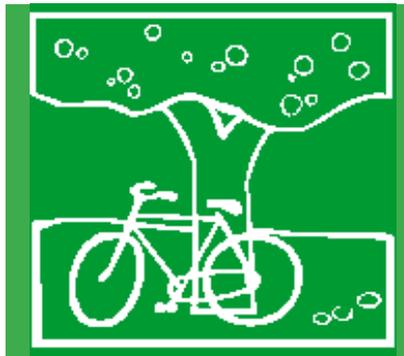


CICLOBBY **N**otizie



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

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

In questo numero

Incoerenza: da Area C ai Giovedì di Milano, passando per le DomenicheASpazzo	3
Storie infinite: il tunnel di Porta Nuova	4
BikeMi cresce veloce	5
Cinema su due ruote 2013	6
La nuova ciclabile Risorgimento-Dateo	8
Mobilità sostenibile in zona 2	9
Ciclopasseggiata per "il Parco che unisce"	10
ATM: eppur si muove	11
La Regione e il Piano Aria che non c'è	12
Cicloturismo: in bici sul Canal du Midi	15
Aperto il tesseramento 2013	18
Pillole di sicurezza (5)	22
MiBiciSicura: un progetto da rivedere	25
Dedicata a Riccardi la ciclovía di Chiaravalle (AN)	26

Caro Sindaco: se non ora, quando?

Sia pure in mezzo a difficoltà che tutti conosciamo bene, ci aspettiamo che la nuova (ma non più nuovissima) Amministrazione comunale dia l'avvio non più solo a segnali, ma a iniziative concrete di attenzione alla mobilità sostenibile, in particolare ciclistica.

L'esperienza delle ultime elezioni amministrative, a Milano, con l'elezione del sindaco Giuliano Pisapia, ha messo in circolazione e reso visibile una straordinaria energia creativa e un nuovo desiderio di partecipazione attiva. Una partecipazione che ha riempito le piazze come da anni non accadeva, lasciando molti stupiti e commossi. E che ha fatto sentire anche a persone distanti, per scelta, abitudine o cultura, dalla politica praticata, la possibilità concreta di un cambio culturale importante per la città, esprimendo una domanda forte di buona politica.

Anche la bici ha avuto in quei giorni una visibilità importante e inconsueta, ed è stata un po' simbolo del cambiamento desiderato. Agli appuntamenti di piazza, comizi o concerti che fossero, se ne contavano sempre molte centinaia. Tra i momenti più significativi e toccanti che ci piace ricordare vi è certamente l'esperienza della *volata per Pisapia*, una bicicletta autoconvocata, nata, come si dice, "dal basso" senza bandiere né tessere di partito, che in una bella serata estiva

ha visto sfilare per alcune ore, con una partecipazione allegra e festosa, davvero indimenticabile, circa settemila persone in bici, di tutte le età ed estrazioni sociali: numeri mai visti a Milano.

Abbiamo quindi ricordato in varie occasioni, anche al nostro Sindaco, che proprio la *volata per Pisapia* deve restare "stella polare" del mandato di questa amministrazione per imprimere con coraggio una trasformazione concreta e non reversibile: tradire quelle aspettative, tardarne la realizzazione o dimenticarsene, sarebbe politicamente suicida rispetto a chi ha voluto rendersi interprete del vento di cambiamento mettendosi al servizio della città, ma indurrebbe anche molti ad abbandonare per sempre la speranza di un domani migliore. Sarebbe un imperdonabile errore.

In questo senso, significativo appare il monito pronunciato all'indomani dell'elezione di Pisapia da Gustavo Zagrebelsky, presidente emerito della Corte costituzionale: «La delusione, se non fossimo capaci di raccogliere le novità di questi giorni, sarebbe terribile. Alla fine staremmo molto peggio di come stavamo prima».

Il marchio dell'iniziativa
organizzata dall'assessorato
alla mobilità nell'ottobre
2011



Periodico registrato
Aut. Trib. Milano n. 36 del 29.01.2002

Proprietà: Ciclobby onlus
Editore: Ciclobby onlus
via Pietro Borsieri 4/E 20159 Milano MI
C.F. e P.I. 08970250158
telefono e fax 02.69311624

Direttore responsabile: Paolo Hutter

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

Hanno collaborato:

Vanna Bartesaghi,
Mariella Berti, Guia Biscàro, Pierluigi
Bulgheroni, Marco Capecchi, Massimo
Conter, Stefania Fuso Nerini, Anna
Gerometta, Andrea Malan, Valerio
Montieri, Giulietta Pagliaccio, Donata
Schiannini, Antonella Titomanlio,
Sergio Verrecchia

Per le foto si ringraziano:

Guida Biscàro (ricerca iconografica e foto),
Mariella Berti, Veniero Granacci, Andrea
Malan, Valerio Montieri, Andrea Scagni

Grafica e impaginazione: Silvia Malaguti

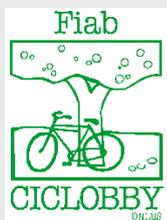
Stampa: Grafiche Liberalato srl, Mestre (VE)

Questo numero è stato chiuso
il 26 ottobre 2012

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

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

Tram 7, 31. Bus 37, 82, 86, 166, 620
MM2 fermate Gioia e Garibaldi
e Passante ferroviario P.ta Garibaldi FS.

Presidente Fiab CICLOBBY onlus:
Eugenio Galli

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

**Ciclobby su Rete Civica di Milano
con forum on line:**

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

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

Ciclobby aderisce a:



**Federazione Italiana
Amici della Bicicletta**
che aderisce a European
Cyclists'
Federation



Milano ciclabile

>>> segue dalla prima

Sappiamo che, sui temi della mobilità sostenibile, dell'ambiente, della salute, della qualità della vita, la sfida è grande: serve una visione chiara e un'azione decisa per realizzare una *città per le persone*, e non per le auto. Il che significa contrastare puntualmente un modello di sviluppo per anni indiscusso che ha consentito una vera e propria privatizzazione dello spazio pubblico da parte dei veicoli. Significa ridurre la dipendenza dal mezzo privato a motore, favorendo il trasferimento di risorse e di spazio verso forme di mobilità sostenibile: trasporto pubblico, pedonalità, ciclabilità.

Ma significa anche, e questo è il senso più impegnativo della sfida, promuovere comportamenti virtuosi, con scelte che non sono, non possono essere politicamente neutre e che, anzi, possono nell'immediato o nel breve periodo provocare persino reazioni negative, che hanno bisogno di tempo per essere metabolizzate.

Per questo abbiamo sostenuto, anche sulla scorta di esperienze importanti di altre metropoli europee (come Monaco, Londra, Parigi, i cui primi cittadini si sono esposti direttamente, mettendoci la faccia), la necessità di adottare alcuni provvedimenti forti a favore della ciclabilità sin dai primi mesi, ad investitura appena ricevuta: perché le scelte di maggiore impatto vanno fatte all'inizio, senza timidezze e con una salda visione di insieme; altrimenti, più il tempo passa, e più queste diventano difficili, subentrando inevitabilmente altro tipo di valutazioni e calcoli "conservativi". Il tempo, quindi, rema contro. Tutto questo lo abbiamo segnalato sin dai nostri primi incontri con la nuova amministrazione, illustrando anche il nostro documento di proposte.

A che punto siamo, dunque, quindici mesi dopo? Ci è chiaro che nessuno ha la bacchetta magica. E che la condizione attuale è di una crisi senza precedenti, che ha drasticamente tagliato risorse ovunque. Ciò aggrava la difficile situazione della ciclabilità a Milano, che sconta un arretrato spaventoso per responsabilità di decenni di politica e amministrazione colpevolmente miope, di-

stratte e distanti. Ma ci aspettavamo forse in questo anno una dinamicità che ancora non c'è stata.

Al netto dei molti incontri e delle esperienze che hanno segnato positivamente la svolta nei rapporti con la città, come la convocazione del "Tavolo permanente della ciclabilità", è infatti difficile sottrarsi alla sensazione che vi siano ancora piccoli pezzi che si muovono, senza tuttavia riuscire a comporre il quadro del più complesso mosaico.

Assessorati che seguono linee diverse anziché fare sinergia rafforzandosi a vicenda. Una scarsa, per non dire inesistente, interazione tra gli uffici coinvolti. La difficoltà di comporre in un dialogo costante e proficuo, in mancanza di un metodo che supporti la gestione di un processo che è assai più importante del singolo progetto, le molte istanze di partecipazione istituzionale (consiglio comunale, consigli di zona) e non (associazioni, comitati, movimenti e gruppi spontanei). E poi il senso di fatica che a tratti assale di fronte a lentezze che appaiono non facilmente comprensibili, come quando si deve "contrattare" su principi che dovrebbero considerarsi acquisiti, come quello della *continuità* della rete, che per alcuni tecnici dell'amministrazione pare risuonare ancora come un tabù.

Insomma, su questi temi c'è bisogno di un cambio di passo e di un'accelerazione percepibile. Speriamo che a questo possa provvedere il *bike manager* il cui incarico formale appare questione di giorni, mentre scriviamo questo testo (a fine ottobre).

Occorre che vi sia da parte di tutti la percezione chiara del senso dell'urgenza. E questo è il momento: se non ora, quando?

Eugenio Galli



L'Area C e i Giovedì dello shopping

La politica del traffico sottesa ai *Giovedì di Milano* (o dello shopping) va in direzione contraria a quella che motiva Area C, alla quale Fiab Ciclobby è da sempre favorevole.

Il 17 settembre 2012 è stata riattivata Area C. La battaglia legale è ancora aperta, con una decina di ricorsi depositati da vari soggetti privati contro il Comune di Milano, dove Fiab Ciclobby si è costituita in giudizio *ad opponendum* (dunque a sostegno della posizione del Comune), insieme alle altre associazioni ambientaliste milanesi: Genitori Antismog, Italia Nostra, Fai, Legambiente e Wwf. La decisione del Tar sulle vertenze aperte è attesa per novembre e certamente ci vedrà coinvolti (anche se per chi legge questo numero la notizia andrà probabilmente declinata al passato).

Intanto, tra le novità comparse a settembre nella nuova versione del provvedimento di *congestion charge*, vi è stata l'introduzione in via sperimentale (ma tutta Area C è intesa come provvedimento sperimentale) dei *Giovedì di Milano*, idea suggerita dai rappresentanti delle categorie commerciali che più spesso hanno lamentato effetti economici nefasti riconducibili, a loro dire, proprio alla introduzione della misura di controllo del traffico, a cui hanno sempre manifestato totale contrarietà e di cui chiedevano la mitigazione attraverso la formula dei *giovedì dello shopping*, con uno spegnimento anticipato delle telecamere di accesso ai varchi.

Anche se quella dei *Giovedì di Milano* è stata definita "un non problema" da un assessore nel corso di un incontro, noi abbiamo ribadito che per la nostra associazione questa ulteriore deroga costituisce viceversa un problema serio e grave. Ed è un problema non tanto dal punto di vista *quantitativo*, poiché non ci sfugge certo che l'anticipazione dello spegnimento delle telecamere di un'ora e mezza non possa ritenersi così dannoso rispetto alla complessiva efficacia della misura. Il problema è bensì sul piano *qualitativo*, dunque dei messaggi, dei significati e dei simboli.

Abbiamo per questo segnalato all'intera Giunta il forte imbarazzo che la nostra associazione (e non essa soltanto) prova rispetto ai *Giovedì di Milano* così concepiti, che non riusciamo a difendere in alcun modo, ravvisandovi una forte contraddittorietà rispetto alle ottime ragioni che sottintendono il provvedimento di *congestion charge*. L'iniziativa ci pare intrinsecamente sbagliata e pericolosa.

Sbagliata, perché parte dal presupposto che, per fare shopping, occorra usare l'auto (semmai si dovrebbe in quei giorni estendere

Area C fino a notte, con un ulteriore rinforzo dei mezzi pubblici, dimostrando che è possibile un modo diverso di vivere la città).

Pericolosa, perché si insinua nel provvedimento (Area C) come un "cavallo di Troia" e rischia di comprometterne la stabilità, ritorcendosi in suo danno. Così è per ogni eccezione che non sia chiara e ben motivata, anche giuridicamente, viziando la logicità e coerenza del provvedimento.

Per percepire in misura se possibile ancor maggiore la contraddittorietà dei *Giovedì di Milano* rispetto alle politiche ambientali perseguite dal Comune, è sufficiente un confronto con le iniziative legate alle *Domeniche A Spasso*, che sono state pure recentemente programmate. Noi siamo da sempre assolutamente a favore delle "domeniche ecologiche", la cui valenza è soprattutto di natura educativa, favorendo la riscoperta di un modo diverso di vivere la città.

Non possiamo tuttavia fare a meno di evidenziare l'evidente contraddizione tra la *Domenica A Spasso* e i *Giovedì di Milano*. Tanto che ben difficilmente i due "contenitori" possono stare sullo stesso piano. Da un lato, alla domenica, si promuove l'abbandono dell'auto, la pedonalità, l'uso del mezzo pubblico e della bici, e in generale le buone pratiche della mobilità. Dall'altro, a distanza di soli pochi giorni, si anticipa lo

spegnimento delle telecamere di Area C per favorire un maggior uso dell'auto privata per spostamenti non di lavoro...

Ecco, la politica è mediazione, e non c'è dubbio che tocca a chi amministra la città compiere scelte talvolta non facili nell'interesse della collettività. E sappiamo bene quanto i temi della mobilità e del traffico, nella nostra città, siano di complessa gestione anche per l'insipienza politica con cui sono stati trattati nell'arco di molti anni. Serve per questo un supplemento di coraggio e di visione, occorre cioè spostare l'asticella più in alto, e non viceversa. Così, ad esempio, vorremmo sapere quando si parlerà anche della estensione di Area C (almeno alla cerchia filoviaria), definendo finalmente degli orizzonti e assumendo degli impegni in tale direzione.

Occorrono risposte chiare e azioni coerenti su questo, come su tutte le politiche di riduzione dello spazio dedicato al mezzo privato a motore.



Il Tar respinge la richiesta di sospensione di Mediolanum Parking del nuovo provvedimento di Area C

La prima volta gli era andata bene, e siamo stati senza Area C per un paio di mesi; la seconda volta no. Quando i Genitori Antismog insieme a Fiab Ciclobby, Wwf, Italia Nostra, Legambiente e Fai hanno difeso ancora Area C davanti al Tar, tutti insieme hanno vinto. Il Tar ha deciso considerando che "il danno economico paventato dalla ricorrente non sia di eccessivo rilievo (anche considerando che la stes-

sa ha omesso di aderire alle proposte avanzate dall'Amministrazione riguardanti la possibile revisione dell'atto di concessione del parcheggio); e che, sul fronte opposto, gli interessi sottesi al provvedimento impugnato appaiono di primario rilievo, in quanto afferenti alla salute della popolazione ad all'ordinato scorrimento del traffico urbano". Non abbiamo altro da dire.



Milano ciclabile

Il Ponte di viale Serra

Il Comune lo chiama *passerella*. Così pure l'Ordine degli Architetti di Milano, che nella pagina sul suo sito ne descrive la presenza all'interno del Progetto Portello, sulle aree dismesse ex Alfa Romeo ed ex Lancia nella zona nord-ovest di Milano.

Se passate in viale Renato Serra, incrociate invece un ponte avveniristico: un ponte alto sulla strada, che si staglia nello skyline urbano con molta potenza, in scala con l'intorno che si va costruendo. Come a dire: anche il traffico pedonale e ciclabile sono importanti e meritano una struttura importante.

A lavori completati, il ponte si troverà al centro di una grande piazza pedonale (circondata dai tre edifici direzionali posti all'angolo tra viale Serra e via Scarampo), uno spazio di circa 3.000 m², configurato come anfiteatro verde, capace di ospitare eventi e musica; superando il viale Serra, realizzerà il collegamento con il quartiere residenziale e la zona commerciale verso piazzale Accursio.

Lucia De Cesaris, assessore all'urbanistica, intervenuta sul posto all'inizio di agosto 2012 per la posa del manufatto, assicurava: "la passerella sarà consegnata alla città insieme al nuovo parco del Portello che apriremo in autunno".

Amio parere, il ponte è un "bell'oggetto" e ha un ottimo impatto visivo nel contesto

nel quale si inserisce. Della sua utilità e frequenza di utilizzo ce ne renderemo conto solo una volta completati i due punti di accesso.

Da un lato, nella prevista grande piazza, il ponte si innesterà maestoso e invitante;

penso che potrà essere anche appagante per l'occhio e l'anima del ciclista, che pedalerà – nel punto più alto al centro del viale – a quasi 20 metri di altezza, oltre il traffico e l'aria mefitica delle auto, spaziando finalmente con lo sguardo oltre l'orizzonte chiuso dalle automobili.

Sull'altro lato, al momento, l'accesso è nascosto, in uno spazio che pare più di risulta che definito per precisa scelta urbanistica. Nel caso, sarà sufficiente una indicazione che ne renda nota la presenza; dopodiché, anche attraversare quello spazio raccolto, essenziale e un po' metafisico del quartiere residenziale progettato da Cino Zucchi – le vie dedicate agli architetti Zanuso, Brunelli, Magistretti e al designer e pittore Sambonet, per chi le conoscesse - avrà un suo perché...

Guida Biscaro



Vi ricordate del tunnel?

Si, proprio lui, il "tunnel di Porta Nuova" (abbiamo scoperto che oggi si chiama "tunnel del Nord" e infatti va verso Ovest, forse è un segno del destino anche questo).



È sempre lì ed è sempre vietato ai ciclisti. Tanto che il 26 settembre scorso (dopo aver depositato una nuova interrogazione in data 1 giugno 2012) il nostro presidente Eugenio Galli ha ritenuto di dover scrivere ancora una volta al Comune, questa volta alla nuova amministrazione e in particolare all'assessore Maran, per ricordargli che il problema non è stato risolto.

Non riportiamo tutta la lettera per non annoiarvi con cose che abbiamo detto e scritto e riscritto. Riportiamo solo questo brevissimo passaggio: «Non si trattava di attuare un progetto, per il quale occorrono tempo, danari e capacità progettuale: si trattava solo di revocare una ordinanza sbagliata. Oppure, di fornire pubblicamente le motivazioni a supporto di una diversa decisione». E vi informiamo che stiamo ancora aspettando la risposta.



BikeMi cresce veloce

Se dovessi - dice l'autore - utilizzare una metafora per BikeMi direi che è come una pianta a crescita veloce. Come una pianta, perché non inquina, anzi, non solo aiuta l'ambiente, ma agevola anche l'utente dandogli un'occasione di movimento funzionale e salutare.

Cresce veloce perché abbiamo ormai raggiunto a Milano 145 stazioni. Ci sono in linea più di 2400 biciclette. La media dei prelievi giornalieri è intorno ai 7500 in crescita, con una punta di 9.000 prelievi. Gli abbonamenti annuali attivi sono più di 16.000. Gli abbonamenti giornalieri dal primo di gennaio 2012 sono stati più di 20.000 e più di 4.000 gli abbonamenti settimanali. Ogni giorno registriamo dai 30 ai 40 nuovi abbonati annuali.

Entro fine gennaio 2013 saranno messe in funzione altre 50 stazioni, per arrivare a inizio primavera al completamento della fase due con 213 stazioni e quasi 4000 bici. Qui la pianta avrà finito il suo primo ciclo di crescita, che prevede 15.000 prelievi al giorno con un organico di oltre 22.000 abbonati annuali.

Quali i fattori di un così veloce incremento? Per primo, gli abbonati, che si affezionano al sistema, lo ritengono utile ed efficiente e quindi meritevole di essere divulgato anche con il passaparola.

Sicuramente un altro fattore è legato alla crisi economica, con il calo del potere di acquisto e l'aumento dei costi della benzina. Con 36 € all'anno, invece, si utilizza BikeMi per 365 giorni, festività comprese. Anche quando i trasporti pubblici scioperano BikeMi rimane attivo: il 2 ottobre 2012 Milano è stata sottoposta a uno sciopero generale dei trasporti pubblici che ha avuto risvolti alquanto caotici. In quel giorno BikeMi ha raggiunto i 9.000 prelievi con un incremento del 35% rispetto al giorno precedente.

Naturalmente questa è la spinta naturale a cui si aggiunge la forte volontà della Giunta Comunale di fare di BikeMi un modello reale di sviluppo ecosostenibile in una città dinamica e trafficata come Milano. Una forte spinta al completamento di questa prima parte di crescita è costantemente impressa dall'assessore Maran che già ci ha comunicato una probabile terza fase di sviluppo. Il Comune ha anche voluto sperimentare il servizio estivo notturno ottenendo un crescente successo di utilizzi.

Un altro elemento è la nuova Area C, che richiede alternative allo spostamento: la bici si presenta come una soluzione ottimale, va dove non arriva nemmeno l'autobus o il taxi.

Naturalmente una crescita così repentina pone anche problemi di gestione. Per quanto i mezzi a disposizione per la regolazione delle bici sulle stazioni siano stati raddoppiati do-



biamo comunque subire i rallentamenti di una velocità commerciale bassa nel centro della città. La manutenzione delle bici è stata potenziata, ma non abbiamo ancora raggiunto gli standard ideali e comunque non sarà mai possibile avere la perfezione sul 100% del parco. Il nostro obiettivo è mantenerci sul 95%. Su questo chiediamo un po' di comprensione agli utenti.

La bici poi è un mezzo fragile, in un traffico dominato da auto, camion, autobus, e per questo va tutelata con adeguati percorsi protetti o privilegiati. Milano sconta un ritardo storico sulla rete ciclabile e quindi molto si dovrà ancora fare. Mantenere alta l'attenzione e la pressione aiuta la bici in genere, così come aiuta BikeMi e... Milano.

Infine, ma non per ultimo, si è visto come il *bike sharing* rappresenti una vera integrazione con i mezzi pubblici di Atm. Non è una alternativa come all'inizio qualcuno, poco informato, paventava. Su questa collaborazione, Atm si sta non solo spendendo in comunicazione e coordinamento, ma presto avremo un documento unico, una sola tessera, sia per viaggiare sui mezzi pubblici tradizionali e sia per il prelievo delle bici di BikeMi. Questo progetto è fortemente voluto da ATM.

Una città come Milano può dirsi servita da un sistema di *bike sharing* se ha almeno 6.000 bici e 350 stazioni. Questo sarebbe l'obiettivo minimo da raggiungere nei prossimi anni.

L'Expo è ormai vicina e con essa la vetrina mondiale che Milano aprirà. Quale migliore presentazione di una città che cresce cercando di garantire la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile attraverso lo sviluppo del suo *bike sharing*, che sta diventando uno dei primi al mondo?

Sergio Verrecchia (responsabile *bike sharing* Italia Clear Channel)



Parole su due ruote



Dove la gente vuole andare

Le piste ciclabili di Copenhagen, quasi 400 chilometri che portano la gente non dove conviene fare una pista ciclabile ma dove la gente vuole andare [...], facendo della bicicletta il principale mezzo di trasporto di quasi metà degli abitanti (in un clima, ricordiamo, scandinavo).

Ermanno Bencivenga nella recensione (Il Sole 24 Ore 30/09/2012) di Taras Grescoe *Straphanger: saving our cities and ourselves from the Automobile*, Times Book, New York. Il libro non è ancora edito in Italia ma la traduzione del titolo è: *Salvare le nostre città e noi stessi dall'Automobile*.



Una Stecca nuova di zecca

Addio vicolo De Castilla, addio Isola con le sue case a misura d'uomo. Addio vietta chiusa, polverosa e dissestata che celavi, nascosta dietro l'angolo, la terra ardentissima dei ciclisti senza tempo. Addio insegna un po' inquietante che, come Minotauro gentile, sporgevi dalla parete di legno. Addio cortile accogliente che tra piante, bici, fiori e pareti di legno ricevevi qualunque ciclista di buona volontà e che sotto la pergola nascondevi tricicli e altri cimeli ma soprattutto un tavolo, segno di convivialità. Addio bagno vetusto che ricordavi le case di ringhiera e che tante mani e braccia unte di grasso hai lavato.

Addio locale un po' buio, un po' stretto e ringombro di telai, manubri, copertoni, banchi da lavoro e cassettiere, colorato dei colori dell'acciaio, del ferro e del grasso, ricco di operosità senza età, di meccanismi inesperti e provetti, di consigli ed esperienze, di immaginazione, fantasia e solidarietà. Ordinato sempre... a fine lavoro. Addio!

La ciclofficina ha traslocato poco distante, in via De Castilla 26. È finita nell'Incubatore... un sostantivo che evoca situazioni di malessere più che di vitalità, per fortuna ingentilito dalla specifica "per l'arte". Spazio interamente nuovo e moderno, luminoso e asettico. Una struttura che il Comune ha affidato in comodato d'uso all'Ada Stecca che rappresenta dal

2007 la realtà associativa, artigianale e artistica del quartiere Isola. Con regole fisse per la fruizione degli spazi, ora nudi e da scaldare, che dovranno essere riconsegnati al Comune in perfetto ordine quando scadranno i termini (si spera mai). Bello e arioso il salone del primo piano, utile per incontri e proiezioni.

Dare significato e importanza a questo luogo, fucina di idee, è stata l'inaugurazione del 7 ottobre alla presenza del sindaco Giuliano Pisapia, degli assessori alla cultura Stefano Boeri e all'urbanistica Ada Lucia De Cesaris. Al tutto mancavano solo, quel giorno, sapone e carta igienica nei bagni... Piccola indelicatezza tutta italiana.

La ciclofficina ha un bel locale grande e luminoso, con due entrate ma senza possibilità di utilizzo degli spazi esterni. Tutti si chiedono dove metteranno il tavolo per condividere idee e progetti all'ombra di una bottiglia di vino, con pane e salame, e dove batteranno l'annuale asta delle bici recuperate. L'ingresso è sicuramente gentile perché immerso nel verde e sarà facilmente raggiungibile anche dai quartieri oltre la ferrovia quando sarà completato il progetto PortaNuova-Garibaldi. La domenica dell'inaugurazione il posto era gremito di bici e ciclisti che, sfidando il vialetto in ghiaia, hanno colorato l'ambiente già di per sé allegro per la giornata di sole e la festa organizzata. Puoi spostare i muri ma lo spirito resta e qui rifiorirà con maggior vigore.

Marco Capecci

Cinema su due ruote 2013

Quattro domeniche di gennaio e febbraio al Circolo di viale Monza 140

Proprio dove viale Monza incrocia il Naviglio Martesana c'è un edificio con giardino: forse lo conosci per lo Zelig, ma se sali al primo piano, la domenica sera dal 20 gennaio al 10 febbraio, in una piacevole sala con servizio di bar puoi vedere in compagnia di amici quattro bei film, diversi per epoche e genere, che però hanno una cosa in comune: la bicicletta.

Giorgio de Giorgio, ben noto ai frequentatori delle serate Ciclobby di cinema e architettura, ha scelto i film per noi, ce li spiega e risponde alle nostre domande. Siamo ospiti del Circolo Familiare di Unità Proletaria, storica istituzione di viale Monza 140, che già nel gennaio 2012 ci ha regalato la prima rassegna di "cinema su due ruote". Ed ecco il programma 2013.



20 gennaio: *Il ragazzo con la bicicletta* (2011), di Jean-Pierre e Luc Dardenne (Belgio)

27 gennaio: *Butch Cassidy* (1969), di George Roy Hill (Usa)

03 febbraio: *Bellezze in bicicletta* (1950), di Carlo Campogalliani (Italia)

10 febbraio: *Vuoi danzare?* (1996), di Suo Masayaki (Giappone).

Vieni alle 21.00, in bici o con la MM1 fermata Turro o Gorla. Oltre a vedere gratis quattro bellissimi film, potrai rinnovare l'iscrizione a Fiab Ciclobby; e se porti un amico, lo facciamo iscrivere!



Vietato ai velocipedi



È simpatico che, con tutto lo spazio che c'è, l'auto sia stata parcheggiata proprio sopra il simbolo della bici e con le ruote sulla traccia per i non vedenti, molto vicina allo spigolo della casa, insomma: cercando di ostruire il più possibile il passaggio di una persona sul marciapiede!

Come dire: c'è un mondo intorno a me?! Non me ne sono accorto....



Pedalando in Zona 9

È possibile a Milano proporre un progetto di ciclabili partendo dai cittadini e coinvolgendo le istituzioni? Forse sì e anche in Zona 9 stanno cercando di provarlo, con una proposta di rete ciclabile per la loro zona, che ci viene qui illustrato dai promotori del progetto

La nostra iniziativa parte da una raccolta di firme del Comitato per Milano dei quartieri Bovisa, Dergano, Affori e Comasina per la richiesta di alcuni piccoli interventi urbanistici per favorire gli spostamenti in bicicletta all'interno dei quartieri.

La proposta suscita un forte interesse, al gruppo si uniscono altri soggetti, l'originario progetto si trasforma in una proposta per una rete ciclabile per l'intera Zona Nove trovando la promozione e il supporto di alcune associazioni (Olinda, Dergano Officina Creativa, Bovisa Verde, Associazione Luca Rossi, PC Officina).

Il progetto "Pedalando in Zona Nove" è stato quindi presentato in un'assemblea pubblica il 20 marzo 2012 presso la biblioteca di Dergano in Via Balducci, durante la quale sono intervenuti numerosi cittadini che, con le loro richieste, proposte ed esperienze ciclistiche, ci hanno permesso di migliorare il progetto.

Per l'individuazione dei singoli tratti ci siamo basati su alcuni parametri che abbiamo definito e quindi adottato come vere e proprie linee guida per la scelta delle strade più adatte a "ospitare" le piste ciclabili:

- utilità del collegamento rispetto ai bisogni di spostamento quotidiano dei cittadini. L'utilità intesa come bisogno di sicurezza su una tratta e come importanza della tratta stessa nel collegare due aree o punti importanti come le scuole, le fermate della metropolitana, piste ciclabili già esistenti, quartieri confinanti ecc.
- fattibilità del percorso ciclabile tenendo conto dei costi e degli aspetti tecnici (in particolare gli spazi)
- una rete che colleghi anche i quartieri e non solo la periferia con il centro e sia ben collegata alle ciclabili già esistenti nelle altre zone di Milano e nei comuni limitrofi
- la ciclabilità che sia parte di un progetto di mobilità dolce più completo, non solo come movimento di svago.



PEDALANDO in ZONA 9
Pedaliamo insieme per sostenere il progetto di una rete ciclabile per la Zona 9

Il 16 settembre 2012 ore 15:00
Troviamoci tutti per una bicicletta.
PARTIREMO ALLE 14.45 DA MACIACHINI RISALENDO VIALE JENNER E VIA DEGLI IMBRIANI, ARRIVEREMO IN PIAZZALE BAUSAN ALLE ORE 15 E DOPO AVER ATTRAVERSATO VILLA LITTA ENTREREMO NELL' AREA DELL' EX PAOLO PINI DOVE SAREMO OSPITI DELL' INIZIATIVA "TUTTO ESAURITO" organizzata dall'associazione OLINDA ComitatoxMilano Zona 9

Il fine ultimo della proposta è quello di favorire lo sviluppo di un modello di mobilità alternativo alle quattro ruote anche negli spostamenti quotidiani nei nostri quartieri, e non solo verso il centro della città o i parchi della cintura esterna.

Siamo tuttavia consapevoli che lo sviluppo della mobilità alternativa non si può limitare alle sole piste ciclabili. Dove le strade sono strette e sarebbe impossibile o estremamente costoso realizzare delle piste o corsie ciclabili, auspichiamo, per il completamento della rete, l'istituzione di zone a velocità massima 30 all'ora.

Il costo del progetto è stato calcolato sulla base di un **documento messo a disposizione sul sito di Ciclobby** e ammonta a circa 1.900.000 euro (<http://www.fiab-onlus.it/download/prezplist.pdf>).

Di seguito elenchiamo, con una breve spiegazione, i singoli tratti della rete ciclabile da noi proposta. Per avere una visione supportata dalle mappe vi rimandiamo al nostro sito <http://pedalandoinzona9.blogspot.it/p/percorsi.html>

I tratti della rete ciclabile da noi proposta

Tratto 1, Viale Suzzani

Crea un collegamento protetto periferia-centro. Maria Immacolata, scuola primaria Locatelli e secondaria di primo grado Tommaseo.

Tratto 2, Istria-Carbonari (Zona 2)

Permette di collegare il tratto 1 con la ciclabile di M.Gioia e con la circonvallazione. Unendo i tratti si passa dall'aver una spezzatina di ciclabili a una rete continua.

Tratto 3, Carbonari-Maciachini

Crea una situazione di sicurezza su una delle strade al momento meno sicure della zona (a causa del grande traffico). Sul percorso si trovano anche le scuole superiori Cremona e Zappa.

Tratto 4, Maciachini-Lugano

Continua il collegamento in sicurezza della circonvallazione.

Tratto 5, Bovisa-Bovisasca

Collega la zona della Bovisasca e Comasina alla Bovisa e alla circonvallazione. La maggior parte delle vie sono molto larghe e a scorrimento veloce, è quindi necessario renderle sicure per le biciclette.

Tratto 6, Litta Modignani-Affori

Mette in sicurezza una via molto utilizzata che collega Affori e Comasina a Bovisasca e Quarto Oggiaro. La via Litta Modignani essendo larga viene percorsa ad alta velocità, che sarebbe in parte limitata se la carreggiata fosse ristretta.

Tratto 7, Affori Nord-via V. Da Seregno

Collega i due lati della zona tagliata dal via Fermi e porta alla stazione Affori Nord.

Tratto 8, Affori-Bovisa

Un altro tratto che collega la zona in direzione ovest-est.

Tratto 9, Bicocca-Niguarda-Maciachini

Strategico perché collega le ciclabili di Bicocca, viale Suzzani, via Majorana e Fermi-Crespi.

Tratto 10, Maciachini-Porta Nuova

Collega la zona 9 alla zona 1 sfruttando anche la ciclabile già esistente sul ponte di via Farini.

Tratto 11, Via Aldo Moro

Collega il Parco Nord, Bresso e Niguarda al cimitero di Bruzzano.

Il progetto è stato presentato, dal gruppo di cittadini e associazioni, ormai uniti sotto il nome di "Pedalando in zona 9", al Consiglio di Zona. Quando questo articolo sarà pubblicato ci auguriamo che il Consiglio di Zona 9 l'abbia fatto suo e diventi proposta per l'amministrazione comunale.

Per ulteriori dettagli, approfondimenti e aggiornamenti sullo sviluppo della nostra iniziativa si può visitare <http://pedalandoinzona9.blogspot.it>

Gruppo "Pedalando in zona 9"



La ciclabile Risorgimento-Dateo

Dall'inizio dell'estate 2012 la ciclabile di corso Indipendenza da piazza Risorgimento a piazzale Dateo è ufficialmente agibile.

È un tratto molto piacevole, perché collocato nel *parterre* centrale alberato, costituito da due corsie unidirezionali separate da aiuole e spazi gioco/sosta e con semafori dedicati.

Ad oggi si interrompe a piazzale Dateo, dove si stanno effettuando i lavori per la corsia preferenziale dei bus nel tratto viale dei Mille/viale Piceno. Quindi, al momento, in piazzale Dateo la situazione si presenta come segue:

- verso la periferia l'uscita è comoda, perché si utilizzano lo scivolo pedonale e l'attraversamento semaforico; da qui si rientra sulla ciclabile centrale del tratto che arriva a piazzale Susa;
- venendo dalla periferia, invece, manca un innesto diretto e sicuro per chi viene dall'altro tratto di ciclabile; si auspica che questo passaggio sia risolto con la nuova sistemazione dell'incrocio; si imbecca più facilmente

all'altezza di via Castel Morrone.

Questo è sempre il limite delle piste ricavate negli spazi centrali: dalla carreggiata bisogna portarsi decisamente sulla sinistra, una manovra che può rivelarsi impegnativa, a meno di non utilizzare, più prudentemente, gli attraversamenti pedonali.

In piazza Risorgimento sono facilmente praticabili sia l'ingresso che l'uscita dalla ciclabile, utilizzando i controviali di corso Concordia e la segnaletica orizzontale.

Attenzione, però, ai cartelli! Tutto il percorso, in entrambe le direzioni, è **pista ciclabile**, escluso invece il tratto piazza Dateo - via Castel Morrone, direzione centro, dove siamo in presenza di **percorso promiscuo ciclopedonale**, perché qui manca il marciapiede laterale per i pedoni.

Ma a proposito di segnaletica: perché qui da noi la segnaletica verticale deve essere sempre così ridondante? Andate sul posto e verificate! E per finire: peccato aver disegnato - pur in presenza di molto spazio - le solite, irrazionali curve a gomito...

Guida Biscaro



Il Gruppo Mobilità Zona 2, promosso da Legambiente, Fiab Ciclobby, Comitato Vivere in zona 2, Comitato X Milano Zona 2, Comitato di Quartiere Precotto, Associazione Genitori Scuola San Mamete, ma aperto ad altre realtà e a privati cittadini, ha fatto un primo punto del suo lavoro di mesi con l'incontro pubblico del 18 settembre 2012 all'anfiteatro Martesana nel quale ha presentato le sue prime proposte all'assessore Pierfrancesco Maran, al presidente del Consiglio di Zona Mario Villa e alla presidente della Commissione Ambiente-Mobilità-Arredo urbano, Vittoria Sblendido.

Franco Beccari (Legambiente) ha evidenziato che le azioni e le proposte del Gruppo sono volte a individuare, con il supporto di esperti, tutti i possibili interventi concreti da sottoporre alla valutazione della Commissione Ambiente del Consiglio di Zona, e al Consiglio stesso. Nel merito ha ricordato che per le **Isole Ambientali** si tratta di riorganizzare gli spazi di sosta, quelli pedonali e la viabilità, con il passaggio di un traffico moderato, senza necessariamente richiedere opere infrastrutturali.

Le prime proposte riguardano:

- la salvaguardia di piazza dei Piccoli Martiri con l'annesso Ponte Vecchio, ora a senso unico, ma da chiudere del tutto al traffico motorizzato;
- il completamento di piazza Governo Provvisorio, dove di recente è stata ristrutturata la storica cascina;
- la realizzazione di un ponte ciclopedonale fra via San Mamete e via Idro.

Simone Locatelli (consigliere di zona e membro del Gruppo) ha presentato con proiezioni efficacissime le **proposte di ciclabilità: piste, corsie e percorsi facilitati**. La ciclabile del Martesana costituirà l'asse portante e di raccordo di nuovi percorsi proposti, che sono:

Durante - Giacosa - Morandi (doppio senso ciclabile) - Russo - Valtorta - Parco Martesana;

Tel Aviv - Cesana - Palmanova direzione Gobba (da creare dove oggi è lo spazio eroso) sino alla rotonda (case Aler) in congiunzione con via Padova - via Palmanova (controviale);

Tel Aviv - Cesana - Palmanova (sul marciapiede) - Sire Raul - Leoncavallo - Loreto;

Tremelloni - Ponte Nuovo - De La Salle (biforcazione dritto in via Palmanova) - Riccardi - Derna - Tel Aviv;

Tremelloni - Anassagora - Platone - congiunzione ciclabile Sesto San Giovanni zona Uni/Abb;

Ponte Nuovo - Vipiteno (in costruzione) - Mastroianni - Nenni - Saragat - Marx (Sesto S.G.);

Mobilità sostenibile in zona 2

È possibile vivere e percorrere le strade della Zona 2 in un modo nuovo e più vivibile? Questo è stato il filo rosso del lavoro del Gruppo Mobilità Sostenibile di Zona 2 e dell'incontro pubblico promosso dal gruppo con l'assessore Maran.

Porto Corsini collegamento con ciclabile via Chiese;

Melchiorre Gioia – DeMarchi – Ponte Greco – Breda – (deviazioni a destra per via Frigia); Tremelloni – collegamento con ciclabile parallela al tram che attraversa Viale Monza – Mattei (lungo la corsia tram) – Gilardi (oppure Andolfato) – Breda.

Pierluigi Bulgheroni (Fiab Ciclobby) ha presentato le **zone 30**. Partendo dal concetto generale di gerarchizzazione delle strade con il quale si individuano strade di viabilità principale (velocità massima 50 km/h), e strade ulteriormente classificabili come primarie urbane, di connessione fra quartieri o di piccola viabilità di quartiere, ha illustrato come la Zona 2 si presti molto bene alla creazione di ampie zone 30: la maggior parte di queste costituiscono **la rete stradale interna ai quartieri** di Gorla, Precotto, Turro, Crescenzo, Greco e Villa San Giovanni dove va scoraggiato il traffico passante per favorire **la convivenza di auto, ciclisti e pedoni**. Le vie potranno essere poi ulteriormente suddivise, sulla base delle loro specificità, in "strade-cortile" o residenziali (con limite inferiore a 30, e fino a 10 km/h), strade con particolari valori ambientali, o al servizio prevalente di scuole, chiese, aree commerciali, parchi ecc. Qui il tema è la moderazione del traffico, da ottenere con i vari tipi di dissuasori ma anche con provvedimenti viabilistici appropriati (sensi unici, divieti temporanei di transito).

Fabio Strechelli (Genitori San Mamete) ha illustrato la proposta di **strade scolastiche, pedibus e bicibus**, cioè l'organizzazione di gruppi di bambini che, opportunamente accompagnati, possano andare a scuola insieme a piedi o in bicicletta. La sperimentazione di "strade scolastiche" inaugurata a maggio in tre scuole (via Casati, via Palermo e via Rasori) prevede la chiusura al traffico in orario di ingresso scolastico, purché però le vie abbiano i requisiti di essere a basso scorrimento, a senso unico, non percorse da linee dei mezzi

pubblici, e con la possibilità di viabilità motorizzata alternativa. Restando in questi limiti (che potrebbero però anche essere discussi), le iniziali proposte per la Zona 2 riguardano le scuole di via Bottego e via Muzio. È stata fatta presente la discontinua presenza dei vigili in via Russo (da tempo strada scolastica) che crea disagi e situazioni di pericolo causati dai genitori stessi che cercano di inserirsi in auto nonostante il divieto. Per il **pedibus** della San Mamete è stata ribadita la richiesta più volte presentata, senza successo, al Comune ed assessori di far tenere aperto il passaggio da via Amalfi a via San Mamete evitando così un percorso estremamente pericoloso lungo via Adriano.

Marco Capecchi (Fiab Ciclobby) ha presentato le proposte di **rastrelliere** alle fermate del metrò della Linea 1 da Loreto a Villa San Giovanni e della Linea 2 di Cimiaino/Crescenzo; inoltre ha invitato i tecnici del Comune a studiare la possibilità di installarle presso i punti di attrazione come parchi, uffici postali, uffici pubblici, e l'Amministrazione a trovare soluzioni per favorire i gestori di negozi, locali, cinema, banche, supermercati ecc. che desiderino installare una rastrelliera davanti al proprio esercizio. Ha suggerito la sostituzione di alcune rastrelliere attualmente installate e considerate non sicure nei con-

fronti del furto, destinandole poi a luoghi meno esposti come cortili di edifici pubblici, aziende o condomini. Ha presentato le proposte per le stazioni **BikeMi** che riguardano Piazzale Loreto, gli ingressi del Trotter, via Columella (Precotto), il Quartiere Adriano, piazza Costantino e in generale le aree confinanti con i comuni limitrofi in modo da creare un percorso di collegamento extraurbano (città metropolitana).

Dopo la lettura delle proposte e richieste scritte dagli intervenuti su foglietti che erano stati messi a disposizione all'entrata, l'assessore Maran ha aperto il suo intervento evidenziando come il tema della mobilità sostenibile richieda di fondo un cambiamento culturale. Milano ha una densità di auto per abitante più elevata di quella di città europee paragonabili: lo spazio occupato dalle auto deve essere ridotto per favorire lo sviluppo delle piste e corsie ciclabili; per le Zone 30 il principio generale è che le auto dovrebbero viaggiare alla velocità consentita dalla portata della strada. Ha comunicato che il Comune ha acquistato nuove rastrelliere, alcune sono in via di installazione ma le richieste presentate saranno tenute in considerazione; anche il **bike sharing** si sta progressivamente ampliando dal centro verso la periferia: per essere ben funzionale i punti di distribuzione devono essere nel raggio di 400/500m l'uno dall'altro.

Il dibattito successivo ha toccato temi caldi e sentiti, con richieste alle quali Maran non ha nascosto che è difficile rispondere con promesse di realizzazione in tempi brevi a causa anche dei costi elevati e dei pochi fondi disponibili: per il prolungamento della metrotranvia 7 ad Adriano e Gobba devono essere reperiti fondi di circa 18 milioni di euro; per la passerella ciclopedonale sul Ponte di Greco 6 milioni, mentre il costo del ponte ciclopedonale fra via San Mamete e via Idro è di 1 milione di euro. Invece, per il problema delle corsie ciclabili che si interrompono un bel tratto prima di ogni incrocio, Maran ha detto, senza riferimenti precisi, che ciò dipende dal Codice della Strada.

Marco Capecchi

Ogni tanto un piccolo miracolo

Da poco avevamo ricevuto lamentele sulla mancanza di rastrelliere all'**Ospedale San Raffaele** - e avevamo risposto ricordando che Fiab Ciclobby era già intervenuta qualche anno fa presso l'Ospedale, ma senza risultato - quando: miracolo! le rastrelliere sono comparse. Evviva, anzi, alleluja, ha commentato la consigliera comunale e amica della bicicletta Anna Scavuzzo nel darci la notizia.

Certo, se pensiamo che la prima lamentela l'avevamo ricevuta da un frequentatore della clinica "Dislipidemie e Prevenzione Cardiovascolare", e che non si trattava solo di rastrelliere, ma addirittura di divieto a transitare in bicicletta per raggiungere lo sportello dove ritirare un'analisi, ci domandiamo se chi gestisce quella clinica lo sa che pedalare è un ottimo metodo di prevenzione cardiovascolare. Ma per ora accontentiamoci delle rastrelliere, visto che il San Raffaele di guai ne ha tanti altri, che sinceramente gli auguriamo di riuscire a risolvere. **D.S.**



Milano ciclabile

Questa iniziativa annuale si svolge nel giorno della festa patronale di Cascina de' Gatti (frazione sestese) ed è promossa da diverse Associazioni della Zona 2 di Milano, unitamente a Fiab Ciclobby, a

Legambiente e a rappresentanti del Parco Locale di Interesse Sovracomunale (Plis) della Media Valle del Lambro e dei tre comuni che lo compongono, Sesto San Giovanni, Cologno Monzese e Brugherio.

L'idea originaria è quella di favorire il legame fra il parco del quartiere Adriano (ormai quasi completato) e la limitrofa ampia zona verde in territorio di Sesto che comprende le aree del futuro parco della "Bergamella" e l'adiacente centro sportivo "Manin".

Questo vasto ambito forma insieme al Parco Adriano uno spazio visuale di più di due chilometri completamente libero da edificazione, importante per mitigare l'impatto di pesanti infrastrutture come il nodo della Gobba e la Tangenziale Est. Si tratta di realtà limitrofe ma situate in territori comunali diversi, che perciò tendono ad aver relazione solo con il proprio quartiere, come si vede bene nella pur pregevole sistemazione del nuovo Parco Adriano, con il risultato di mantenere separate le aree perdendo l'occasione di dar vita a un unico grande polmone verde.

La ciclo-passeggiata, che negli anni ha avuto una sempre maggior partecipazione di cittadini, ha avuto da sempre come obiettivo primario l'adesione del Comune di Milano al Plis della Media Valle del Lambro, proprio al fine di coinvolgere le aree verdi non ancora attrezzate poste lungo il Naviglio Martesana, nonché le aree agricole dismesse situate fra la via Idro, il Lambro e il nodo della Gobba, nell'unico disegno di questo nuovo parco metropolitano che ha come filo conduttore il tracciato del fiume.

Se finora questo obiettivo è stato mancato per l'assenza di Svolontà politica, oggi invece possiamo registrare un preciso impegno in questo da parte della nuova giunta milanese, sancito anche nel nuovo strumento urbanistico in fase di pubblicazione.

Anzi, l'Amministrazione comunale va anche oltre, decidendo di partecipare al Plis con un più vasto corredo di aree verdi comprendente anche il Parco Lambro, (nato negli anni '30 del secolo scorso e di cui da tempo è previsto l'ampliamento

Il Parco che unisce ci ha uniti

Domenica 14 ottobre si è svolta la quarta ciclo-passeggiata "il Parco che unisce", un percorso di 10 chilometri che dal Parco Lambro ha condotto circa 130 ciclisti, anche bambini, attraverso il nuovo Parco Adriano fino alle "colline Falck" di San Maurizio al Lambro.

to verso il nodo viario della Gobba), il recente Parco Maserati/Rubattino, i Parchi dell'est-Milano (Forlanini, Monluè e Santa Giulia), fino a connettersi con il Parco agricolo Sud.

Si conferma così il ruolo del Plis della Media Valle del Lambro come elemento di connessione a scala vasta fra i parchi intorno a Milano e quella parte del territorio del Comune di

Monza (che si spera possa aderire anch'esso al progetto) che comprende l'ampio comparto della Cassinazza e le aree gravitanti sull'asta del Canale Villoresi; si potrà così raggiungere, con un sistema di percorsi ciclabili nelle aree verdi, il centro storico di Monza e il Parco della Villa Reale, dando un contributo alla realizzazione di quella "città metropolitana" di cui si parla invano da decenni e che oggi pare finalmente tornata di attualità.

Nell'attesa che questi impegni vengano

supportati dai necessari adempimenti burocratico-istituzionali e si possa celermente procedere alle fasi attuative, l'iniziativa della ciclo-passeggiata "Il Parco che unisce" esprime esattamente questi, praticandoli "sul campo" in modo diretto e immediato.

Proprio per evidenziarli ulteriormente la ciclo-passeggiata quest'anno è partita dal Parco Lambro; da lì abbiamo raggiunto l'alzaia del Naviglio Martesana dove, all'inizio di via Idro, abbiamo constatato la necessità di una passerella ciclo-pedonale sul canale che garantisca un'agevole connessione fra questa importante pista ciclabile est-ovest e il percorso verso nord che porterà al Parco Adriano (passerella già richiesta anche nell'incontro con l'assessore Maran organizzato dal Gruppo mobilità Zona 2, vedi a pagina 9).



Adulti e bambini al "parco che unisce"



Pedaland lungo la “riviera di Crescenzago” (e dopo una breve sosta in piazza Costantino, dove Legambiente ci ha offerto ogni genere di conforto), giungiamo alla chiesetta seicentesca di San Mamete e lì verificiamo il punto utile per l’attacco della passerella.

Seguendo l’antico tracciato, oggi in parte scomparso, anche univa l’abitato di Crescenzago a Cassina de’ Gatti (e passava per Cascina Roccolo e Mulino Tuono attraversando, fino a tutto il XVIII secolo, consistenti tratti di foresta) entriamo direttamente nel parco Adriano, di cui apprezziamo la gradevole sistemazione. Varcando il confine comunale ammiriamo i nuovi manufatti in legno che faranno da supporto agli orti comunali in corso di formazione nel futuro parco della “Bergamella”.

Qui, nel corso di quest’anno, è stato compiuto un passo di alto valore simbolico: sono stati smantellati, da parte degli stessi ortisti e con l’ausilio di tecnici di “Bosco in città”, gli orti spontanei situati in territorio di Sesto che rappresentavano una barriera fra le aree verdi dei due comuni e attraverso i quali, negli anni passati, furono aperti i varchi delle prime ciclo-passeggiate.

Dopo un ampio giro nel Parco di via Pisa, collocato a ridosso del “peduncolo” autostradale e circondato da un meandro del fiume, ci inoltriamo per la prima volta, assistiti dalle Guardie Ecologiche Volontarie del Plis, nella parte centrale del Parco della Media Valle del Lambro, ancora in gran parte di proprietà privata, dove possiamo constatare come le attività di escavazione e di trattamento di materiali inerti, con la prospettiva di utilizzo di ampie porzioni per discariche in funzione dell’intervento previsto sulle aree ex-Falck e delle successive bonifiche, abbiano provocato, insieme all’impatto dei tratti di autostrada e all’inquinamento delle acque del fiume, la quasi totale scomparsa di qualità paesistica e naturalistica.

Siamo in presenza di uno dei territori più degradati dell’ hinterland milanese e gli interventi necessari per la realizzazione del Plis non possono che attingere a un filone culturale ben preciso e ormai ricco di esperienze significative in Europa, nelle quali il recupero delle aree degradate è stato ottenuto con il recupero della naturalità, l’incremento del sistema del verde e della bio-diversità, in particolare con la “rinaturalizzazione” delle sponde dei fiumi.

La ciclo-passeggiata si è conclusa a San Maurizio al Lambro, in territorio di Cologno Monzese, dove questo processo è stato avviato da tempo e dove se ne possono apprezzare, sia pure tra molti limiti, alcuni risultati, in particolare la formazione di un grande parco pubblico costituito da due colline verdi realizzate sulle discariche delle scorie delle acciaierie Falck.

Poco prima dell’acquazzone che ci ha accompagnati nel ritorno a Milano, abbiamo potuto ringraziare gli amici del Plis e darci appuntamento per l’anno prossimo, augurandoci di poter estendere la ciclo-passeggiata verso nord, oltre le aree del Comune di Brugherio, fino ai territori monzesi.

Pierluigi Bulgheroni

ATM: eppur si muove

Due novità di fine ottobre per i ciclisti che usano anche i mezzi pubblici.

Prima novità, per chi alterna bici e MM.

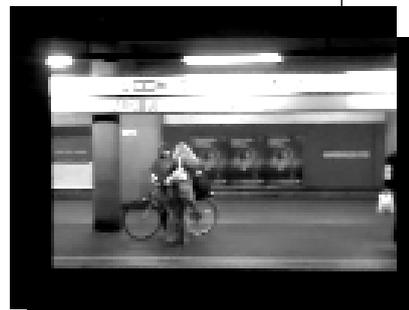
Dopo tante proteste ricevute anche da Fiab Ciclobby, e dopo le pressioni fatte da noi con #Salvaiciclisti, finalmente chi in un percorso lungo, soprattutto per andare al lavoro, fa un tratto in bici e uno in metropolitana, può lasciare la bici nei parcheggi d’interscambio gestiti da Atm senza prendere la multa o rischiare di trovare le gomme tagliate; anzi, troverà delle rastrelliere a disposizione gratuitamente nei parcheggi corrispondenti alle fermate di Romolo, Lampugnano, Molino Dorino e Bisceglie, tra poco anche a San Leonardo. Che Milano si stia avvicinando (pian piano) alle vere città europee?

linea 2 verde e la 3 gialla, mentre resta esclusa per ora la 1 rossa, più affollata e delicata. Ma i passi avanti, anche piccoli, vanno comunque in avanti, ed è sempre meglio che stare fermi, o andare indietro. “Sperimentale” vuol dire fino a fine novembre, perché in dicembre come sappiamo il trasporto bici sulla metropolitana è sempre sospeso. Ma, se funziona, subito dopo le feste dovrebbe già riprendere.

Ricordiamo inoltre che da alcuni mesi, grazie a una mozione approvata dal Consiglio comunale, il trasporto delle bici è gratuito. E che le bici pieghevoli sono ammesse senza limiti di orario.

Seconda novità, per chi porta la bici sulla metro.

Si allarga l’orario nel quale è possibile scendere in stazione con la bici e caricarla sul treno. Era, nei giorni feriali, prima delle 7.00 al mattino e dopo le 20.00 la sera; adesso si aggiungono in via sperimentale le ore tra le 10.30 e le 16.00. Certo non è un orario da pendolari, e inoltre vale solo per la



Una nuova pista ciclabile lungo via Barona

Ricaviamo questa notizia da un comunicato stampa del Comune datato 19 luglio 2012

La creazione di un giardino pubblico con un’area giochi attrezzata, la messa a dimora di nuovi alberi su un’area verde del Comune tra le vie Voltri e Boffalora, la riqualificazione e l’ampliamento del parco Teramo (tra le vie Chiodi, Faenza e Campari): sono questi gli elementi qualificanti del programma integrato di intervento approvato il 19 luglio in Consiglio comunale e dichiarato immediatamente eseguibile, che aveva già ottenuto il parere favorevole della Commissione per il Paesaggio e del Consiglio di Zona 6.

Ma c’è un altro aspetto interessante per noi ciclisti: lungo via Barona, nel tratto tra via Mazzolari e via Lago di Nemi, sarà creata una pista ciclabile monodirezionale in sede riservata: il tracciato di questo nuovo percorso ciclopedonale, collegato a sud con la via Bardolino, consentirà la continuità dell’itinerario per raggiungere il parco Teramo e il Mulino Doppio. È prevista, inoltre, la possibilità di collegamento con altri percorsi ciclopedonali già esistenti o in previsione, in particolare verso il Parco Sud.



Milano ciclabile

L'inquinamento atmosferico è una brutta bestia, deriva da diverse fonti e, come tutti sanno, va combattuto mettendo in atto svariate misure su diversi fronti. Tuttavia, proprio la molteplicità delle fonti e la varietà delle misure che possono essere messe in campo rende la pianificazione in questo settore assolutamente indispensabile al fine di ottenere risultati. Regione Lombardia nel 2006, con la L.R. 24/2006, si è data le regole sulla pianificazione in questa materia. Tale pianificazione è, per inciso, obbligatoria ormai da moltissimi anni in base alle norme europee. Nel 2009 Regione Lombardia ha adottato le linee di indirizzo della pianificazione. Eppure, nel 2011, Regione Lombardia era ancora sprovvista di un Piano per l'Aria.

È stato così che, nell'agosto 2011, l'associazione Genitori Antismog ha chiesto a Regione Lombardia di verificare lo strumento di

dimento di programmazione del cosiddetto Pria (Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria) - "ha interesse ad ottenere una pronuncia che sancisca l'obbligo di concludere detto procedimento entro determinati termini mediante un provvedimento espresso" (p. 17).

- Riconosce che Regione Lombardia ha mancato di adottare il Piano dell'Aria nel termine previsto dalle norme regionali adottate sin dal 2006 (p. 22).
- Rigetta tutte le eccezioni proposte dalla Regione (p. 23).
- Riconosce che se "il contenuto concreto del Piano è connotato da elementi di discrezionalità, ciò non può precludere al giudice di accertare la sua attuale mancanza e l'obbligatorietà della sua adozione" (p. 23).
- Sottolinea la mancanza e "la necessità di concludere in tempi brevissimi l'appro-

60 giorni all'elaborazione della proposta di PRIA e del Rapporto Ambientale e Sintesi tecnica".

Per l'assessore regionale all'ambiente, in un imbarazzante comunicato stampa diramato da Regione Lombardia il 5 settembre 2012, il Tar avrebbe deluso i Genitori Antismog e, inoltre, "implicitamente riconosciuto l'ampiezza e la validità dei molti interventi che Regione Lombardia ha messo in campo negli anni". Nulla di più falso; eppure la nostra politica non perde occasione di vendere pan per focacce.

Fatto sta che il 1° ottobre 2012, Regione Lombardia ha proposto appello avanti il Consiglio di Stato contro la sentenza del Tar. Tanto paga Pantalone! Saremo così costretti ad andare a difendere la "nostra" sentenza davanti alle giurisdizioni superiori.

Ciò nonostante, e Regione Lombardia lo sa bene, il 7 luglio scorso anche la Commissione Europea abbia riconosciuto, nella decisione sulla richiesta dell'Italia di proroga del termine per il rispetto delle emissioni di biossido d'azoto (NO2), che Regione Lombardia non ha un piano dell'aria conforme ai requisiti della legislazione europea. E nonostante il fatto che l'aver Regione Lombardia iniziato la procedura di Pianificazione per l'Aria in corso di causa costituisce il più evidente riconoscimento di colpevolezza.

Un ultimo rilievo. Pur essendo i piani giudiziari penale e amministrativo del tutto difformi e certamente non comparabili, consideriamo anomalo, dato l'evidente risalente e corposo inadempimento e ritardo regionale in materia di pianificazione, la richiesta di archiviazione del procedimento penale intentato contro il governatore della Lombardia con la motivazione che "non sarebbe dato ravvisare quali e quanti efficaci provvedimenti avrebbe potuto adottare il Presidente della Regione per ridurre il fenomeno del PM10"... Forse il piano dell'aria che manca da anni?

Quanto alla procedura di pianificazione del Pria oggi pendente occorre sapere che si può dare un concreto contributo seguendo la procedura di Vas sul sito www.statigeneralidellaria.it sul quale dovrebbe essere, nei prossimi mesi, caricato il Progetto di piano per l'aria. Inutile dire che la ciclabilità, intesa soprattutto come modalità degli spostamenti casa-lavoro, riveste un ruolo chiave nella riduzione dell'inquinamento anche a livello regionale e che, quindi, ogni contributo che renda questa un punto centrale delle azioni per l'aria sarà cruciale per l'aria che respireremo negli anni a venire.

Anna Gerometta

La Regione e il Piano dell'Aria che non c'è

Abbiamo ricevuto questo documento da Anna Gerometta, dei Genitori Anti Smog, e volentieri lo pubblichiamo.

pianificazione regionale volto a far rientrare la Regione nei limiti di legge per gli inquinanti dell'aria. La risposta era un groviglio di delibere non aggiornate né coordinate: tutto fuorché un piano dell'aria, ovvero uno strumento organico di pianificazione, da aggiornare in caso di sua insufficienza, "mirato alla prevenzione dell'inquinamento atmosferico e alla riduzione delle emissioni a tutela della salute e dell'ambiente".

Così a fine 2011, Genitori Antismog propone ricorso al Tar per ottenere l'accertamento dell'inadempimento della Regione agli obblighi di pianificazione e la condanna all'adozione in tempi brevi del piano per l'aria.

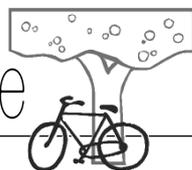
Con sentenza 2220/2012 in data 4 settembre 2012 il Tar, superato un intricato processuale di non poco conto, ha in sostanza accolto la domanda dell'associazione ambientalista e rigettato in toto le eccezioni proposte da Regione Lombardia a propria difesa. In particolare, nella sentenza, il Tar:

- Riconosce che Genitori Antismog - nonostante Regione Lombardia abbia dato avvio, durante il corso del giudizio, al proce-



vazione del detto Pria, disciplinato da una legge del 2006 i cui contenuti sono stati già fissati in un documento del 2009, applicandosi in mancanza misure transitorie elaborate per il quinquennio 2005-2010, ormai scaduto da tempo" (p. 25). Come dire che il Tar, incidentalmente, sottolinea un inadempimento ed un ritardo dell'azione amministrativa, che risale nel tempo in modo inaccettabile.

- Ricorda che l'obbligo di tempestiva adozione dei piani dell'aria è confermato dalla giurisprudenza comunitaria e, in conclusione, "Accoglie il ricorso e ordina a Regione Lombardia di provvedere entro il termine di



Milanobicipap: navigare Milano in bicicletta

Un bel lavoro, un grande lavoro di Fiab Ciclobby per tutti i ciclisti che "girano" per Milano.

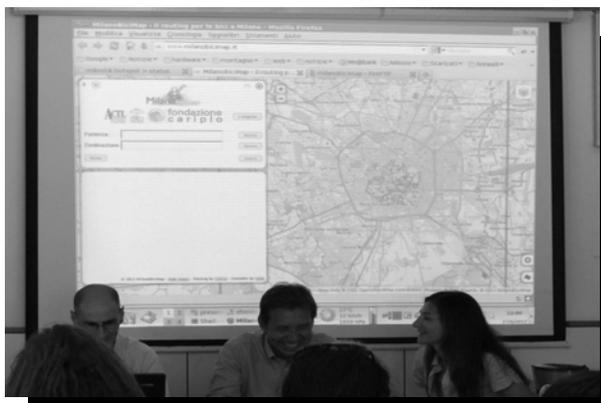
Uno dei mantra della nostra associazione è "dove va la bici?". Domanda che dobbiamo porre troppo spesso a chi si dimentica che le strade sono fatte anche per i ciclisti.

Con l'idea che anche i ciclisti hanno bisogno di sapere quali strade scegliere per spostarsi in bici, nel 2010 abbiamo colto al volo l'occasione che ci è stata offerta da un bando di **Fondazione Cariplo**. Actl, Associazione per la Cultura e il Tempo Libero, con cui già avevamo collaborato per il progetto **Ciclomilano** (www.ciclomilano.it), ci propose di partecipare a questo nuovo bando, proseguendo e portando a compimento quel lavoro: dopo aver fatto il *censimento* della rete ciclabile milanese, perché non studiare quali sono le strade più adatte per i ciclisti e far partire un servizio di *routing* per la bici? "Routing che?" Un programma, un sito, in grado di suggerire i percorsi per spostarsi da un punto all'altro della città ma con al centro il ciclista, e non l'automobilista come la maggior parte dei siti di questo tipo.

Da qui nasce il progetto che abbiamo chiamato **Giromilano** e che poi è diventato il sito **Milanobicipap** (www.milanobicipap.it).

L'impresa non era semplice per vari motivi. Identificare le strade più adatte per i ciclisti non è banale. E poi quali ciclisti? C'è quello che cerca solo la strada più veloce per andare al lavoro, quelli a cui piacciono le strade senza traffico e il ciclista che odia il pavè. Identificare i parametri per categorizzare al meglio le vie è stato il primo ostacolo, superato brillantemente dal nostro **Gruppo Tecnico** che dopo innumerevoli riunioni e discussioni ha partorito un elenco di informazioni da rilevare in tutte le vie della città.

Definiti i parametri abbiamo dovuto trovare il modo di organizzare la loro mappatura. Per i dati relativi alla rete



delle vie di Milano ci siamo appoggiati al progetto **OpenStreetMap**, un archivio, accessibile ed aggiornabile da chiunque, in cui è possibile inserire qualunque tipo di informazioni.

Dopo molte settimane di analisi, test, prove sul campo, abbiamo finalmente prodotto dei mallopponi contenenti le schede di tutte le vie di Milano. 9000 e passa schede per mappare i 90 quadranti in cui abbiamo suddiviso la città.

Grazie al contributo di circa 40 volontari, in gran parte soci di Fiab Ciclobby, tra marzo e aprile di quest'anno è stata effettuata la rilevazione dei dati: più dell'ottanta per cento delle schede sono state compilate. I nostri prodi **rilevatori**, incuranti di freddo, caldo, pioggia, smog, traffico, in poche settimane hanno diligentemente segnato le informazioni su pavimentazione, spazio per le bici, limite di velocità, presenza di binari, presenza di ciclabili.

Il passo successivo è stato quello di trasferire i dati dalle schede all'archivio di **OpenStreetMap**, sistemando nel contempo le informazioni relative alla viabilità (sensi unici, nomi delle vie, piste e corsie ciclabili), per poter finalmente iniziare a fare dei test e verificare che i percorsi suggeriti dal nostro sistema fossero sensati e simili a quelli scelti dai ciclisti.

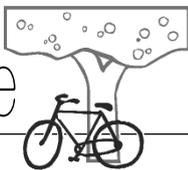
A fine giugno il sito è stato messo online ufficialmente con una partecipata conferenza stampa presso **Chiama-Milano**. Da allora abbiamo continuato a lavorare per migliorare il servizio e offrire più opzioni in modo che ognuno possa scegliere i percorsi più adatti al proprio modo di spostarsi in bicicletta.

In questi giorni è stato aggiornato il sito e ora è possibile scegliere tra gitti preferendo quelli più rapidi o più corti, evitando il pavè o privilegiando le piste ciclabili.

Grazie alla collaborazione con alcuni docenti del **Politecnico di Milano**, un laureando sta collaborando con noi per verificare *scientificamente* la validità dei parametri che abbiamo scelto. E poiché pensiamo si possa ancora migliorare, chiunque può aiutarci indicandoci percorsi migliori di quelli segnalati (percorsi@milanobicipap.it).

Concludiamo ringraziando tutti coloro che hanno contribuito al buon esito del progetto, in primis Marina Verderajme, presidente di Actl, per la sua disponibilità e i suoi utili suggerimenti da utente della bici. A seguire tutti i rilevatori, ai quali abbiamo spiegato a cosa andavano incontro dopo che avevano accettato di partecipare. E infine a tutti noi, perché ogni tanto qualche gratificazione fa bene! Ed ecco chi siamo: Carlotta Tarocchi – segreteria organizzativa Actl; Alessandra Pagliari – segreteria amministrativa Actl; Valerio Montieri – coordinatore del progetto per Ciclobby; Giulia Cortesi – web designer del sito del progetto; Massimo Conter – mappatura, routing e interfaccia web; e i componenti del Gruppo Tecnico Ciclobby: Guiseppe Biscaro, Walter Monici, Cesare Casiraghi.

Massimo Conter



Nei territori dell'Expo

Questa è una gita particolare, una sorta di piccolo rito di settembre. Tre anni fa abbiamo deciso, insieme agli amici del Politecnico, di compiere un giro, un specie di sopralluogo attorno ai luoghi che ospiteranno Expo nel 2015.

Abbiamo deciso di farlo ogni anno per renderci conto di persona di come cambi nel tempo un territorio destinato a ospitare un evento che vuole avere una portata mondiale.

Quindi, puntuali anche quest'anno, ci siamo trovati al Parco di Trenno pronti per scoprire le novità. Dopo aver attraversato il Bosco in Città, la prima sorpresa è agli orti di Figino. Ci troviamo davanti a un paesaggio quasi "svizzero": prati rasati, orti curati, belle strutture in legno che ospitano i depositi per gli attrezzi e grandi tavoli per mangiare all'aperto.

Uno spazio bello e ordinato, molto usato dagli abitanti del quartiere, che dimostra come, quando gli interventi vengono fatti con attenzione e criterio, gli utenti usano e rispettano. Il cancello è aperto e, con discrezione, ci intrufoliamo. L'atmosfera è cordiale e un coltivatore ci mostra l'ultimo raccolto: zucchine, peperoni e qualche patata. Niente male.

Dietro all'inceneritore di Silla 2, gestito dall'Amsa, la musica cambia: arranchiamo sulla collina nata col terreno scavato per

stringe a cambiare direzione e a lottare con qualche rovo di troppo. Una volta arrivati l'effetto è positivo: la lunga lingua d'acqua ci appare come uno spazio sorprendentemente naturale, pensando soprattutto alla vicinanza con Milano.

Qui Christian Novak, professore al Diap (Dipartimento di Architettura e Pianificazione) del Politecnico e nostra guida, ci ricorda che siamo lungo la linea dei fontanili che rappresentano storicamente una fonte di acqua pulita e facilmente disponibile. In fondo Milano è nata in questa zona della pianura padana solo per questo motivo. Riprendiamo le bici e percorriamo un tratto della ciclabile realizzato lungo lo scolmatore. Qui vediamo chiaramente come, oltre alla realizzazione, è importante occuparsi della manutenzione delle piste: metà della carreggiata è occupata da sterpaglie e rovi.

Dopo una sosta al Fontanile di Pregnana per mangiare qualcosa e riposarci incontriamo i nostri Andrea e Silvia che ci portano, fuori programma, alla villa Scheibler e alle sue accoglienti corti. Ma siamo venuti per arrivare

al sito dell'Expo, e così ci rimettiamo in strada e presto giungiamo ai cantieri. Il panorama è decisamente diverso, degrado e abbandono ai lati della strada sono palpabili.

Superato il cavalcavia del Sempione abbiamo a sinistra le alte recinzioni del

carcere di Bollate e a destra le cesate di cantiere e ci sentiamo anche noi un po' in gabbia. All'interno dei cantieri si notano le prime opere, le fondazioni, le grandi tubazioni, i picchetti che tracciano linee per ora incomprensibili. Da qui, dal basso non riusciamo a orientarci e facciamo fatica a capire come apparirà l'area a lavori terminati. Colpisce comunque la dimensione e l'imponenza delle opere appena abbozzate.

Mancano meno di 900 giorni: ce la faranno?

Valerio Montieri



far posto alle fondamenta dell'imponente struttura. Uno spazio verde che, nell'intenzione di chi l'ha creata, doveva essere un punto di sosta e di osservazione dello spazio circostante.

Il prato è stato appena tagliato e gli arredi, panchine e porta biciclette, sono in buono stato, ma si capisce al volo che questo è uno spazio inutilizzato: la posizione è infelice e isolata. Riscendiamo e ci dirigiamo verso il fontanile all'interno del Parco dei Cinque Comuni.

Euna tappa consueta del nostro giro ma quest'anno un ponticello chiuso ci co-

Dopo qualche anno dall'ultima esperienza, Annalisa e io abbiamo deciso di rimetterci per una settimana sulla bici: meta il Sud della Francia, e precisamente il Canal du Midi, che parte da Tolosa e arriva sul Mediterraneo tra Agde e Sète (vicino a Montpellier e non lontano dalla Camargue). Sono 240 chilometri di argini, che con qualche deviazione e un allungamento finale fino a Sète sono diventati per noi 306, fatti in 6 giorni (di cui 3 mezza giornate) quindi in tutta calma per i più allenati.

Il percorso si svolge interamente (o quasi) lungo le rive del Canal du Midi, un'opera costruita nel 1600 per collegare Mediterraneo e Atlantico. Rispetto ai nostri navigli milanesi ha due vantaggi: corre in mezzo a un territorio collinare, quindi è pieno di curve e con un panorama che cambia di continuo, ed è fiancheggiato quasi per intero da enormi e meravigliosi platani che forniscono ombra (non abbiamo sofferto il caldo, anche se era l'ultima settimana di agosto) e protezione dal vento, che un paio di giorni ci soffiava fastidiosamente contro.

Altro "vantaggio" rispetto alla Matesana: la pista corre per chilometri in mezzo ai vigneti, e abbiamo fatto veramente fatica a non approfittarne per più di qualche acino... (la stagione si prestava, e a settembre sarebbe ancora meglio!). A proposito di vento: la guida in francese che abbiamo utilizzato noi (*Le Canal du Midi à velo* di Philippe Calas, Edisud) consiglia il percorso nel senso da Ovest a Est, perché il vento prevalente è la tramontana; non fidatevi! Il vento è veramente imprevedibile...

Sul canale il traffico merci di un tempo è stato interamente sostituito da quello turistico, costituito da chiatte (*peniche* in francese) di ogni dimensione, per lo più affittate a stranieri. Se ne incrociano in continuazione, e se ne sorpassano, anche perché per loro la velocità massima è di 8 km/h: anche sui tratti più ostici è difficile per un ciclista andare più piano...

Le chiuse, che per gran parte del percorso sono frequenti (ce ne sono anche a 2-300 metri l'una dall'altra) costituiscono un piacevole di-

In bici sul Canal du Midi

Un racconto di viaggio ma anche un po' una guida, per chi volesse affrontare questo bellissimo - ma non sempre facilissimo - percorso nel Sud della Francia.

stente quota di sterrato - circa 160 chilometri su 240 - che a volte è pedalabilissimo ma a volte, specie nel tratto finale da Béziers al mare, può essere fastidioso: avete presenti quei nastri di terra larghi dieci centimetri e infossati nell'erba? Il tutto non spaventa naturalmente i cicloturisti, e non mancavano le famiglie, alcune con carrellino posteriore per i bimbi più piccoli...

A noi la vacanza è piaciuta molto. Estremamente rilassante, i paesaggi sono belli, le città lungo il percorso valgono il viaggio da sole: a cominciare

Una delle cose che più ci ha colpito è che rispetto ai nostri navigli, ma anche a percorsi esteri più famosi, c'era relativamente poca gente! Un po' di "traffico" anche pedonale solo il primo giorno, con una tappa di 53 chilometri che ci ha portato da Tolosa a Villefranche du Lauragais (esaurendo in pratica la parte asfaltata). Proprio a Villefranche du Lauragais abbiamo vissuto anche l'episodio più deprimente del viaggio: abbiamo trovato un albergo carino, ma essendo domenica sera il suo ristorante era chiuso. Nel villaggio ce n'erano aperti solo due: un cinese e una piz-



versivo e punto di sosta, anche se quelle attrezzate con ristoro per i passanti sono pochissime (anzi, più di una volta il manovratore si è rivelato piuttosto scontroso).

Per chi abbia fatto percorsi simili in altri paesi (noi ci ricordavamo la ciclabile del Danubio) bisogna dire che il Canal du Midi è molto meno organizzato da quasi tutti i punti di vista: i punti di ristoro sono scarsi, a volte è difficile perfino procurarsi dell'acqua senza fare una deviazione, e soprattutto le segnalazioni sono quasi inesistenti.

In effetti non è (ancora) una vera e propria pista ciclabile volta all'uso turistico, tanto che bisogna in teoria (noi l'abbiamo fatto) chiedere un'autorizzazione preventiva alla Vnf (Voies Navigables de France). Ma questo rende il percorso un po' più selvaggio e forse da un certo punto di vista più attraente... (non scordate di riempire sempre le borracce, però!). Della "selvaggità" del percorso fa parte anche la consi-

dal punto di partenza, Tolosa, per passare a Carcassonne con la sua cittadella medievale, a Béziers.

Anche i paesi e villaggi di volta in volta attraversati dal canale offrono spesso degli scorci molto belli: da Castelnaudary a Trèbes, da Le Somail a Capestang e Colombiers. A volte ci sono veri e propri porti turistici sul canale con bar e ristoranti, a volte (come nel caso di Capestang) bisogna fare una piccola deviazione per andare a cercare il centro del villaggio.

Il panorama cambia poi nell'ultima parte, dopo Béziers, nella pianura che porta verso il Mediterraneo: c'è già profumo di Camargue, con gli stagni, gli uccelli migratori e il vento che soffia senza più il riparo dei platani. Da Marseillan (fine del canale) a Sète c'è una ciclabile di 15 chilometri in riva al mare, da cui è separata solo da dune basse e dalla spiaggia... (data la gelida tramontana non abbiamo avuto il coraggio di provare la temperatura dell'acqua).

za da asporto... che abbiamo scelto e che si è rivelata mangiabile solo perché avevamo fatto 50 chilometri in bici! A compensare l'immagine non posso che citare il top della vacanza: a Homs (metà strada fra Carcassonne e Béziers) l'Auberge de l'Arbousier, delizioso hotel con ottimo ristorante sotto i platani, che affaccia proprio sul canale: non potete mancarlo!

L'ultimo dettaglio organizzativo è positivo: le principali città lungo il percorso sono collegate dal treno, quindi si può scegliere con flessibilità da dove partire. Noi eravamo in auto, l'abbiamo lasciata a Béziers facendo in treno Béziers-Tolosa il primo giorno e Sète-Béziers l'ultimo; sui treni regionali (TER) la bici sale gratis, noi l'abbiamo preso di venerdì ed era strapieno - di gente e di bici. Sugli Intercity c'è un bagagliaio con 6 posti bici, si sale solo se c'è posto e la bici paga 10 euro. Buona vacanza!

Andrea Malan

Noi nelle due DomenicAspasso dell'a

La prima DomenicAspasso dell'autunno 2012 si è tenuta il 16 settembre, la seconda il 14 ottobre. A Fiab Ciclobby piacciono molto queste domeniche, e si dà da fare per riempirle di attività che aiutino i milanesi a goderselo, come finora hanno dimostrato di volere e saper fare.

Domenica 16 settembre: In bici alla scoperta di Zona 2 e Milano Napoleonica

Ciclobby si è data da fare anche all'interno del Gruppo mobilità zona 2, di cui parla Marco Capecchi a pagina 9 di questo stesso numero di Ciclobby Notizie. Il Gruppo ha concentrato le sue uscite pubbliche nella Settimana europea della mobilità sostenibile, nella quale ricadeva la domenica a spasso di settembre.

Quella mattina abbiamo guidato un giro per la zona 2, partito alle 10.00 da piazzale Loreto e terminato alle 12.30 in piazza Costantino, un tempo sede del comune di Crescenzago. Dalla ricerca di particolari belli o curiosi nel quartiere (con un intermezzo dedicato alla festa *Via Padova è meglio di Milano*, a cui Ciclobby partecipa dal 2010) siamo passati a temi più seri come la piazza del Governo Provvisorio di Lom-



Il gruppo in piazza del Governo Provvisorio di Lombardia



Il gruppo sulla ciclopedonale Martesana, verso il Ponte vecchio.

bardia e quella dei Piccoli Martiri (i duecento bambini della scuola di Gorla uccisi in un bombardamento del 1944), importante luogo di memoria nel quale vogliamo pedonalizzato il Ponte Vecchio che li scavalca il Martesana.

Con i nostri 70 ciclisti ci sembrava di aver avuto un bel successo di partecipazione finché non abbiamo saputo che il giro *Milano napoleonica* ne aveva avuti più di 100. È uno dei giri che i nostri Gianfranco Rocculi e Marialuisa (Sissi) Bonivento organizzano e guidano ogni seconda domenica del mese.

Una cosa normale, per noi che ci siamo abituati, ma appena viene un po' più pubblicizzata (perché il sito del Comune ospita le iniziative delle domeniche a spasso, perché magari ne parlano i giornali, perché i milanesi sono tutti contenti di uscire di casa a piedi o in bicicletta) diventa, com'è giusto che sia, un evento cittadino. Un serpentone di biciclette che parte alle 10.15 da piazzetta Reale e va in cerca di una memoria storica cittadina, che come ogni memoria storica si può vivere solo nei luoghi.

Domenica 14 ottobre: “Vuoi la pace? Pedala!”

Se quella di settembre è stata una bella domenica, questa è stata straordinaria. La mattina verso le 11.00 sette serpentoni, ciascuno di centinaia di ciclisti, arrivano in Milano da città e paesi della nostra provincia e delle province di Lecco, Lodi, Monza e Brianza, Pavia, Varese. È la grande manifestazione che *Paceincomune* (la rete dei comuni impegnati per la pace), e altre organizzazioni con capofila le Acli, organizzano ogni anno per ricordare ai governi, anche al nostro, gli obiettivi del millennio stabiliti dall'Onu: la fine della povertà, della schiavitù, della fame; e soprattutto la pace.

La manifestazione ha un bellissimo nome: *Vuoi la pace? Pedala!* E noi pedaliamo. Ai confini del Comune i sette gruppi degli accompagnatori di Ciclobby aspettano i serpentoni per accompagnarli in sette diversi percorsi fino a piazza Duomo. Una spruzzata di pioggia mette in difficoltà i ciclisti ma, dopo una pausa per indossare mantelline e affini, si va avanti tranquilli. Ogni gruppo ha un colore e con i sette colori si forma così in piazza una gigantesca bandiera della pace.

Dal palco veniamo a sapere che finalmente il Comune di Milano ha aderito a *Paceincomune*; e dal palco si leggono brevi dichiarazioni sui motivi e gli obiettivi della grande manifestazione (la nostra Stefania Fuso Nerini legge quella che spiega perché la manifestazione è in bicicletta). Poi i palloncini dei sette colori vengono liberati nel cielo. Non c'è bisogno di raccontare altro. Chi non c'era non potrà immaginare la bellezza e l'emozione di questa mattinata: dovrà soltanto esserci l'anno prossimo.

Ma non basta: nella stessa mattinata si svolge un'altra grande e importante manifestazione in bicicletta: *Il Parco che unisce*. Ne parla Pierluigi Bulgheroni a pagina 10. E qui a destra Marco Capecchi racconta la *Bicisicura* tenuta nel pomeriggio davanti ai giardini di via Palestro. Una bellissima domenica, anche questa. Auguri per le prossime.

Donata Schiannini

Autunno 2012



Il gruppo rosso, partito da Pregnana, attraversa Pero dopo la sosta al giardinone con i rappresentanti delle istituzioni in testa.



All'arrivo dei gruppi di "Vuoi la pace? Pedala!" in piazza Duomo, Silvio Ziliotto, Acli, legge gli obiettivi del Millennio

Le persone in coda per farsi sistemare la bicicletta dai meccanici di BiciSicura, un servizio FIAB Ciclobby offerto alla città durante una DomenicAspasso



Bicisicura a spasso

Questa manifestazione di servizio, sempre più richiesta e gradita, ha completato il nostro intervento nella "DomenicAspasso" del 14 ottobre.

Ebbene ce l'abbiamo fatta. A lungo inseguita con ostinazione; fallito il primo tentativo di settembre per indisponibilità dei meccanici, inserita come attività nel Parking day con successo nullo, riprovata con maggior fortuna ad un Aperitivo serale gentilmente offertoci da Rossignoli (una sfida all'approccio a un pubblico giovane), nonostante la manifestazione "Vuoi la pace? Pedala!" al mattino, incuranti del meteo e fedeli al motto "Pedalare, resistere, pedalare" abbiamo completato i preparativi; Anna ha ottenuto il permesso dai vigili; Giuseppe preparato l'attrezzatura; io confermato i meccanici e Vanna i volontari al banchetto e finalmente, nel pomeriggio di domenica 14 ottobre, siamo riusciti a concretizzare una buona BiciSicura.

Dalle 15.00 alle 18.00 e oltre abbiamo monopolizzato il marciapiede davanti all'ingresso dei Giardini Montanelli angolo via Palestro. C'era chi già ci aspettava quando siamo arrivati carichi del nostro materiale con triciclo, bici e carrellini, segno che la voce gira e l'offerta attira. Non c'è stato molto tempo per chiacchierare. Alla spartana come sempre, con le chiavi sparse sul tavolino o per terra, con le bici sul cavalletto o coricate sul marciapiede, i nostri tre giovani meccanici (Marco, Federico e Angelo) hanno risposto puntualmente a ogni necessità dei ciclisti urbani. Diversi quelli che si fermavano solo per pompare le gomme, ottima occasione per agganciarli o per ricordargli l'uso delle luci nelle ore serali.

Grande il lavoro per Vanna, Silvia e Donata che si sono prodigate a distribuire foglietti con i numeri di attesa, a dare informazioni e propagandare la nostra associazione girando tra i ciclisti in attesa, a fare iscrizioni, a vendere luci e campanelli e perfino una t-shirt! Distratte solo per un attimo da una visita inattesa e graditissima, quella di Sandro Ticozzi, il non dimenticato capofila degli amanti del ciclismo estremo che furono poi chiamati "i ticozziani".

Gran lavoro per tutti ma con passione e divertimento, vero Silvia? Con quale entusiasmo hai accolto quel curioso gruppo di ciclisti in erba con genitori al seguito, in uscita dal parco, ed era una festa di compleanno...in bici!

La pioggia è stata a guardare, complice di tanto ardimento umano, e si è fatta sentire come breve carezza gentile solo verso sera, per ricordarci che era ora di tornare a casa. Alle 18.00 infatti si doveva chiudere, ma qualche ciclista ritardatario era ancora assistito dai generosi meccanici, quando il rombo di una Harley Davidson ci ha ricordato che le gabbie erano state aperte e le belve erano di nuovo in strada. E allora, alla prossima!

Marco Capechi

I fedelissimi meccanici sempre disponibili, qui nell'edizione passata di BiciSicura a marzo, da sinistra: Marco, Federico, Marco, Mirko, Angelo



I i questi tempi le notizie positive sono davvero rare, eppure dopo aver chiuso le iscrizioni del 2012 possiamo dirlo: la nostra associazione continua a crescere e abbiamo superato i 1300 soci. È un trend che continua da tre anni, sicuramente favorito dall'aumento del numero dei ciclisti a Milano, ma anche, crediamo, delle numerose iniziative che i soci attivi di Fiab Ciclobby organizzano, sia per far conoscere ed apprezzare l'associazione, sia per offrire ai già soci opportunità di confronto e di svago.

Anche a livello nazionale il dato è positivo, la Fiab – Federazione Italiana Amici Bicicletta di cui Ciclobby fa parte, raggruppa ora 140 associazioni locali, per un totale di quasi 20.000 iscritti.

Ma dopo aver gioito del bel risultato Raggiunto si azzera tutto e si comincia da capo, perché a dicembre l'iscrizione scade ed è tempo di rinnovo, per tutti.

Rinnovare la tessera a Fiab Ciclobby è importante per:

- confermare il proprio sostegno all'associazione che porta avanti i diritti dei ciclisti e si spende per una politica a favore della mobilità dolce su tutto il territorio nazionale, per avere città amiche della bicicletta;
- partecipare a gite, giri d'arte, incontri, corsi di manutenzione della bicicletta e a tutte le diverse iniziative che i soci attivi organizzano;
- avere diritto all'assicurazione RC, che risponde dei danni che potremmo causare con la nostra bicicletta, e al

Campagna iscrizioni 2013

Rinnova subito la tessera Fiab Ciclobby

Continua con noi a sostenere i diritti dei ciclisti. E poi con noi c'è l'Assicurazione RC, giri d'arte e gite, tante iniziative e la bella rivista mensile BC.

QUOTE ASSOCIATIVE 2013 (nuovi soci e rinnovi)

Socio ordinario	30 €
Socio ordinario con abbonamento rivista BC	32 €
Socio sostenitore	50 €
Socio benemerito	80 €
Familiare di un socio	20 €
Da 15 a 18 anni e studenti	20 €
Fino a 14 anni	5 €
Gruppi familiari (senza limite di numero)	70 €

La tessera Fiab Ciclobby ha validità gennaio-dicembre.

L'abbonamento alla rivista BC, la rivista bimestrale della FIAB su ambiente, movimento, cultura, è riservato ai soci ordinari, sostenitori e benemeriti. Per i soci ordinari è necessario richiederlo al momento dell'iscrizione e versare un piccolo contributo spese di 2 euro.



servizio di assistenza legale e consulenza assicurativa per il recupero dei danni che altri potrebbero provocarci;

- restare aggiornati su quanto accade nel mondo delle due ruote grazie al Notiziario Fiab Ciclobby, alla rivista BC e alle mail e newsletter che vengono inviate ai soci;
- ottenere agevolazioni nei Ciclobby Point e beneficiare di tutte le convenzioni stipulate dalla Fiab, vantaggi talvolta così interessanti da ripagare ampiamente il costo dell'iscrizione, come per esempio lo sconto del 10% praticato da alcuni operatori turistici sulle vacanze in bicicletta (per poter

Con questo numero di *Ciclobby Notizie*, che ti arriva poco prima delle festività natalizie, vogliamo augurare ai nostri soci e amici **un anno sereno e di pace**. Le festività sono anche l'occasione per **regalare l'iscrizione** a un amico ciclista, o a te stesso, se non sei già socio; e poi **per i tuoi regali trovi in sede anche le T-shirt**, (in versione uomo e donna, nera e beige) il **gilet rifrangente** e altri begli oggetti di Fiab e di Ciclobby.

Piccoli ma graziosi regali sono i **due libri di Anna Pavan**, con foto di Guia Biscaro, dedicati alla scoperta di itinerari in bicicletta nella nostra città: *Milano è bella in bici* e *Evviva Milano in bici*. "Perché Milano, vista dal sellino della bici, a volte non sembra più la stessa".

Puoi acquistare tutto in sede dal martedì al venerdì, dalle 17 alle 19.

Sono tutti bei regali per chiunque abbia una bici, anche se non è un ciclista sportivo o un ciclista quotidiano; e magari lo aiutano a diventarlo.



Regala sostenibilità



La T-shirt con il messaggio sostenibile, nera e beige, anche nella versione donna, più aderente



vedere le numerose convenzioni visita il sito Fiab www.biciviaggi.it e vai alla pagina "Agenzie ed Operatori Turistici che organizzano viaggi in bicicletta").

Puoi rinnovare la tessera passando in sede negli orari di segreteria (dal martedì al venerdì dalle 17 alle 19 e il sabato dalle 10.30 alle 12.00) oppure in occasione di una delle nostre iniziative, ma se proprio non puoi venire a trovarci è sempre possibile iscriversi e pagare direttamente online sul sito www.ciclobby.it.

Rinnova subito, e comunque ricordati che è necessario farlo entro il mese di marzo, dopo quella data infatti decade la copertura assicurativa. E dopo aver rinnovato la tua tessera ricordati che, se tutti gli attuali soci portassero un solo socio in più, di colpo la nostra forza raddoppierebbe; tra l'altro in tempo di regali tieni presente che l'iscrizione a Fiab Ciclobby è sempre un ottimo regalo per un amico ciclista.

Stefania Fusco Nerini

Il socio più giovane della storia

La nostra Vanna Bartesaghi, a cui non sfugge nulla, si è accorta di un'iscrizione eccezionale: il nuovo socio Alessandro Codecasa era stato iscritto all'età di 4 giorni. Perché non segnalare sul Notiziario questo fatto veramente fuori dal comune? E allora abbiamo chiamato la mamma, Lilith, le abbiamo fatto qualche domanda ed ecco, in sintesi, la descrizione di questa fantastica famiglia.

Alessandro è il primo bambino. Il padre e la madre sono ciclisti, innamorati della bicicletta (e di conseguenza di Ciclobby). Ma non basta: tutti e quattro i nonni sono ciclisti, e uno di loro ha già comprato per il piccolo una bicicletta... da corsa! Più saggiamente, la mamma pensa di comprare un seggiolino per portare Alessandro sulla sua bicicletta quando il bimbo avrà passato gli otto mesi, magari un po' di più per evitare le giornate ancora invernali; insomma, lo vedremo di sicuro sul seggiolino alla prossima Bimbimbici. E, un paio di Bimbimbici dopo, lo vedremo sulla sua bicicletta: chissà se sarà quella da corsa!



Il piccolo Alessandro: il socio più giovane che Ciclobby abbia mai avuto!



Venerdì 14 Dicembre

Festa degli auguri

Come tutti gli anni ci troviamo in sede per scambiarci gli auguri e rinnovare (o regalare) la tessera dell'associazione. Sono gradite specialità, salate o dolci, e bevande per il buffet.

Dalle 18.30 Sede Ciclobby



Calendario delle iniziative

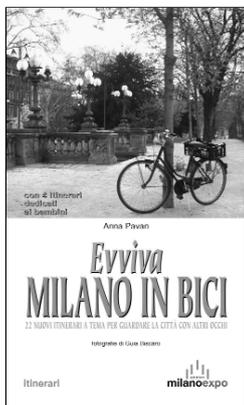
Stiamo lavorando alla nuova edizione del Calendario delle nostre iniziative, intitolato PEDALA CON NOI.

Esce ai primi di gennaio in 10.000 copie: vuoi aiutare nella distribuzione in città?

Comunicalo alla segreteria (02 69.31.16.24 o segreteria@ciclobby.it) o a Vanna Bartesaghi (vanna.bartesaghi@libero.it).

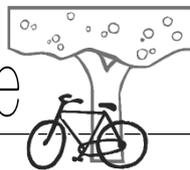


I due libri di Anna Pavan, con itinerari in bicicletta nella nostra città



Il gilet rifrangente per rendersi visibile





Gent.ma dott.ssa Bossi Fedrigotti
Condivido le sue aspettative per una Milano che sia finalmente più ciclabile, non solo a parole.

Per intanto, continuo a constatare la crescita numerica dei ciclisti, mentre non vedo ancora, purtroppo, con altrettanta solerzia, migliorare concretamente le condizioni per l'uso di questo mezzo. Dal che consegue anche che molti, vuoi per inesperienza, vuoi per "paura", si arrangiano come possono. E tra essi non mancano anche un *tot* di persone arroganti e maleducate, che contribuiscono con la loro inciviltà a fomentare insensati antagonismi, del tutto simili a quelli dei capponi di Renzo.

D'altro canto sappiamo bene che i difetti (o le virtù) non sono propri ed esclusivi di una categoria, ma sono trasversalmente distribuiti. E anche i ciclisti non fanno eccezione alla regola aurea ricordata nel bel saggio di Carlo Maria Cipolla.

Sottoscrivo quindi premesse e conclusioni del suo articolo di sabato ("*In pista la buona educazione*"). Tuttavia non condivido alcuni passaggi del suo ragionamento.

Non è forse questo il luogo per confrontare opinioni sulle diverse soluzioni tecniche possibili. Ma non sono d'accordo sul continuo invocare piste ciclabili separate e protette, per incanalare il traffico ciclistico, invece delle corsie ciclabili che, in quanto tracciate in sola segnaletica, vanno bene a Francoforte ma risulterebbero inadatte a difendere il ciclista "dall'indisciplinato traffico della nostra metropoli".

Non di sola pista vive il ciclista

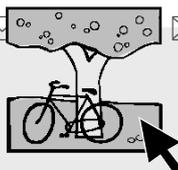
I giornali, e i loro lettori, scrivono di biciclette, e ci fa solo piacere. A volte scrivono solo sciocchezze a cui non vale la pena di rispondere. Altre volte ragionano, e allora, se occorre, vale la pena di fare qualche precisazione, come ha fatto nel settembre scorso il nostro presidente scrivendo a Isabella Bossi Fedrigotti che gestisce la rubrica delle lettere del "Corriere della Sera".



Le dirò anzi che trovo molto preoccupante questa rassegnazione al mancato rispetto delle regole. Cioè, anziché darsi da fare per imporre il rispetto delle regole, dando ad esse i necessari requisiti di certezza anche attraverso controlli efficaci, si aggiungono barriere, orpelli, paletti ed ostacoli perché la segnaletica non viene rispettata, e dando per scontato che questo stato di fatto non possa cambiare.

Da ciclista, le dirò che io non amo essere incanalato dentro piste ciclabili, se non quando appaia effettivamente necessario. Mentre desidero che il traffico sia rigorosamente sotto controllo, la velocità sia moderata (perché la velocità uccide!), le strade siano tenute in buone condizioni di manutenzione, i binari dismessi vengano rimossi, la ciclabilità sia sempre considerata come parte della mobilità quotidiana sull'intera rete stradale, dando ad essa adeguata visibilità e utilizzando gli strumenti di governo della mobilità caso per caso necessari, anche con alcuni aggiornamenti della normativa che ormai il tempo richiede e finora solleciti-

Lettere all'associazione



info@ciclobby.it

Ciclopendolare d'autunno

È di stagione questa riflessione quasi in versi che un nostro socio pedalatore mattutino (e serale, insomma pendolare in bicicletta) ha mandato gentilmente alla redazione di "Ciclobby Notizie"

Svegliarsi prestissimo al mattino, che tutti ancora dormono.

Ti senti a metà strada tra un fornaio e un rapinatore di banche.

Impiegare dieci minuti in una lunga e laboriosa vestizione, con una sequenza di cerniere e velcro sparsa un po' ovunque nei quattro strati di abbigliamento.

Scendere le scale bici in spalla, con le placchette sotto le scarpe sul marmo che in quel silenzio assoluto generano un frastuono inenarrabile;



prima o poi qualche inquilino si chiederà chi di amine prenda lezioni di tip-tap a quell'ora antelucana.

Uscire nel buio delle sei e mezza di metà novembre, immergendoti nella nebbia che ti accoglie come una matrigna.

Accendere fanali anteriori, fanalini, lampeggianti, e tutto ciò che può contribuire ad allontanare un incontro ravvicinato con un camion, e osservare le minutissime goccioline di nebbia fluttuare nel cono luminoso proiettato davanti a te, come passanti colti di sorpresa.

Fendere il buio color arancio dei lampioni con un fruscio ovattato. Nessuno intorno.

Vincere l'ancestrale soggezione che incute una strada in aperta campagna da solo, di notte, con la nebbia, confidando solo in te e nel tuo mezzo.

Sfilare come un lampo accanto alle persone in attesa alle fermate del bus, che ti guardano come fossi un alieno, o un idiota, o qualcuno come un eroe.

Pedalare sottozero, e nonostante ciò avvertire un caldo pazzesco.

Udire il graduale risveglio mattutino dei pennuti, e

tati invano.

Continuare a discutere di piste ciclabili separate è anche un buon modo per allenarsi a non vederle mai. Perché costano molto, richiedono lunghi tempi di realizzazione e hanno requisiti dimensionali che spesso non si adattano al calibro delle nostre strade. Forse non a caso, il *Piano della rete ciclabile* approvato dal consiglio comunale nel 1980 (sic!), che ragionava su una rete di 330 km, è rimasto lettera morta. Non perpetuiamo questi alibi.

Come se non bastasse, già oggi, sulle poche piste ciclabili esistenti (es. viale Elvezia, via Morgagni), a volte circolano anche le moto, passeggiano i pedoni, addirittura sostano le auto...

Se quindi anche le piste separate dimostrano la loro inadeguatezza a "dare a ciascuno il suo", si torna nuovamente al tema delle regole e del loro rispetto, dei controlli per presidiarlo. Temi faticosi, certo, ma ineludibili.

Mutatis mutandis, questo vale anche per la targatura delle bici. Perché noi italiani dobbiamo mostrare sempre un eccesso di creatività suggerendo soluzioni che non trovano riscontro in alcuno dei Paesi ad elevata ciclabilità? Un conto è se discutiamo della possibilità di recuperare, attraverso il sistema di identificazione, la bici rubata. Un altro è se vogliamo seriamente credere che la targa serva a multare il ciclista che, ad esempio, viaggia senza luci alla sera... Le regole ci sono già: si applichino.

Ad Amsterdam, dove ci sono alcune bici più che a Milano, un vigile in moto ha fermato un ciclista davanti a me che circolava alla sera senza illuminazione. Chi di noi può raccontare qualcosa di simile, non dico a Milano, ma in tutta Italia? E non si dica, per favore, che questo succede perché oggi il ciclista sa di farla franca, non essendo targato.

Qualche giorno fa Edoardo Segantini su queste stesse colonne suggeriva un'alleanza tra pedoni e ciclisti, fatta anche di educazione e rispetto delle reciproche esigenze. Mi pare questa una buona strada da coltivare. Anche come atto d'amore nei confronti della nostra città.

Con simpatia, la saluto cordialmente

Eugenio Galli (presidente Fiab Ciclobby onlus)

augurare loro "Buon giorno".

Assistere al fulmineo risveglio della bestia a motore, e al suo incedere tentacolare sottoforma di decine di automobili che si riversano per strada tutte praticamente allo stesso momento.

Compiacerti per l'attenzione attirata negli automobilisti, che ti superano a una distanza più che discreta, complice un giubbino ad alta visibilità, un catarifrangente, un fanalino a tre Led lampeggianti, inserti riflettenti sul casco, due fanali ad altissima luminosità sul fronte.

Magari poi racconteranno lo spavento per avere visto un albero di Natale spostarsi da solo.

Percepire con la coda dell'occhio il primo accenno di chiarore del nuovo giorno farsi strada tra la foschia.

Sentirti sicuro e incollato alla strada nonostante il brecciolino e l'umido per terra. Però sempre occhio alla penna...

Percepire su te stesso differenze termiche fuori dal comune, con la punta del naso ghiacciata, le mani insensibili e il resto del corpo che sta lessando in una specie di bagno turco autogenerato.

Giungere al lavoro e fermarti, e accorgerti che stai sgocciolando per tutta l'umidità che hai attraversato.

E a fine giornata tornare a casa e doverti fermare, e quasi ti dispiace di non abitare un po' più lontano.

Luca "Mastercaution" Noli

BiciMondo riprende a pedalare

BiciMondo riprende a pedalare l'ultimo giovedì del mese con i racconti e immagini di ciclovacanze e presentazioni di libri che mi segnalere e che verranno presentati nella prossima stagione. Perché, come dice David Byrne, più veloce del camminare, più lenta del treno o dell'auto, la bici è una panoramica sul mondo. *M.B.*

17 gennaio ore 19 Libreria Popolare di via Tadino

Sarajevo ti entra nel cuore

Fabio Masotti presenta il suo libro *Sarajevo ti entra nel cuore* (Ediciclo Editore). Raccontodi una pedalata di mille chilometri in Bosnia-Erzegovina oltre i ponti e le divisioni, a contatto con le speranze e le paure.

24 gennaio ore 21 Sede FIAB Ciclobby

In bicicletta l'ordinario diventa straordinario

Con una bicicletta, che è uno strumento ordinario, una persona normale, non superatleta, può compiere imprese straordinarie, se ha un po' di gambe, molto cuore, occhi da bambino. Racconto di un viaggio in Italia di pochi giorni, con annessi e connessi.

21 febbraio ore 21 Sede FIAB Ciclobby

Canada... S. Lorenzo... in bici lungo il fiume che crede di essere anche un mare

Viaggio lungo il grande fiume San Lorenzo, tra boschi e grandi pianure, lungo la mitica "Route Verte", la pista ciclabile più lunga del mondo. Racconto ed immagini di Paolo Civolari e Maria Cristina Negro.

28 marzo ore 21 Sede FIAB Ciclobby

Pedalare sull'acqua dei fiordi norvegesi

Un viaggio dove la bici ha accesso solo pochi mesi all'anno e si fa compagna di innumerevoli imbarcazioni. Racconto e immagini della nostra famiglia di fotografi: Silvia Malaguti, Andrea Scagni e Flavia.

18 aprile ore 21 Sede FIAB Ciclobby

In Bici da Parigi a Praga

Pedalata di 1550 km tra cantine e valli dello Champagne, le grandi distese di uva del vino tedesco e la famosa birra di Pilsen in repubblica Ceca! Racconto ed immagini di Sandro Foti.

27 giugno ore 21

Sede FIAB Ciclobby

Alla scoperta dell'Olanda del nord in veliero e in bici

Pedalata nella regione dei laghi, nel tipico paesaggio olandese con le sue dune, le spiagge del Mare del Nord e nell'Isola Texel con le pittoresche cittadine portuali situate in riva al mare. Racconto ed immagini di Maria Gabriella Berti.



Per due domeniche porte aperte a Ciclobby dalle 10.00 alle 18.00

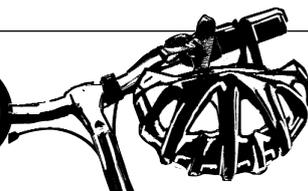
Due occasioni per passare in sede a rinnovare la tessera Fiab Ciclobby, ma anche per...

Domenica 2 dicembre La mattina ti presentiamo i risultati dell'ultimo censimento; nel pomeriggio porta i bambini, ci sono attività per loro; e tutto il giorno i nostri meccanici volontari per la tua bicicletta.

Domenica 3 febbraio Siamo già nel 2013: rinnovi l'iscrizione, saluti gli amici e con i mitici meccanici volontari verifichi lo stato di salute della tua bicicletta.

Pillole di sicurezza (n.5)

di Eugenio Galli



Periodicamente qualcuno ci rimprovera di non dire, di non fare abbastanza sui temi della sicurezza stradale, di essere troppo condiscendenti rispetto ai molti ciclisti che circolano con imprudenza sulle strade mettendo a repentaglio la propria e altrui sicurezza (senza luci, sfrecciando sui marciapiedi, spaventando i pedoni ecc.). In realtà la nostra associazione è da anni impegnata anche su questi temi. Ha organizzato attività, iniziative diverse. Ad esempio un decalogo sulla sicurezza del ciclista; una presentazione di due ore su questo tema; il Forum sulla sicurezza stradale insieme alla Fondazione Rete Civica di Milano; ha richiesto e ottenuto, con la passata amministrazione, la costituzione del Tavolo comunale su questi temi (poi fallito per debolezza della volontà politica); promuove periodicamente l'iniziativa "Bici sicura"... Si potrà allora affermare che non è ancora abbastanza, perché si può sempre fare qualcosa di più. Ma non sono in molti a poter dire di avere fatto altrettanto. E certamente è stato spesso latitante il fronte istituzionale, che non può ritenersi una semplice comparsa, ma deve invece essere protagonista attivo e partecipe.

Sulle strade – troppo spesso arene insanguinate e dominate da una patologica aggressività – abbiamo bisogno anche di un nuovo galateo, di un codice etico condiviso che non faccia sentire nessuno fuori luogo.

Occorre partire dalla **consapevolezza dei diritti e dei doveri** per un'affermazione responsabile della presenza dei ciclisti sulle strade: il ciclista sulla strada non è inferiore agli altri utenti. D'altro canto, il **semplice rispetto delle regole** della circolazione (tenere la destra, procedere in fila indiana, segnalare le svolte, utilizzare le piste ciclabili ove esistenti) può non essere sufficiente a garantire la sicurezza del ciclista e in qualche caso può avere addirittura effetti controproducenti. E anche alcuni **dispositivi di protezione individuale** (come il casco), non solo non devono sostituire misure di prevenzione collettiva, ma possono rivelarsi inadeguati se il ciclista si muove come uno sprovveduto nelle insidie del traffico. Non quindi suscitare **paura**, bensì creare **attenzione**: questo il nostro intento.

Con queste "pillole" vogliamo provare a seminare qualcosa di nuovo, favorendo la conoscenza di regole, obblighi, divieti e registri comportamentali.

Il bello della bici è anche che ci mette a contatto con l'ambiente: sfruttiamo allora questo vantaggio e non isoliamoci da ciò che ci circonda, anche per salvaguardare la nostra sicurezza.

Ciò evidenzia l'importanza di valutare i pericoli, studiare le

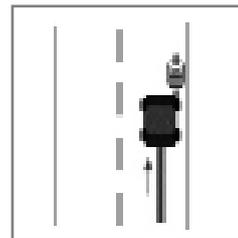
norme (la maggior parte degli incidenti è dovuta a infrazioni) e imporsi comportamenti prudenti.

Casi frequenti di collisione

I casi 1-4 sono apparsi sui numeri precedenti del nostro notiziario.

Collisione n. 8: Impatto posteriore (parte seconda; la prima nel Notiziario precedente)

Questo tipo di incidente è molto temuto dai ciclisti, ma non è così frequente (tranne che nei casi di guida notturna o su strade a lunga percorrenza fuori città). In ogni caso è una delle collisioni più difficili da evitare, poiché generalmente mentre pedali non guardi alle tue spalle. Il miglior modo per prevenire questo tipo di collisione è pedalare su strade ampie o a traffico lento o su piste ciclabili e dotare la bici di uno specchietto retrovisore.



Come evitare questa collisione:

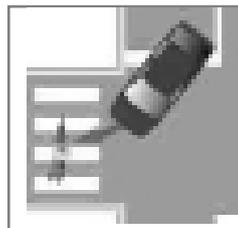
Renditi visibile. Se pedali con il buio, o comunque in condizioni di visibilità scarsa, devi assolutamente usare un fanale rosso posteriore, a luce fissa o lampeggiante, montare i catarifrangenti ai pedali e sulle ruote e possibilmente vestire le fasce rifrangenti o capi riflettenti (che puoi trovare a poco prezzo anche nei negozi che trattano articoli per la sicurezza sul lavoro).

Scegli strade ampie. Pedala lungo strade provviste di una corsia esterna sufficientemente ampia da garantirti una distanza di sicurezza dalle auto.

Scegli strade con traffico lento. Più lentamente un'auto va, più tempo ha per vederti. È preferibile usare strade secondarie o residenziali.

Collisione n. 9: In bici sui passaggi pedonali

Un'auto svolta a destra e ti investe proprio mentre stai attraversando sulle strisce pedonali fra due marciapiedi. Gli automobilisti non si aspettano di trovare biciclette sugli attraversamenti pedonali (talvolta sembra che non pensino neppure di trovarvi dei pedoni...), pertanto devi stare molto attento se usi i passaggi pedonali.



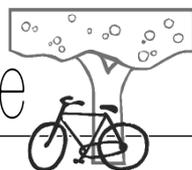
Sembra proprio una buona idea

C'è in Brasile una cittadina tra i monti a nord di San Paolo che si chiama Santa Rita do Sapucaí; e lì c'è un carcere, e anche una passeggiata lungo il fiume che fino a poco tempo fa era al buio, e deserta di sera. Adesso però la passeggiata è illuminata, i cittadini la frequentano, e i detenuti nel carcere si sentono un po' meglio. Cos'è successo? È successo che in una sala nel carcere sono state installate delle biciclette rosse (come la divisa dei detenuti), fisse al pavimento e senza ruota davanti, che con il movimento della ruota di dietro generano energia elettrica; naturalmente, solo quando in sella c'è un carcerato che pedala. E i carcerati pedalano volentieri: perché stanno meglio in salute facendo del movimento; perché i più consapevoli sono contenti di fare qualcosa di utile per la collettività; ma anche perché, ogni tre giorni di pedalate, la pena si riduce di un giorno. Non vi sembra una buona idea? Qualcuno potrebbe raccogliercela anche da noi? D.S.

Assemblea dei soci

Sabato 2 marzo 2013
alle 14.45, nella nostra sede
di via Borsieri, si tiene l'Assemblea
annuale, aperta a tutti i soci.

Partecipa anche tu!



Stati Generali della bici, l'Italia vuole cambiare strada



Abbassare il limite di velocità a 30 chilometri orari sulle strade urbane (ad eccezione di quelle di grande scorrimento) e invertire le priorità degli investimenti pubblici in materia di mobilità: non più grandi opere ma interventi puntuali a favore di pedoni e ciclisti nelle città. Sono queste alcune delle proposte emerse a Reggio Emilia a conclusione dagli **Stati generali della Bicicletta e della Mobilità nuova**.

L'evento nazionale è stato promosso da Anci, Legambiente, Fiab e #salvaiciclisti con la col-

laborazione del Comune di Reggio Emilia e l'adesione della Presidenza della Repubblica, per parlare di mobilità nuova, ciclabilità e qualità urbana, ma soprattutto per dar vita a cambiamenti concreti basati su impegni vincolanti per le Amministrazioni.

Nella due giorni di lavori – il 5 e 6 ottobre al Centro internazionale Loris Malaguzzi di Reggio - amministratori, tecnici e associazioni di ciclisti si sono confrontati sulle diverse soluzioni praticabili per “far cambiare strada all'Italia” e diffondere nel nostro paese una cultura della ciclabilità paragonabile a quella del nord Europa.

Cinque le aree di riflessione: **normativa** (modifiche al Codice della strada e altre normative correlate), **organizzazione della mobilità urbana** (moderazione del traffico, Zone 30, Ztl, Ztm), **governance** (politiche nazionali, investimenti, incentivi/disincentivi), **cultura ed educazione alla mobilità sostenibile** (formazione, informazione e comunicazione con l'obiettivo di far crescere l'opinione pubblica sul tema) e **reti ciclabili** (circuiti nazionali e locali). Per ognuna di queste aree è stato prodotto un documento che si può scaricare, assieme a una proposta di sintesi, dal sito Fiab cliccando “attività / corsi e convegni / Stati Generali”.

La Fiab esce da questi Stati Generali rafforzata nel suo

ruolo di centro nazionale di competenze specialistiche in materia di mobilità sostenibile. Innumerevoli le citazioni della nostra federazione da parte di amministratori pubblici intervenuti; a ruba è andato l'ultimo quaderno tecnico del Centro Studi Fiab “Riccardo Gallimbeni” sulla moderazione del traffico; diversi coordinatori dei gruppi di lavoro appartenevano a Fiab; molti nostri materiali sono finiti nei documenti presentati da altri e nei documenti finali.

Il quaderno della Fiab sulla moderazione del traffico si può scaricare dal sito www.fiab-areatecnica.it e si può richiedere secondo le modalità indicate nel sito stesso.

Ora gli strumenti per andare “sulla strada giusta” ci sono tutti. Restiamo in attesa che la politica si accorga che la mobilità leggera e sostenibile non è più un accessorio, ma una necessità.

Come evitare questa collisione:

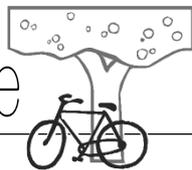
Renditi visibile. Se pedali di notte devi assolutamente essere equipaggiato con luci e catadiottri funzionanti. Lo prevede anche la legge.

Non correre. Rallenta abbastanza in modo da poterti fermare completamente, se necessario. Ricorda che, *sul piano formale*, gli attraversamenti *pedonali* sono riservati ai pedoni, come quelli *ciclabili* lo sono per le bici. Quindi, secondo il Codice della strada, il ciclista può utilizzare un attraversamento pedonale solo scendendo di sella e accompagnando la bici a piedi: in tal caso è assimilato al pedone acquisendo il diritto di precedenza rispetto al traffico.

Evita di utilizzare i marciapiedi, se non appositamente segnalati. L'utilizzo improprio e imprudente degli attraversamenti pedonali ti mette in condizione di essere investito dalle auto che svoltano a destra e da quelle che svoltano a sinistra nell'incrocio.

I marciapiedi sono di norma riservati ai pedoni, mentre la bici è un veicolo. Per questo motivo è meglio evitare di percorrerli: noi non dobbiamo togliere spazio ai pedoni, bensì alle auto, rivendicando il nostro spazio in sicurezza sulle strade. E occorre che ciascuno abbia rispetto delle esigenze altrui. I pedoni condividono con noi la qualifica di “*utenti deboli*”: non spaventarli e non metterli a disagio. La bici è spesso vissuta da chi va a piedi come una minaccia, esattamente come lo è l'auto per il ciclista. Se ti capita di percorrere dei marciapiedi, fallo lentamente e con molta attenzione, evita assolutamente quelli stretti e affollati, sii sempre cortese con chi cammina, magari con passo incerto, garantisci la dovuta precedenza pedonale, non scampanellare per “pretendere” strada libera, evita di essere impaziente e presta particolare cautela sia ai portoni di accesso agli edifici, ai passi carrai, in prossimità degli angoli o dei punti a scarsa visibilità e quando attraversi le strade. Muoviti come un ospite discreto e prudente, e non come un pirata. La città è già abbastanza inospitale e stressante (traffico, pavimentazione irregolare, rumore, inquinamento, mancato rispetto delle più elementari norme di sicurezza previste dal codice ma soprattutto dal comune buon senso): noi possiamo e dobbiamo dare ogni giorno il nostro contributo per opporci a questo degrado intollerabile che rende sempre più faticosa la vita nei centri urbani. Aiutiamo, con la mobilità dolce (cioè sostenibile e non aggressiva), a migliorare un ambiente che è fatto anche di relazioni tra le persone: a volte bastano piccole attenzioni e un sorriso.





Poi d'improvviso venivo dal vento rapita

*Penso che un sogno così non ritorni mai più
mi dipingevo le mani e la faccia di blu
poi d'improvviso venivo dal vento rapito
e incominciavo a volare nel cielo infinito
Volare oh, oh, pedalare oh, oh
nel blu dipinto di blu, felice di stare lassù*



Ce n'è per tutti i gusti: spiagge bianche di quarzo e magici e incredibili anfiteatri naturali ricavati fra le scogliere di granito. Incontrata prima fra tutti la Spiaggia del Principe in Costa Smeralda a pochi chilometri da Romazzino, due ali di sabbia fine separate da un promontorio di rocce rosa ricoperte di vegetazione; e ultima invece la spiaggia della Pelosa a Stintino, troppo affollata per essere apprezzata.

*Vorrei imparare dal Vento a respirare,
Ricominciare a fluire...*

Interrotti i collegamenti con l'Asinara per il forte vento, mentre una giornata intera se l'è meritata Caprera di cui abbiamo apprezzato il relax in spiaggia, la freschezza della pineta piantata da Garibaldi e i fondali marini durante le immersioni.

Viva i sardi e la loro grandiosa ospitalità: dormire per 35 euro a notte a persona non è assolutamente un problema; i bed&breakfast anche se non sono segnalati ci sono, e riservano un'ottima accoglienza. Primo fra tutti Vela Latina a Stintino, con un'esclusiva terrazza sul porticciolo.

*Ma tutti i sogni nell'alba svaniscono perché
quando tramonta la luna li porta con sé*

E allora a chi sta per andare in Sardegna in bici il messaggio è: essere pronti a volare: nel blu, dipinto di blu.

Si ringraziano: Domenico Modugno, Max Gazzè, I Tiromancino, Attilia del B&B di Palau, il centro sub Area I, il torneo di ping pong del villaggio di Vignola Baia Blu, tutti i ricchi alberi di fichi che ci hanno sostenuto, la focacciera di Santa Teresa, il camping di Platamona, la Signora Maria del B&B Vela Latina di Stintino e la sua stupenda colazione, lo Zio di Ludovica e le sue storie sull'Isola, la Bottega Sarda per il panino tanto bello quanto buono di Pozzo San Nicola, i compagni romani di pedalata Stefano punto Amore e Stefania, il Maestrale senza il quale non avremmo volato.

Antonella Titomanlio



Studiato il percorso, considerate le altimetrie, valutate le distanze, prevista l'afa estiva... e il vento? Pedalata interamente contro il maestrale! Da Golfo Aranci a Stintino il nostro itinerario, e il maestrale spira da nordovest (ad averci pensato prima...).

In Sardegna si alimentano a pecorino, oppure a ricotta, perché lungo la strada incontri più formagгерie che stazioni di benzina, eppure di auto ce n'erano troppe, nonostante fosse fine agosto.

La sicurezza del ciclista è messa a dura prova: per il traffico automobilistico intenso, per il bordo della strada irregolare e per il vento che se non è contrario è laterale e "ti sposta". Pista ciclabile incontrata: una soltanto, alla periferia di Porto Torres, lunga un chilometro; e una ciclopedonale di 6 chilometri che collega Stintino alla famosissima spiaggia della Pelosa, per il quale tratto è in programma un progetto di riqualificazione con l'abolizione della strada e un ripristino di passerelle in legno.

*Succede perché,
in un istante tutto il resto diventa invisibile,
privo di senso e irraggiungibile,
succede anche se il vento porta tutto via con sé...*

La Sardegna credo sia l'unico posto in cui se sei a livello del mare e decidi di seguire un cartello "Lu Bagnu, 4 km" ti ritrovi a salire su per i tornanti e intanto ti chiedi come è possibile che per farti *lu bagnu* tu debba pedalare in salita. A chiunque si chiedano indicazioni la risposta è "vai tranquilla, è tutta pianura!", e puntualmente ti ritrovi a pedalare su un falsopiano.

*E volavo, volavo felice più in alto del sole ed ancora più su
mentre il mondo pian piano spariva lontano laggù*

A avendo scelto un itinerario lungo la costa, di salite vere ne abbiamo incontrate poche: un tratto di tornanti lo abbiamo percorso il primo giorno da Romazzino ad Abbiadori fino a Mulino di Arzachena, e nel tratto di 25 chilometri da Vignola Mare a Isola Rossa, prima del promontorio di Castelsardo, che però affrontati col fresco della mattina sono piacevoli, anzi belli; non bello invece il tratto di superstrada degli ultimi 10 chilometri da Badesi a Castelsardo.

*Vento d'estate,
io vado al mare
voi che fate?*

La marchiatura antifurto MiBiciSicura: un progetto da rivedere

Così sintetizzava, lo scorso 8 agosto, il quotidiano "la Repubblica": «La Provincia voleva creare un'anagrafe delle due ruote. Mai arrivati i kit tecnici alle forze dell'ordine. I rivenditori: il sistema non funziona e soprattutto non lo conosce nessuno».

Sia consentito un commento a caldo. Questo purtroppo è ciò che succede quando si vuole perseguire un risultato unicamente per spenderlo a fini politici, utilizzandolo come una bandiera, in assenza di una attenzione reale ai contenuti concreti. Senza un coinvolgimento esteso; senza una visione strategica, un'informazione diffusa, una possibilità di controllo trasparente. Rischiando così di far fallire un progetto che riguarda invece un problema molto sentito dai ciclisti: quello del contrasto al furto delle bici.

Lo ripetiamo ancora: non basta la concessione di un patrocinio o un'iniziativa estemporanea per fare delle buone politiche per la mobilità ciclistica. Il tempo delle improvvisazioni dovrebbe essere terminato.

Sin dal primo incontro con l'assessore De Nicola, poco dopo il suo insediamento, affrontando il problema dei furti di biciclette, su cui ci aveva manifestato il desiderio di impegnarsi, gli avevamo esplicitamente raccomandato che qualsiasi azione venisse ben indirizzata alle esigenze dell'utente finale, cioè il ciclista.

Cercando di pensare il più possibile in un'ottica di sistema nazionale e sfruttando tutte le sinergie possibili. E avevamo evidenziato che, per fare questo, ritenevamo molto utile un confronto con le *best practices* a livello internazionale, specie con i paesi a elevata cultura della ciclabilità, senza limitarsi a rincorrere una creatività che a noi italiani certamente non manca ma che, nella sua esasperazione, favorisce la moltiplicazione di sistemi diversi, spesso poco efficaci e non in grado di dialogare tra

È dei mesi scorsi la notizia di un sostanziale fallimento dell'iniziativa di marchiatura antifurto avviata dalla Provincia di Milano in occasione della prima Giornata nazionale della bicicletta (8 maggio 2011): MiBici Sicura.

loro. Sistemi miopi in un paese già privo di una visione precisa sul ruolo della mobilità ciclistica.

Dopo la fase iniziale, non abbiamo più conosciuto le evoluzioni del progetto, sino al momento della sua presentazione pubblica, in occasione della quale avevamo ricevuto un invito istituzionale di cortesia qualche giorno prima.

Peraltro, neppure dopo quel momento abbiamo ottenuto le informazioni più volte richieste per consentirci a nostra volta di effettuare analisi e confronti tra sistemi di

versi, di conoscere i dati effettivi di utilizzo e quanto necessario per fare a nostra volta informazione e avanzare eventuali proposte, divulgando anche ai nostri associati e ai cittadini quello che poteva comunque essere un servizio nuovo e positivo, da prendere a modello per successivi sviluppi su scala crescente.

Come è possibile procedere nell'erogazione di un servizio di questo tipo se manca il coinvolgimento effettivo dei principali soggetti interessati e quando si prescinde dai contenuti?

I percorsi autoreferenziali finiscono col compromettere anche le intenzioni positive che pure possono esserci, rischiando così di buttare via il bambino insieme all'acqua sporca. Ce ne dispiace molto, perché crediamo davvero nell'utilità di una seria azione di contrasto al furto di bici e perché non è bene che risorse (pubbliche, ma la musica non cambierebbe se pure la fonte fosse privata) scarse vengano spese in questo modo. Soprattutto in tempi di crisi.

Ora speriamo che ci sia modo di adottare gli opportuni correttivi.

Eugenio Galli



La tessera rilasciata, associata al chip installato sulla bicicletta

Non comprare una bici rubata!

Mentre tanto si discute sui modi di contrastare il furto delle biciclette, dalla prevenzione con marcature più o meno efficaci alla repressione da parte di tutte le polizie, bisogna dire che il primo contrasto sta in noi.

Se i cittadini onesti non comprano bici rubate, se ne ruberanno di meno!

E come si fa a non comprare bici rubate? Si comprano bici d'occasione solo di provenienza nota: amici, conoscenti, negozi che ritirano l'usato, ciclofficine, e anche il mercatino che si trova sul sito di Ciclobby cliccando *Servizi* e poi *Annunci*.



Un successo in salsa lombarda

Dal 16 al 22 settembre 2012 la Settimana Europea della Mobilità ... in bicicletta.

La "Settimana Europea della Mobilità... in bicicletta" si è conclusa da pochi giorni ed è sempre utile fare un bilancio dell'iniziativa, anche per capire come migliorarsi in futuro.

Che il tema della mobilità ciclistica sia ormai di stretta attualità è sotto gli occhi di tutti e la nostra iniziativa della "Settimana Europea" ne ha dato ampia conferma.

Vi è stata, quest'anno, una massiccia adesione al di là delle nostre più rosee aspettative: c'è stata una grande vitalità nelle proposte e una straordinaria varietà di soggetti coinvolti.

Già lo scorso anno avevamo avuto il sentore che qualcosa stava cambiando con l'adesione di un colosso multinazionale come la General Electric, e quest'anno le varieguate adesioni ci hanno dato conferma di questa "mutazione genetica" che sta a significare che il tema della mobilità ciclistica non è più di interesse esclusivo di associazioni co-

me la nostra ma sta pervadendo settori diversi ed eterogenei, dalle attività commerciali alla banca Barclays.

Sono stati circa 130 gli eventi distribuiti in tutte e dodici le province: su tutte quella di Milano ha avuto un record con oltre 63 proposte per tutti i gusti.



Ma la curiosità di quest'anno sono state le numerose adesioni arrivate da altre località fuori dalla regione Lombardia, che hanno creato anche qualche problema nella gestione del sito che, ovviamente, non prevedeva inserimenti di località al di fuori delle province lombarde.

È un segnale molto interessante, questo, che credo dovremmo accogliere con grande favore: la nostra Settimana Europea della Mobilità ha acquisito una tale visibilità mediatica da essere identificata come la proposta nazionale, complice anche una "debolissima" presenza (per usare un eufemismo) del Ministero dell'Ambiente. E dunque, in attesa che si concretizzino delle politiche vere per la mobilità ciclistica a livello nazionale fatte anche di iniziative di promozione come questa, riteniamo che Fiab possa proporre il *format* lombardo in altre regioni perché diventi finalmente la Settimana Europea della Mobilità... in bicicletta, nazionale.

Le iniziative sono state veramente per tutti i gusti e vorremmo citarle tutte, ma l'elenco diventerebbe tedioso: sul sito www.fiab-onlus.it/settimana è possibile consultare il calendario e può essere utile per avere qualche spunto per le prossime attività sul territorio.

Tra le tante proposte in calendario, tre ci hanno visti protagonisti come Coordinamento lombardo.

Con la Regione Lombardia, le associazioni Fiab lombarde hanno effettuato il 1° Rilevamento dei ciclisti a livello regionale, oltre ad aver collaborato al 1° Rilevamento sugli interventi infrastrutturali per la mobilità ciclistica nella regione (i due progetti sono legati al Piano Regionale della Mobilità Ci-



La ciclovia "Luigi Riccardi" a Chiaravalle, in provincia di Ancona

Molti di noi (forse non tutti) sanno e ricordano che al Comune di Milano abbiamo proposto di intestare a Luigi (il nostro Gigi) Riccardi la ciclopedonale Martesana, per la quale si era speso in prima persona, e che ha potuto vedere realizzata. La pratica è in corso e i ciclisti milanesi si augurano di non dover aspettare ancora a lungo.

Intanto però a Gigi è stato intitolato il nuovo percorso ciclopedonale di 3 chilometri lungo la sponda sinistra del fiume Esino, nel Comune di Chiaravalle (Ancona). Della Commissione comunale "Chiaravalle Ciclabile" è



presidente il consigliere nazionale Fiab Massimo Cerioni, promotore dell'iniziativa.

Questo serve a ricordarci che Gigi non è stato solo uno dei fondatori di Ciclobby, e a lungo il suo presidente, ma anche un attivo sostenitore di quella visione nazionale che ha fatto nascere la Federazione Amici della Bicicletta, la Fiab, che a sua volta lo ha voluto per molti anni come suo presidente. Milano saprà essere altrettanto riconoscente?



clistica di cui abbiamo già parlato).

Due rapporti vengono ufficialmente presentati dalla Regione nel mese di novembre e hanno suscitato grande interesse da parte di molti, soprattutto perché rappresentano il tentativo di cominciare a "dare dei numeri" per meglio pianificare, orientare scelte e risorse e misurare nel tempo l'efficacia degli interventi: può sembrare poca cosa ma anche questo è un segnale di novità nel modo di governare un tema e non va sottovalutato.

L'altra iniziativa è il 2° tour *Lombardia in bici* che ha chiuso il programma a fine settembre con una tre giorni in bicicletta per promuovere il territorio lombardo attraverso la pratica del cicloturismo. I territori toccati sono quelli della zona tra Varese, il lago di Lugano e il Parco del Ticino e i tre giorni sono stati densi di incontri molto interessanti, su tutti quello con gli amministratori pubblici del Canton Ticino con cui si sono poste le basi per una futura collaborazione sul tema del cicloturismo transfrontaliero legato a Expo 2015 (la cronaca è alla pagina seguente).

Il lavoro di tanti anni delle associazioni Fiab sul territorio, la capacità di fare proposte e la caparbieta nel cercare di proporre un nuovo modello culturale di mobilità per gli italiani sta timidamente dando qualche frutto: il terreno è ormai fertile e sta a noi tutti coltivarlo bene.

Giulietta Pagliaccio (Coordinatrice Fiab Regione Lombardia)

Il nuovo sito Fiab



Quello messo a punto da Stefano Gerosa, vicepresidente e storico webmaster Fiab, non è solo il nuovo sito internet della Federazione Italiana Amici della Bicicletta, è un vero e proprio portale collegato ad altri nostri siti specialistici, uno strumento di lavoro migliorato, più ordinato e ricco di informazioni, a cui sempre più si connettono ogni giorno operatori pubblici e privati, amministratori, progettisti, mondo della scuola, mondo della stampa e dell'informazione. Insomma uno strumento di lavoro irrinunciabile per gli addetti ai lavori, ma anche e soprattutto al servizio dell'utenza (ciclisti urbani, cicloturisti, ciclo escursionisti, cicloattivisti); cioè, al nostro servizio.

Questa volta è il Belgio

Sì, non è la solita Danimarca che ci dà il buon esempio: questa volta è il Belgio, dove la grande impresa di supermercati Delhaize, che conta circa 800 sedi dislocate in tutta la nazione e altre 2000 sparse in sei altri paesi, si sta dando da fare per incentivare i clienti ad andare a fare acquisti in bicicletta.

La prima iniziativa è stata la vendita a prezzo scontato di borse da bici di qualità, normalmente usate per il cicloturismo ma utili anche in città per portare la spesa: tutti i pezzi offerti sono stati esauriti nel giro di pochi giorni, non senza sorpresa da parte dell'azienda. Un'altra iniziativa è l'installazione di nuove rastrelliere con il miglioramento di quelle esistenti, sulla base di consigli offerti da esperti ciclisti urbani. Infine, per i suoi dipendenti, Delhaize offrirà 500 tra biciclette e biciclette elettriche, oltre che piccoli aumenti in busta paga, a chi andrà al lavoro in bicicletta.

Chi di noi è cliente di un supermercato potrebbe anche raccontarlo al direttore di quello dove va a fare la spesa. Chissà che qualcuno non cominci a pensarci!

D.S.

Funzionerà davvero?

L'inventore israeliano Izhar Gafni, che già aveva costruito una barca usando solo cartone riciclato, ha costruito una bicicletta con lo stesso materiale. Lui dice, e notizie giornalistiche confermano, che sia perfettamente funzionante. E sarebbe una bella notizia, visto che costa solo 9 dollari. Se ce l'avessimo tutti, forse scomparirebbe il business del furto di bici.



Un sorpasso storico

Le vendite di biciclette nel 2011 hanno superato in Italia le vendite di automobili: è la prima volta dal dopoguerra. Le cifre ufficiali sono: 1.748.143 automobili contro 1.750.000 biciclette. Una differenza minima, ma un segnale di cambiamento che non si può far finta di non vedere.



Il gruppo completo dei ciclisti si forma a Varese. Siamo arrivati un po' da tutta la Lombardia e gli occhi stropicciati di qualcuno testimoniano la levataccia fatta per essere qui. Saluti e abbracci, chi si ritrova, chi si conosce per la prima volta.

Dopo due parole di benvenuto da parte degli amici di Ciclocittà siamo pronti a partire: direzione nord, verso la Svizzera. L'uscita dalla città è faticosa. È venerdì e il traffico intenso non dà tregua: siamo costretti a procedere in fila indiana slalomando fra le auto in coda. L'arrivo di un'ambulanza

Lombardia in bici, davvero

Eravamo abituati a chiamare "Lombardia in bici" quello che succedeva in Lombardia durante la "Settimana Europea della Mobilità". Da quest'anno invece la Settimana si chiama con il suo nome, e "Lombardia in bici" è diventato il nome di una cosa che si fa davvero in bici, e in Lombardia: pedalando su e giù per la regione, vedendo posti e persone, imparando cose.



ci costringe a stringerci verso il marciapiede in un crescendo di clacson e sterzate. Finalmente, poco dopo, col diradarsi delle case anche il traffico diminuisce e pedalare diventa piacevole.

Costeggiando il lago di Lugano, a Laveno abbiamo la Svizzera a portata di mano, le sponde in questo punto sono distanti fra loro non più di una cinquantina di metri. Proprio qui, quest'estate, è stata realizzata una passerella per permettere una camminata transfrontaliera: un modo "sostenibile" per unire i due confini. Noi la frontiera la superiamo più avanti sul ponte che attraversa in fiume Tresa nel punto in cui esce dal lago e arriviamo a Ponte Tresa. Sarà che oggi è il primo giorno di viaggio e siamo ancora freschi e pimpanti, o la soggezione verso la puntualità degli elvetici, ma siamo, unica volta in questa tre giorni, in perfetto orario. Il saluto fra i due popoli di ciclisti, Fiab e ProVelo, è fatto di curiosità e attenzione.

Il Ticino è un cantone che, al contrario della Svizzera d'oltralpe, si sta aprendo solo ora a politiche di incentivazione dell'uso della bici ed è quindi naturale condividere sogni e difficoltà. Se la parte politica, con gli interventi del presidente del Consiglio di Stato ticinese Borradori e del consigliere regionale



Puricelli, sancisce la volontà di sviluppare azioni comuni, noi consolidiamo conoscenze nate via mail, ci scambiamo indirizzi e ci promettiamo di collaborare intensamente.

Dopo un buffet offerto dal comune italiano di Ponte Tresa, ritorniamo in Italia e ci avviamo verso Cunardo seguendo uno dei tracciati delle tramvie delle Svie, la Società Varesina Imprese Elettriche; il tracciato che seguiamo è parte di quello della tramvia Varese-Ghirla-Ponte Tresa. In questo tratto la salita si fa sentire: al chiacchiericcio delle gite rilassate si sostituisce il silenzio interrotto da qualche fiatone, qualche offerta di spinta o da Alessandro che, con la sua voce perentoria e il suo scatto deciso afferma "sale, sale e non fa male!". I più, curvi sui manubri, non sembrano d'accordo.

Dopo aver scollinato scendiamo con rapidi tornanti in un tratto di pista in fase di ultimazione. La valle improvvisamente si apre e la pista disegna serpentine nei campi all'interno di un paesaggio a tratti bucolico. A Laveno veniamo accolti dalla sindaco nella piazzetta dell'imbarcadero. Siamo in riva al Lago Maggiore, il sole calante scalda i colori e la merenda a base delle torte della cuoca dell'asilo rinfranca dalle fatiche del pomeriggio. Riprendiamo il treno per Varese e una volta in città dobbiamo superare la breve ma ripida erta che ci separa dalla fine della nostra giornata e dal riposo previsto al collegio universitario.

La mattina tutti gli occhi sono puntati al cielo. Da giorni seguiamo con apprensione il meteo e le previsioni di una giornata di pioggia si riflettono nel cielo plumbeo che chiude l'orizzonte. Non ci scoraggiamo, ciascuno di noi tira fuori dalle borse il meglio delle attrezzature da pioggia, anche se con qualche soluzione esteticamente discutibile, e ci dirigiamo in comune. Il tempo di un breve saluto dell'assessore alla Tutela Ambientale e cadono le prime gocce.

Scendiamo verso il lago di Varese e percorriamo la pista che lo costeggia sotto una pioggerella novembrina. La strada è solitaria. Questa pista che solitamente nei fine



A ppuntamenti

Dicembre 2012

settimana è intasata di ciclisti e pedoni oggi è tutta per noi. A un tratto però facciamo un incontro piacevolissimo: frotte di ragazzini organizzati in squadre e guidati dai volontari di Legambiente stanno raccogliendo rifiuti dai prati per l'annuale edizione di "Puliamo il Mondo". Ci salutiamo e ci incoraggiamo a vicenda. La pioggia ci rallenta ma arriviamo a Sesto Calende dove, scortati dalla polizia locale, raggiungiamo il Comune e prendiamo contatto con gli amministratori locali.

Un tendone di un bar ripara il nostro pranzo dalla pioggia leggera ma incostante, ma è solo a pochi chilometri da Cardano al Campo che comincia a piovere a secchiate. Arriviamo così nella hall dell'albergo grondanti e creiamo un po' di allegro scompiglio nelle sale attraversate da algide hostess e impeccabili uomini d'affari. Dopo essere passati tutti da una doccia calda (qualcuno confesserà di essersi quasi appisolato dentro) ci ritroviamo per l'incontro di presentazione di un progetto di importanza strategica. L'associazione Fiab Amicinbici cerca da anni consensi per far realizzare il collegamento ciclistico con l'aeroporto di Malpensa in modo da creare un accesso "sostenibile" sia per i tanti lavoratori che si recano quotidianamente nella struttura sia per una sua messa in rete con i percorsi cicloturistici regionali.

La mattina seguente il tempo sembra clemente: il cielo è grigio ma non minaccia pioggia. Costeggiamo Malpensa e i sorprendenti boschi che lo circondano a est e a ovest. Qui percorriamo la via del Gaggio, dal nome del mulino dove si macinava il grano della zona, fino a raggiungere la ex Dogana Austroungarica, ora centro visitatori del Parco del Ticino. Il fiume lo vediamo poco dopo quando, arrivati a Tornavento, godiamo dello splendido panorama che offre questo terrazzo naturale sulla pianura.

Ci immettiamo quindi nella ciclabile del Naviglio Grande che corre rapido verso sud. Lungo il percorso veniamo raggiunti dagli amici dell'associazione Fiab Abbiateinbici che ci scortano fino ad Abbiategrasso. Pranziamo tutti insieme per l'ultima volta in questi tre giorni. L'aria è rilassata e allegra anche quando, dopo i saluti con la vicesindaco in piazza, viene il momento di riprendere ciascuno la propria strada. Sappiamo infatti che quest'esperienza è finita ma qualcuno sta già ragionando sulla prossima edizione, magari verso Mantova costeggiando il grande Po?

Valerio Montieri

In sede

Domenica 2 dicembre

Domenica porte aperte a Ciclobby.

La mattina ti presentiamo i risultati dell'ultimo censimento; nel pomeriggio porta i bambini, ci sono attività per loro; e tutto il giorno i nostri meccanici volontari per la tua bicicletta. Dalle 10 alle 18 Sede Ciclobby

Cicloturistica  km 85

Domenica 2 Dicembre

Badia di Dulzago "percorso per gita autunnale"

Sesto Calende, Ponte sul Ticino, Oleggio, Badia di Dulzago, Cavagliano, Cameri, Galliate, Romentino, San Martino, S.S. Padana Superiore, Ponte Vecchio, Robecco s/n, Cassinetta di Lugagnano, Abbiategrasso, Naviglio Grande, S. Cristoforo. Pranzo al sacco. Quota € 9. Ritrovo: Mi Staz. Garibaldi ore 08.15. Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani, 0269311624, segreteria@ciclobby.it

In sede

Martedì 11 Dicembre

Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby.

La riunione è aperta a tutti i soci che vogliono dare il loro contributo con proposte, suggerimenti, collaborazione. Ore 20.30, Sede Ciclobby

In sede

Venerdì 14 Dicembre

Festa degli auguri.

Ritrovo h 18.30, Sede Ciclobby. Proposta di: Gruppo Volontari Segreteria

Culturale cittadina  km 30

Domenica 16 Dicembre

La storia automobilistica - il Bicerin.

A piedi visiteremo il museo automobilistico Carlo Biscardi, mentre gli amanti delle golosità potranno provare il bicerin. Ritrovo h 07.40, Mi Centrale. Max 20 partecipanti. Proposta di: Stefano Pozzoli e Maria Grazia Corradi, ab.0266804796 (dalle 18), cell. 338 2164248, pozzolistefano73@alice.it

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

LEGENDA

pianura 

collina 

montagna 

difficoltà (da sommarsi alla pendenza) 

aereo+bici 

auto+bici 

treno+bici 

pullman+bici 

traghetto+bici 

metro+bici 

trekking 

funivia+bici 

anche per ragazzi 

evento nazionale FIAB 

Fuori Sede

Venerdì 21 Dicembre

Paella, sangria e tombolata.

Cena in compagnia presso la trattoria "Lo stuzzichino" in via Porro Lambertenghi, 13, Milano. Ritrovo: ore 20.30. Max partecipanti: 50 persone. Proposta di: Raffaele Peccioli, uff.339 8236496, raffaele_p@libero.it

Gennaio 2013

Cicloturistica  km 70

Domenica 13 Gennaio

Il giro di Montisola. La perla del Lago d'Isèo, una montagna chiamata isola, che custodisce borghi di pescatori. A Montisola non sono ammesse le auto, e noi la visiteremo in bicicletta. Proposta di: Roberto Facchini, ab.026575008, cell.3389005578

In sede

martedì 15 Gennaio

Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby.

Le riunioni sono aperte a tutti coloro che, soci o non soci, vogliono dare il loro contributo allo sviluppo dell'associazione. Ore 20.30, Sede Ciclobby

Fuori sede

Giovedì 17 gennaio

BiciMondo: Sarajevo ti entra nel cuore
Fabio Masotti presenta il suo libro Sarajevo ti entra nel cuore (Ediciclo Editore). Racconto di una pedalata di mille chilometri in Bosnia-Erzegovina oltre i ponti e le divisioni, a contatto con le speranze e le



paure. **Ritrovo:** ore 19 Libreria Popolare di via Tadino. *Proposta di: Maria Gabriella Berti, uff. 3487815237, mariagabriella.berti@libero.it*

Ciclistica  km 90

Domenica 20 Gennaio

Nelle campagne fra i Navigli

Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani, uff. 02/69311624

Fuori Sede

Domenica 20 Gennaio

Cinema su due ruote

Organizzata per noi dal Cineforum del 'Circolo familiare di unità proletaria', storica istituzione di viale Monza 140, la prima serata della rassegna con "Il ragazzo con la bicicletta" (2011), di Jean-Pierre e Luc Dardenne (Belgio). Ore 21.00 'Circolo familiare di unità proletaria', viale Monza 140. *Proposta di: Donata Schiannini, donata@lemmari.it*

In sede

Giovedì 24 gennaio

BiciMondo: In bicicletta l'ordinario diventa straordinario

con una bicicletta, che è uno strumento ordinario, una persona normale, non superatleta, può compiere imprese straordinarie, se ha un po' di gambe, molto cuore, occhi da bambino. Racconto di un viaggio in Italia di pochi giorni, con annessi e connessi. **Ritrovo:** ore 21 Sede Ciclobby. *Proposta di: Maria Gabriella Berti, uff. 3487815237, mariagabriella.berti@libero.it*

Cicloturistica  km 80

Domenica 27 Gennaio

Andiamo a mangiare la Cassoeula.

Chiesetta di San Cristoforo, Corsico, Trezzano, Gaggiano, Barate, Tainate, Noviglio, Rosate. Si ritorna passando da Morimon-



Le gite di Ciclobby non sono solo cicloescursioni fuori porta: qui un momento del giro nel sud Milano in ricordo di Antonia Pozzi.

do, Abbiategrasso, Naviglio Grande, Milano. Bici: City Bike, Corsa, Ibrida. Ritrovo h 09.30, Mi - Chiesetta San Cristoforo. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani, uff. 02/69311624*

Fuori Sede

Domenica 27 Gennaio

Cinema su due ruote

Organizzata per noi dal Cineforum del 'Circolo familiare di unità proletaria' la seconda serata della rassegna con "Butch Cassidy" (1969), di George Roy Hill (Usa). Ore 21.00 'Circolo familiare di unità proletaria', viale Monza 140. *Proposta di: Donata Schiannini, donata@lemmari.it*

Febbraio 2013

In sede

Domenica 3 Febbraio

Domenica porte aperte a Ciclobby.

Siamo già nel 2013: rinnovi l'iscrizione, saluti gli amici e con i mitici meccanici volontari verifichi lo stato di salute della tua bicicletta. Dalle 10.00 alle 18, Sede Ciclobby

Fuori Sede

Domenica 3 Febbraio

Cinema su due ruote

Al 'Circolo familiare di unità proletaria' la terza serata della rassegna con "Bellezze in bicicletta" (1950), di Carlo Campogalliani (Italia). Ore 21.00 'Circolo familiare di unità proletaria', viale Monza 140. *Proposta di: Donata Schiannini, donata@lemmari.it*

Cicloturistica  km 80

Domenica 3 Febbraio

Ciclopista del Sole, variante Tirrenica

Percorreremo un tratto del percorso Bicalta da Mantova a Parma, inserita nel percorso Euro-Velo 7. *Proposta di: Roberto Facchini, ab. 026575008, cell. 3389005578*

Ciclistica  km 90

Domenica 10 Febbraio

Santuario di Caravaggio

Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani, uff. 02/69311624

Fuori Sede

Domenica 10 Febbraio

Cinema su due ruote

Al 'Circolo familiare di unità proletaria' l'ultima serata della rassegna con "Vuoi danzare?" (1996), di Suo Masayaki (Giappone).. Ore 21.00 'Circolo familiare di unità proletaria', viale Monza 140. *Proposta di: Donata Schiannini, donata@lemmari.it*

In sede

Giovedì 14 Febbraio

Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby.

La riunione è aperta a tutti i soci che vogliono dare il loro contributo con proposte, suggerimenti, collaborazione. Ore 20.30, Sede Ciclobby

Ciclistica  km 75

Domenica 17 Febbraio

Il cerchio del Parco Agricolo Sud

Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani, uff. 02/69311624

In sede

Giovedì 21 febbraio

BiciMondo: Canada... S. Lorenzo... in

Per partecipare alle cicloescursioni

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

Le regole che seguono servono proprio a minimizzare gli inconvenienti e le incomprensioni. **Le attività proposte da FIAB Ciclobby sono normalmente aperte a tutti**, anche se ad alcuni eventi occorre iscriversi e per alcune gite in città è richiesta una quota. **Sono invece riservate ai soci le cicloescursioni.**

Prenotazioni
Per le cicloescursioni che si svolgono la domenica e che prevedono l'utilizzo del treno è obbligatoria l'iscrizione entro le ore 12 del sabato precedente (con versamento della quota dove prevista). Per le altre attività dovranno essere rispettate le indicazioni degli organizzatori. In caso di quota o caparra queste dovranno essere versate contestualmente all'iscrizione. **Le iscrizioni di norma possono essere effettuate presso la segreteria (in sede o telefonando).**

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

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

bici lungo il fiume che crede di essere anche un mare

Viaggio lungo il grande fiume San Lorenzo, tra boschi e grandi pianure, lungo la mitica "Route Verte", la pista ciclabile più lunga del mondo. Racconto ed immagini di Paolo Civolari e Maria Cristina Negro. **Ritrovo:** ore 21 Sede Ciclobby. *Proposta di: Maria Gabriella Berti, uff. 3487815237, mariagabriella.berti@libero.it*

Cicloturistica



Sabato 23 Febbraio

Intorno al Lago di Lugano

Una piacevole gita godendo ad ogni kilometro una vista diversa, non solo su uno dei laghi più belli e meno conosciuti, ma anche delle montagne che lo costreggiano. Da Chiasso raggiungeremo Capolago proseguendo per Porto Ceresio, Ponte Tresa, Morcote, Melide. Portare carta di identità. **Domenico Lucchetti** uff.02169311624

Ciclistica



Domenica 24 Febbraio

Da Milano a Lodi e ritorno

Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani, uff.02169311624

Marzo 2013

In sede

Sabato 3 Marzo

Assemblea dei soci. Relazione ai soci di Presidente e Direttivo sulle attività svolte nell'ultimo anno. Ore 14.45 Sede Ciclobby.

segreteria@ciclobby.it

Evento FIAB

Domenica 4 Marzo

Giornata Nazionale Ferrovie Dimenticate.

Giornata indetta dalla Confederazione della Mobilità Dolce. Le associazioni FIAB organizzeranno manifestazioni lungo tratti di ferrovie dismesse per chiedere di renderle percorsi ciclabili. *Info: info@fiab-onlus.it*

Cicloturistica



Domenica 10 Marzo

Sentiero Valtellina

Percorso quasi interamente ciclo-pedonale che lungo il fiume Adda in lieve discesa attraversa il fondovalle sotto vette imponenti. *Proposta di: Roberto Facchini, ab.026575008, cell.3389005578*

Ciclomanifestazione

Domenica 17 Marzo

Bicifesta di Primavera.

La 27ª edizione del nostro grande appuntamento primaverile con tutti i ciclisti milanesi prende il via alle ore 10.30 da via Dante. I dettagli nel prossimo numero. **Ritrovo h 9.00 via Dante angolo p.za Cairolì.** www.ciclobby.it. *segreteria@ciclobby.it*

Culturale cittadina



Domenica 24 Marzo

Città d'Arte: Alessandria, la sua arte e i suoi sapori.

In collaborazione con il Circuito Città

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

d'Arte della Pianura Padana. In attesa di conferma. *Proposta di: Mariella Berti, cell. 3487815237, mariagabriella.berti@libero.it*

Cicistica



Domenica 24 Marzo

Gita a Truccazzano.

City Bike, Corsa, Ibrida. Ritrovo h 10.00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani, uff.0269311624*

In sede

Giovedì 28 marzo

Bicimondo: Pedalare sull'acqua dei fiordi norvegesi.

Un viaggio dove la bici ha accesso solo pochi mesi all'anno in compagnia di innumerevoli imbarcazioni. Racconto e immagini della nostra famiglia di fotografi: Silvia Malaguti, Andrea Scagni e Flavia. **Ritrovo:** ore 21 Sede Ciclobby. *Proposta di: Maria Gabriella Berti, uff. 3487815237, mariagabriella.berti@libero.it*

Come iscriversi a FIAB CICLOBBY

Ci sono diversi modi di iscriversi...

- 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 "Iscriviti a Ciclobby"
- **bonifico bancario** intestato a CICLOBBY onlus presso Intesa Sanpaolo. Iban IT 68 G 03069 01631 10000 0004673
- **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.

...e 10 buoni motivi per farlo:

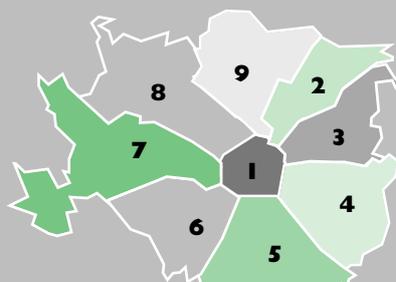
Quote 2013

Socio ordinario	30 €
Socio ordinario con rivista BC	32 €
Socio sostenitore	50 €
Socio benemerito	80 €
Familiare (di un socio ordinario)	20 €
da 15 a 18 anni e studenti	20 €
fino a 14 anni	5 €
Gruppo familiare (senza limite di numero)	70 €

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

CICLOBBY point

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 scrivere a
vanna.bartesaghi@libero.it

Libreria Popolare di via Tadino NO BICI
via Tadino, 18 - tel. 02 29513268
guido@libreriapopolare.it

Silvestrini RUV
piazzale Susa 7 - Tel. 02.87391899
www.silvestrinibiciclette.com
silvestrini1_@libero.it

Zona 5

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

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

Zona 6

Il Biciclettaio CPRV
via Santa Rita da Cascia 14 - Tel.: 02 89762077
www.ilbiciclettaio.it info@ilbiciclettaio.it

Sostieni FIAB 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

On line

Negozi di Bici solo vendita on line
Tel. 335 6126033
web: www.negoziolibici.it
assistenza.ordini@negoziolibici.it

Milano

California Bakery s.r.l. NO BICI
piazza Sant'Eustorgio 4 - Tel.: 02 39811750
Negozi in via Larga, viale Premuda, piazza Sant'Eustorgio, largo Augusto, via Tortona
www.californiabakery.it
customer-care@californiabakery.it

Zona 1

Libreria Grosso NO BICI
via Alfredo Albertini 6 - Tel. 02 34593751
www.grosso.it info@grosso.it

Olmo - La Biciclistissima RUV
piazza Vetra 21 - Tel. 02 3340 0992
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 55013248
www.silvestrinibiciclette.com
silvestrini1_@libero.it

Zona 2

A.W.S. Bici motor CNRV
via Ponte Seveso 33 ang. Schiaparelli
Tel. 02.67072145
www.awsbici.com awsbici@fastwebnet.it

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

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

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

Sciranobike CDLPRV
via Toselli 5 - Tel. 02 261 18096 cell 347 4455164
sciranobike@fastwebmail.it

Zona 3

Bikingdays-Brompton Store CNPRUV
via Malpighi, 7 - Tel. 347 7169770 - 348 5764404
www.bikingdays.com bikingdays@gmail.com

Ciclicoss PRV
via Canaletto (ang. piazza Guardi) 1
Tel. 02.70102358 www.ciclicoss.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.dueruoteporpora.it
michele.scirano@tiscali.it

La Bottega di Peter CDLNPRU
via C. Goldoni 41 - Tel.: 380 9017 779
peterbruno121@gmail.com

Jigsaw Place S.r.l. NO BICI

Rappresentante Brompton in Italia
(bici pieghevoli). Non vende a privati
via delle Foppette 2 - Tel. 02.36535313
www.brompton.it info@brompton.it

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

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

Otzium T7 Cafe' NO BICI
via Tortona, 7 - Tel. 345 3283909
www.otzium.com m.giuntoli@otzium.com

Silvestrini RUV
via Vigevano 11 - Tel. 02.89403642
www.silvestrinibiciclette.com
silvestrini1_@libero.it

Zona 7

Cicli Santamaria RV
via Rubens, 26 - Tel. 338 1467013
roberto.santamaria@live.it

Ciclistica Srl PRUV
via Pellizza da Volpedo 12 - Tel. 02 36550328
www.ciclistica.it info@ciclistica.it

Zona 8

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

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

Zona 9

Equilibrio urbano CPRV
via Pepe 12 - Tel. 02.3956 6000
www.equilibriourbano.it
equilibriourbano@equilibriourbano.it

Igor Bike CLPRUV
via Francesco Arese 20 (ang. via Thaon di Revel)
Tel. 02.69901353 www.igorbike.com
iverner@libero.it

Nino Bixio R
viale Fulvio Testi 64 - Tel. 02.66102953

FUORI MILANO

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

Ghero ciclo CNRU
via Gramsci 4 (ex stazione FS.) Corsico (MI)
Tel. 02 45103113
www.gheroarte.com/category/ghero ciclo
Aperto merc. e sab. 15-22. Dom su appuntamento

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