'Adda, per vedere anche il traghetto di Leonardo e la centrale elettrica di Trezzo. Sterrato 30%. Ritrovo h 08:15 Mi Porta Garibaldi. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica km 55

Domenica 9 Agosto Safari lungo il Ticino

Una gita particolare nel Parco del Ticino. Sterrato 20%. Ritrovo Mi Porta Genova. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 7236496

Cicloturistica km 55

Sabato 15 Agosto Sulle rive dell'Adda - l'ecomuseo di Leonardo

Traversata dell'Adda sul traghetto leonardesco, poi si costeggia e si va anche fuori pista per visuali inaspettate. Brevi tratti a piedi nel bosco (scarpe adatte). Visita a Crespi d'Adda e bagno nel fiume a Vaprio. Sterrato 20%. Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi. Proposta di: Sergio Ghisoni - ghisoni@parteoservizi.eu, cell. 348 6603332

Cicloturistica km 55

Sabato 15 Agosto Tra i monti del Duomo di Milano

Circondati da verdi montagne, si passano piccoli paesi che anticamente hanno fatto fortuna grazie alle cave, come Candoglia, da cui proviene il marmo del Duomo di Milano. Sterrato 20%. Ritrovo h 08:30 Mi Centrale. Proposta di: Raffaele peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 3398236496

Cicloturistica km 200

Giovedì 20 Agosto - Lunedì 31 Agosto Isola di Creta: l'antica civiltà minoica, non solo bici

L'antica civiltà minoica in bicicletta in una vacanza stanziale con giri ad anello, adatta anche ai non ciclisti. Sterrato 40%. Proposta di: Maffei Stefania - maffei.ste@libero.it, cell. 338-4294284 Termine iscrizione: 14/05

Cicloturistica km 75

Domenica 23 Agosto Dai capelli ai gioielli, da Alessandria a Valenza

Itinerario ad anello passando dai fiumi Tanaro e Po: arte, storia, artigianato. Sterrato 20%. Ritrovo Mi Centrale. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

Cicloturistica km 60

Domenica 30 Agosto A spasso in Franciacorta

Tra i vigneti e le cantine prima della vendemmia in Franciacorta. Sterrato 20%. Proposta di: Roberto Facchini - robertofacchini42@gmail.com, cell. 338 9005578

Cicloturistica km 75

Domenica 30 Agosto Giro Laghi

Da Verbania piacevole giro tra i tra i laghi lombardi e piemontesi. Ritrovo Mi Porta Garibaldi. Proposta

di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 826496

Cicloturistica km 80

Domenica 30 Agosto A Biella alta da Santhià a Vercelli

Sulla terrazza di Biella alta e poi per i forti pedalatori la possibilità di raggiungere il bel vicino Recetto di Candelo. Ritrovo h 07:30 Mi Centrale. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Settembre

Cicloturistica km 75

Domenica 6 Settembre Castello di Torrechiara

Apprezzeremo la fortezza dal cuore affrescato, costruita nel '400. Ritrovo h 06:45 Mi Centrale. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica km 55

Domenica 6 Settembre Le colline della Franciacorta

Visiteremo una delle zone a più spiccata vocazione spumantistica, tra monasteri e la riserva naturale delle torbiere del Sebino. Ritrovo h 07:40 Mi Centrale. Proposta di: Stefano Pozzoli - pozzolistefano73@alice.it, tel. 0266804796, cell. 3382164248

Cicloturistica km 85

Domenica 6 Settembre Cartiera del Garda

Toscolano Maderno ha radici storiche nella "valle delle cartiere", sede già secoli fa di industrie che richiedono acqua. Ritrovo Milano Greco Pirelli. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

In Sede

Mercoledì 9 Settembre Consiglio Direttivo Fiab Milano Cicloby

Riunione mensile per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20.30, Sede Fiab Milano Cicloby. Info: segreteria@cicloby.it, tel. 02 69311624

Cicloturistica km 40

Sabato 12 Settembre La Milano che cambia - in giro attorno a Expo

A esposizione aperta torniamo, come ogni anno, attorno a Expo per vedere come il territorio stia "reggendo" o meno all'evento, e con un occhio al "dopo". Sterrato 20%. Ritrovo h 10:00 Triennale, Viale Alemagna 6 Milano. Proposta di: Guisa Biscaro, Valerio Montieri - valerio.montieri@gmail.com, cell. 328 6750782

Cicloturistica km 90

Domenica 13 Settembre Dall'Oglio all'Adda

Il bel castello di Soncino. Ritrovo h 07:30 Mi Centrale. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica km 30

Domenica 13 Settembre L'alto Lario, il forte di Montecchio e Corenno Plinio

Visita guidata al forte di Montecchio (7 euro) e al centro medievale di Corenno. Salita a piedi (1 ora circa) ai resti delle fortificazioni della linea Cadorna. Gallerie (luci in regola e giubbini). Visita di Varenna. Ritrovo h 07:50 Mi Centrale. Proposta di: Sergio Ghisoni - ghisoni@parteoservizi.eu, cell. 348 6603332



Cicloturistica

km 120

Domenica 13 Settembre Lungo gli argini del Secchia e del Po

Giro lungo gli argini dei due fiumi, tra natura e storia. Sterrato 30%. **Ritrovo Mi Centrale**. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 823496

Mountain Bike

km 60

Domenica 13 Settembre Boschi e mosaici della valle dell'Orco

Una rilassante escursione tra i boschi che lambiscono il torrente Orco, il cui nome ricorda le tremende piene del passato. E poi S. Benigno, alla scoperta dei mosaici della millenaria abbazia di Fruttuaria. Sterrato 70%. Proposta di: Andrea Scagni - silvandy@kata-mail.com, cell. 339-3226541

Manifestazione

Mercoledì 16 Settembre 14° censimento dei ciclisti urbani

Come ogni anno, più di novanta volontari conterranno, per tutta la giornata, il passaggio dei ciclisti lungo la cerchia dei navigli e in alcuni punti strategici della città. Un modo per fare il punto della situazione e renderci "visibili" anche nei numeri. In collaborazione con Regione Lombardia, oggi verranno conteggiati i ciclisti urbani anche negli altri capoluoghi lombardi per avere un quadro d'insieme utili ad indirizzare le politiche di incentivazione dell'uso quotidiano della bici. **A Milano, in vari punti della città**. Proposta di: Valerio Montieri e Vanna Bartesaghi - vanna.bartesaghi@libero.it, tel. 3896797311

In Sede

Venerdì 18 Settembre Parliamo di biciclette: consigli per la scelta della bicicletta

La prima delle due serate aperte a tutti e che anticipano i corsi di manutenzione di base e avanzato. Si parlerà di biciclette e di come scegliere il mezzo più idoneo alle singole esigenze sia per ciclisti provetti che per principianti. **Dalle 21.00 alle 23.00, Sede Fiab Milano Ciclobby**. Proposta di: Gruppo meccanici - segreteria@ciclobby.it, tel. 02 69311624

Cicloturistica

km 90

Domenica 20 Settembre Lungo il fiume Toce

Visiamo Domodossola e poi il caratteristico paesino di Vogogna. **Ritrovo h 07:45 Mi Centrale**. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica

km 60

Domenica 20 Settembre I castelli della Bergamasca lungo il Serio (seconda)

Replica autunnale nella bassa bergamasca tra castelli medievali e fontanili, lungo strade secondarie asfaltate. Da e a Bergamo FFS. **Ritrovo da definire in relazione e ai nuovi orari ferroviari**. Proposta di: Giordano Soncini - giosonc@alice.it, tel. 039380811, cell. 3387535471 **Termine iscrizione: 18/09**

Milano Arte

Domenica 20 Settembre Milano Arte

Breve giro cittadino accompagnato dall'arch. Rocculi. Il tema della giornata verrà comunicato successivamente. **Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale, partenza alle 10.15**. Proposta di: Arch. Rocculi/Marialuisa Bonivento - bonivento@libero.it

Cicloturistica

km 60

Domenica 20 Settembre Vendemmia in Franciacorta

Giro nei vigneti della Franciacorta. Sterrato 30%. **Ritrovo Milano Greco Pirelli**. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

Percorsi di Arte e Storia

Domenica 20 Settembre Torri e grattacieli a Milano

Dall'inizio del Novecento a oggi la voglia milanese di modernità si esprime nei suoi edifici alti. Visitia-

mo le realizzazioni più significative, tra cui la torre Velasca, il grattacielo Pirelli e gli ultimi grattacieli di Porta Nuova e CityLife. **Ritrovo h 15.00, Piazza Missori, partenza alle 15.15**. Proposta di: Arch. Pierfrancesco Sacerdoti - segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624

In Sede

Venerdì 25 Settembre Parliamo di biciclette: fisiologia sportiva

La seconda delle due serate aperte a tutti e che anticipano i corsi di manutenzione di base e avanzato. Si parlerà della fisiologia del nostro corpo sottoposto alla fatica dell'attività sportiva, della postura in bicicletta, di stretching e dei metodi per defaticare. **Dalle 21.00 alle 23.00, Sede Fiab Milano Ciclobby**. Proposta di: Gruppo meccanici - segreteria@ciclobby.it, tel. 02 69311624

Cicloturistica

km 70

Domenica 27 Settembre Cremona, Brescia, Parco Strona

Visita al parco faunistico dei fiumi Strone e Oglio e nelle colline vinicole di San Capriano. Sterrato 50%. Proposta di: Roberto Facchini - robertofacchini42@gmail.com, cell. 338 9005578

Cicloturistica

km 55

Domenica 27 Settembre In Valtènesi tra vigne, uliveti e porticcioli

Giro nella "valle degli atenesi", accompagnato dall'amico Eliseo che conosce perfettamente la zona. Sterrato 20%. **Ritrovo Mi Centrale**. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

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

Cicloturistica

km 40

Domenica 27 Settembre Pedalando verso Expo

Il percorso odierno ci permetterà di raggiungere dall'esterno il sito di Expo. Sterrato 30%. **Ritrovo h 08:20 Mi Porta Garibaldi**. Proposta di: Stefano Pozzoli - pozzolistefano73@alice.it, tel. 02 66804796, cell. 3382164248

Cicloturistica

km 75

Domenica 27 Settembre La ciclabile delle acque: da Codogno a Cremona via Genivolta

Una ciclo-gita di media difficoltà alla scoperta delle vie d'acqua della provincia di Cremona attraverso le ciclabili delle città murate e del naviglio civico di Cremona. Sterrato 40%. **Ritrovo h 08:00 Stazione Centrale davanti all'ingresso principale Metro**. Proposta di: Massimo Veracini - massimo.mv@live.it, cell. 393 4744307

Ottobre

In Sede

Venerdì 2 Ottobre - Venerdì 23 Ottobre Corso di base di manutenzione e riparazione

Corso di base di manutenzione della bicicletta, dedicato alla teoria e alla pratica dei primi rudimenti per non rimanere a piedi lontano da casa. Le serate sono quattro: venerdì 2, 9, 16 e 23 ottobre. Prenotazione obbligatoria e riservata ai soci. **Dalle 21.00**

alle 23.00, Sede Fiab Milano Ciclobby. Proposta di: Gruppo meccanici - segreteria@ciclobby.it, tel. 02 69311624

Cicloturistica

km 100

Domenica 4 Ottobre Da Pizzighettone a Milano

Pizzighettone e le sue mura, scorcio del fiume Adda con il suo imbarcadero e poi in ciclabile fino a Lodi. Sterrato 20%. **Ritrovo h 07:45 Mi Centrale**. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica

km 80

Domenica 4 Ottobre Giro del Lago d'Orta

Lungo le sponde del lago d'Orta con piacevoli salite. Proposta di: Roberto Facchini - robertofacchini42@gmail.com, cell. 338 9005578

Cicloturistica

km 70

Domenica 4 Ottobre L'anfiteatro morenico del Garda

Ammiriamo le colline del Garda a pochi chilometri dalle sponde del lago. Sterrato 20%. **Ritrovo Milano Greco Pirelli**. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

Cicloturistica

km 55

Sabato 10 Ottobre Sulla strada dei contrabbandieri

Sulla strada e i sentieri dei contrabbandieri tra la Svizzera e l'Italia. Percorso da Chiasso a Como, passando dalla val Muggio. **Ritrovo h 07:30 Mi Centrale**. Proposta di: Estelle Campion - annunci@ciclobby.it

Cicloturistica

km 90

Sabato 10 Ottobre - Domenica 11 Ottobre Week end alle terme di Colà di Lazise in notturna

Dopo un giro sul lago di Garda di circa 50 km, in serata bagno nel caldo lago termale di Colà, per poi ammirare il calare della notte. L'indomani ritorno per Peschiera e Mantova. **Ritrovo Mi Centrale**. Proposta di: Maffei Stefania - maffei.ste@libero.it, cell. 338-4294284 **Termine iscrizione: 14/09**

Percorsi di Arte e Storia

Domenica 11 Ottobre Architetture a Milano: Ignazio Gardella

Un itinerario per conoscere la produzione milanese di uno dei protagonisti dell'architettura italiana del Novecento. Tra le opere più significative la Casa al Parco, il Pac, la casa di via Marchiondi. **Ritrovo h 15.00, Piazza Duomo (davanti a Palazzo Reale), partenza alle 15.15**. Proposta di: Arch. Pierfrancesco Sacerdoti - segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624

In Sede

Martedì 13 Ottobre Consiglio Direttivo Fiab Milano Ciclobby

Riunione mensile per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. **Ritrovo h 20.30, Sede Fiab Milano Ciclobby**. Info: segreteria@ciclobby.it, tel. 02 69311624

Cicloturistica

km 80

Domenica 18 Ottobre Al Castello di Malpaga

Ammiriamo il Castello di Malpaga prima di tornare a Treviglio. **Ritrovo h 07:30 Mi Centrale**. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Milano Arte

Domenica 18 Ottobre Milano Arte

Breve giro cittadino accompagnato dall'arch. Rocculi. Il tema della visita verrà comunicato successivamente. **Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale, partenza alle 10.15**. Proposta di: Arch. Rocculi/Marialuisa Bonivento - bonivento@libero.it

Percorsi di Arte e Storia

Domenica 18 Ottobre Andiamo a salutare i Piccoli Martiri

Con una pedalata sulla ciclopedonale Martesana ar-



riviamo a piazza Piccoli Martiri (i bambini uccisi nel bombardamento del 20 ottobre 1944), con il monumento di Remo Brioschi; chi lo desidera può visitare la cripta con la guida di Gorla Domani. **Ritrovo h 14.45, via Sammartini angolo sottopasso Tonale, partenza alle 15:00.** Proposta di: Paola Crippa, Donata Schiannini, Gorla Domani - donata@lemmari.it, cell. 3404770179

BiciMondo

Giovedì 22 Ottobre

Alaska in bicicletta sulle orme di Balto

Ausilia Vistarini e Sebastiano Favaro ci raccontano, con immagini, la loro esperienza dell'Alaska in bicicletta per la Iditarod Trail Invitational, competizione che si svolge sul tracciato della storica Iditarod Sled Dog Race, la corsa con i cani da slitta più famosa al mondo. **Ritrovo h 21.00, Fiab Milano Ciclobby - via Borsieri 4/E Milano.** Proposta di: Maria Gabriella Berti - mariagabriella.berti@libero.it, cell. 348 7815237

Cicloturistica



Domenica 25 Ottobre

Nelle risaie di qua e di là dal Ticino

Dal paesaggio di fiume e risaie alla bella piazza di Vigevano. **Ritrovo h 09:00 Mi - Chiesetta di San Cristoforo.** Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica



Domenica 25 Ottobre

Il lago di Varese e l'isolino Virginia

Giro del lago di Varese. Breve passaggio in barca all'isolino Virginia con i suoi reperti preistorici. Poi i laghi di Monate e di Comabbio. **Ritrovo h 08:00 Mi Porta Garibaldi.** Proposta di: Sergio Ghisoni - ghisoni@parteservizi.eu, cell. 348 6603332

Cicloturistica



Domenica 25 Ottobre

A Robecco per la "Cassoera"

Tradizionale pedalata fino a Robecco per gustare la "cassoera" e rientro per strade di campagna. **Ritrovo h 10:15 Mi - Chiesetta di San Cristoforo.** Proposta di: Vanna Bartesaghi - vanna.bartesaghi@libero.it

Cicloturistica



Domenica 25 Ottobre

Il Parco Regionale della Valle del Lambro

Su e giù per la valle del Lambro tra piste e strade poco conosciute, con partenza e ritorno da Monza Stazione. **Ritrovo h 09:30 Stazione ferroviaria di Monza.** Proposta di: Giordano Soncini - giosonc@alice.it, tel. 039380811, cell. 3387535471

Cicloturistica



Domenica 25 Ottobre

Dal grande Airona

Paesaggio collinare preappenninico tra vigneti e frutteti, e la casa-museo di Fausto Coppi. **Ritrovo Mi Porta Garibaldi.** Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 826496

In Sede

Venerdì 30 Ottobre - Venerdì 27 Novembre

Corso avanzato di manutenzione e riparazione

Corso avanzato di manutenzione della bicicletta, dedicato a quanti hanno già dimestichezza con le piccole riparazioni, per eseguire interventi più delicati sulla propria bici. Le serate sono cinque: venerdì 30 ottobre e 6, 13, 20 e 27 novembre. Prenotazione obbligatoria, posti limitati e riservati ai soci. **Dalle 21.00 alle 23.00, Sede Fiab Milano Ciclobby.** Proposta di: Gruppo meccanici - segreteria@ciclobby.it, tel. 02 69311624

Novembre

Cicloturistica



Domenica 1 Novembre

Da Milano a Lodi e ritorno

Un giro nella bella pianura del Lodigiano. **Ritrovo h 09:00 Sede Ciclobby.** Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica



Domenica 1 Novembre

Tra i castelli dei colli piacentini

Gita autunnale nei colli piacentini. **Ritrovo Milano Greco Pirelli.** Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

Cicloturistica



Domenica 8 Novembre

Nelle campagne fra i Navigli (primo giro)

Pavia e il suo territorio, con il Ticino e i navigli. **Ritrovo h 09:00 P. Za 24 Maggio (Darsena).** Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica



Domenica 8 Novembre

Verso il lago d'Isèo

Gita tra il lago e il fiume. Sterrato 20%. **Ritrovo Mi Porta Garibaldi.** Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 8236496

In Sede

Giovedì 12 Novembre

Consiglio Direttivo Fiab Milano Ciclobby

Riunione mensile per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. **Ritrovo h 20.30, Sede Fiab Milano Ciclobby.** Info: segreteria@ciclobby.it, tel. 02 69311624

Milano Arte

Domenica 15 Novembre

Milano Arte

Breve giro cittadino accompagnato dall'arch. Rocculi. Il tema della visita verrà comunicato successivamente. **Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale, partenza alle 10.15.** Proposta di: Arch. Rocculi/Marialuisa Bonivento - bonivento@libero.it

Cicloturistica



Domenica 15 Novembre

Pisarei e faso? Si grazie

Il piacentino e i caratteri della cucina tradizionale piacentina. Sterrato 20%. **Ritrovo Milano Greco Pirelli.** Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele_p@libero.it, cell. 339 82366496

BiciMondo

Giovedì 26 Novembre

In bici da Milano a Skopje e ritorno

Un viaggio di oltre 4600 km attraverso l'ex-Jugoslavia e con ritorno seguendo gli Appennini. Ovvero, come trasformare un problema in un'opportunità. Racconto e immagini di Fabio Temporiti. **h 21.00, Fiab Milano Ciclobby - via Borsieri 4/E Milano.** Proposta di: Maria Gabriella Berti - mariagabriella.berti@libero.it, cell. 3487815237

Iscriviti a Fiab Milano Ciclobby!

Ci sono 10 buoni motivi per iscriversi...

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

...e diversi modi per farlo:

QUOTE ASSOCIATIVE (nuovi soci e rinnovi)

Socio ordinario	€ 30
Socio ordinario con abbonamento alla rivista BC	€ 36
Socio sostenitore	€ 50
Socio benemerito	€ 80
Familiare di un socio	€ 20
Gruppi familiari (senza limite di numero)	€ 70
Da 15 a 18 anni e studenti	€ 20
Da 15 a 18 anni e studenti con abbonamento alla rivista BC	€ 26
Fino a 14 anni (nati nel 2001)	€ 5

La tessera Fiab Ciclobby ha validità gennaio-dicembre.

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

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

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

Ciclobby point

Milano

Officina Ciclante R
Negozio itinerante Tel. 333 7632192

Velocipedi N
Negozio itinerante Tel. 366 1697605
www.velocipedi.com velomilano@gmail.com

Zona 1

Olmo - La Biciclistissima RUV
piazza Vetra 21 - Tel. 02.33400992
www.olmo.it olmo.milano@olmo.it

Rossignoli NPRUV
corso Garibaldi 71 - Tel. 02.804960
www.rossignoli.it info@rossignoli.it

Silvestrini RUV
viale Caldara 37 - Tel. 02.5468074
www.silvestrinibiciclette.net

Zona 2

A.W.S. Bici motor CNRV
via Ponte Seveso 33 - Tel. 02.67072145
www.aws bici.com aws bici@fastwebnet.it

Bici & Radici CDLNPRUV
via N. D'Apulia 2 - Tel. 02.83418589
www.bicieradici.com info@bicieradici.com

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

La Ciclofficina Galeno 22 CPRUV
Via Galeno, 22 - Tel. 392.4100677
info@galeno22.it

Riva Auto SAS RV
via Don Guanella 5 - Tel. 02.2576591
info@rivaauto.com

La Spicciola CLRUV
Via Meucci, 56 - Tel. 02 2592682
www.laspicciola.com mambiver@msn.com

Zona 3

Bikenow PRV
Viale Abruzzi, 87 - Tel. 02 87387319
bikenow@fastwebnet.it

Brompton Junction Milano CNPRUV
Via Melzo ang. Spallanzani 20129 Milano
Tel. 02 36587670 www.bromptonjunction.com

Ciclicoss PRV
via Canaletto 1- Tel. 02.70102358
www.ciclicoss.it cicli.coss@libero.it

Detto Pietro Store PRUV
viale Vittorio Veneto 8 - Tel. 02.29405018
www.dettopietro.com
dettopietro@dettopietro.com

Due Ruote Porpora RV
via Porpora 151 - Tel. 02.2847956
www.dueruoteorpora.it
michele.scirano@yahoo.com

Farmacia Internazionale Coliolo
Via Carlo Matteucci, 43 - Tel. 02 29516248
carmelita.coliolo@gmail.com

Goldenbike CNPRV
Viale Abruzzi, 64 - Tel. 348 8866512
www.goldenbike.it info@goldenbike.it

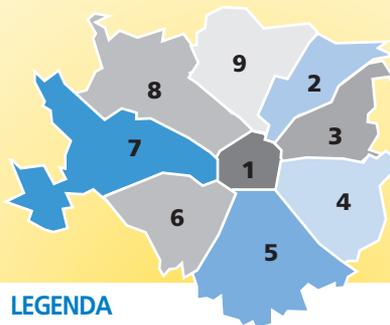
Iamobici PRUV
Via G. Amadeo, 39 - Tel. 02 70106758
iamobici@gmail.com

L'erborario Abbracciabosco P
Via Teodosio, 46 - Tel. 02 2362453
www.abbracciabosco.com
erboristeria@abbracciabosco.com

Libreria Popolare di via Tadino
via Tadino 18 - Tel. 02.29513268
info@libreriapopolare.it

Silvestrini RUV

**I CICLOBBY POINT
sono esercizi commerciali
amici della bici e convenzionati
con la nostra associazione, dove puoi:
- beneficiare di sconti, offerte e
omaggi per i soci
- ritirare il notiziario e il calendario
delle nostre iniziative**



LEGENDA

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

**Per diventare un Ciclobby Point
o per comunicare variazioni:
vanna.bartesaghi@libero.it
tel. 389.679.73.11**

piazzale Susa 7 - Tel. 02.87391899
www.silvestrinibiciclette.it

Urban Mobility PV
Viale Lombardia, 28 - Tel. 335 5862699
www.urbanmobility.it fabrizio@urbanmobility.it

Zona 4

Cicloservice CNPRUV
Viale Corsica, 86 - Tel. 02 39434108
denis_penkalovs@libero.it

Silvestrini CPRV
Viale Corsica, 86 - tel. 342 6617620
www.silvestrinibiciclette.net

Zona 5

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

Ciclo Parking Milano Sas CDNPRUV

Sostieni FIAB Milano Ciclobby!

Sostieni l'associazione ciclo-ambientalista che promuove l'uso della bici per la mobilità quotidiana e per il tempo libero, tutela i diritti dei ciclisti e rivendica lo sviluppo di una mobilità sostenibile e sicura.

www.ciclobby.it

Bike Station - Via Santa Teresa, 20/a 22/a
Tel. 02 91672273
cicloparkingmilano@gmail.com

Jigsaw Place S.r.l. NO BICI
Rappresentante Brompton in Italia. Non vende a privati - Alzaia Naviglio Pavese, 260
www.brompton.it info@brompton.it

Zona 6

Il Biciclettaio CPRV
via Santa Rita da Cascia 14 - Tel. 02.89762077
www.ilbiciclettaio.it info@ilbiciclettaio.it

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

Ciclosfuso CNPRV
Via Vigevano, 43 - Tel. 348 2695220
gianluca.casella@ciclosfuso.com

La Stazione delle Biciclette PRUV
via Ettore Ponti 21 - Tel. 02.89056878
info@lastazione dellebiciclette.com

Rossignoli NPRUV
Via Solari, 40 Tel. 02.804960
www.rossignoli.it info@rossignoli.it

Zona 7

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

Zona 8

Doniselli PRUV
via Procaccini 11 - Tel. 02.34533031
www.doniselli.it info@martinwalter.it

La Bicicletteria CNPRUV
Centro Comm. Portello - p.le Accursio - Tel.
02.39260565 www.labicicletteria.it
info@labicicletteria.it

L'Impero del Ciclismo CDLNPRUV
Corso Sempione, 41 - Tel. 392 9617392
www.imperodelciclismo.com
limperodelciclismo@gmail.com

Metropolis Bike LNPRUV
Via G. Govone, 26 - Tel. 339 7515938
www.metropolisbike.it veralliluigi@alice.it

Velo Station CDNPRUV
Via Cenisio, 50 - Tel. 02 84143782
www.velostation.it/milano-
mi-cenisio@velostation.it

Zona 9

Equilibrio urbano CPRV
via Pepe 12 - Tel. 02.39566000
www.equilibriourbano.it
equilibriourbano@equilibriourbano.it

Igor Bike CL UV
via Francesco Arese 20 - Tel. 02.69901353
www.igorbike.com iverner@libero.it

Nino Bixio R
viale Fulvio Testi 64 - Tel. 02.66102953

FUORI MILANO

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

Mi-Wheels LPRV
via Rovani, 6 - Sesto San Giovanni (Mi)
Tel. 335 8251990
claudio.giovanzana@gmail.com