



Cari soci, rinnovate subito La “casa” dei Ciclisti Milanesi ha bisogno di voi!

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

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

segui
su



FIAB Ciclobby
Onlus



@ciclobby

In questo numero:

Osservazioni al documento del Comune sulla mobilità	3
Caro Sindaco, pedala con noi	4
BikeMi: il successo come fattore di stress	5
Sul naviglio Martesana scorre la ciclabilità artistica	6
Un aiuto per ritrovare le bici rubate	6
Dossier ciclabilità 7ª puntata-fine	8
Dal censimento dei ciclisti numeri ancora in crescita	9
Tempo di rinnovi: porte aperte a Ciclobby	10
Serate Bicimondo	11
L'amore per la bicicletta	11
In vista del Natale: idee regalo per ciclisti	12
Infortunio in itinere: come è andata a finire	14
Sorpasso in sicurezza	16



Lettera del vicepresidente per il tesseramento 2017.

Nel 2016 Fiab Milano Ciclobby ha festeggiato i 30 anni superando i 1.500 soci... e ora?

Quando Giordana e Vanna, senza le quali nulla sarebbe possibile, mi hanno confermato il dato di chiusura della campagna tesseramento di luglio, stentavo a crederci: **1.530 ciclisti** hanno deciso di farsi rappresentare da Fiab Milano Ciclobby nel 2016. Penso sia stato il coronamento di un anno davvero intenso. Desidero ripercorrerlo velocemente, per capire maggiormente cosa ci attende nel 2017... Siete pronti? Allora parliamo!

Esattamente un anno fa partecipavo come semplice socio a un incontro intitolato “Dove va Ciclobby?”. L'incontro, convocato dalla presidenza uscente, serviva a fare il punto sull'associazione.

Per me è stato un momento importante per conoscere molti soci che avevano fatto la storia di Ciclobby, ascoltare la loro visione e capire una cosa: **la forza di Ciclobby risiede da sempre nel grande capitale umano di cui dispone, i soci.** Il loro tempo, le loro competenze, la loro passione sono gli elementi per cui l'associazione cresce e agisce.

Eppure qualcosa mancava: attraverso il racconto degli ultimi anni emergeva chiaramente che alle volte tempo ed entusiasmo non bastano. Alle volte, **metodi e obiettivi chiari sono requisiti fondamentali** per poi incanalare le forze con efficacia.

Cosa fare quindi per imparare dalla lezione degli ultimi anni? Proprio grazie ai tavoli “Dove va Ciclobby?” è emersa una visione di come strutturare la nostra associazione: una proposta fatta di **ruoli certi fra i membri del direttivo, lavoro in squadre, divisione per ambiti e documenti di progetto** per fare in

CICLOBBY NOTIZIE

Periodico registrato

Aut. Trib. Milano n. 36 del 29.01.2002

Proprietà: Ciclobby onlus

Editore: Ciclobby onlus

via Pietro Borsieri 4/E 20159 Milano MI

C.F. e P.I. 08970250158

telefono e fax 02.69311624

Direttore responsabile: Paolo Hutter

Redattore capo Eugenio Galli

(eugenio.galli@rcm.inet.it)

Responsabile coordinamento redazionale

Donata Schiannini

Hanno collaborato: Vanna Bartesaghi, Massimo Benetti, Mariella Berti, Guida Biscaro, Massimo Conter, Mercedes Mas Solè, Michele Cremonesi, Alfredo Drufula, Giordana Gagliardini, Giuseppe Marchi, Valerio Montieri, Anna Pavan, Luigi Reolon, Sergio Verrecchia.

Per le immagini si ringraziano: Massimo Benetti, Mariella Berti, Cascina Biblioteca, Guida Biscaro (ricerca fotografica e foto), Alfredo Drufula, Sebastiano Favero, Eugenio Galli, Paola Giannotti (archivio), Mercedes Mas Solè, Pantura, Luigi Reolon.

Grafica e impaginazione: Silvia Malaguti

Stampa: Mediaprint - Milano

Questo numero è stato chiuso

il 3 novembre 2016

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



Fiab Ciclobby onlus

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



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

web: www.ciclobby.it

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

Come raggiungerci

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

Presidente Fiab CICLOBBY onlus

Guida Biscaro

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

Ciclobby su Rete Civica di Milano

con forum on line:

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

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

Ciclobby aderisce a



Federazione Italiana Amici della Bicicletta
che aderisce a

European Cyclists Federation



segue dalla prima

modo che Ciclobby si regga su un telaio robusto.

Una visione per cui la Presidenza ha la responsabilità di indicare la via, il Direttivo quella di indirizzare come un manubrio il movimento dell'associazione, i soci Attivi essere la base solida su cui imprimere il movimento, i soci Volontari la cinghia di trasmissione ai soci, i quali nel loro numero sono il contatto con il terreno-realtà e rappresentano la falciata dell'associazione.

In poche parole, una bici (come l'ha disegnata l'impagabile Aldo Monzeglio l'avete visto sul numero precedente del Notiziario). Se si toglie un componente, la bicicletta non può muoversi.

Eravamo ormai arrivati all'Assemblea dei soci di marzo. Un momento segnato dall'applauso lunghissimo e meritato per Eugenio e Stefania, presidente e vicepresidente uscenti. Era il turno di un nuovo direttivo, che si è composto fino alla definizione della presidenza, con la bellissima scelta di Guida che ha accettato con grande coraggio la sfida... era tempo di pedalare! Una pedalata che ci ha portato come direttivo a stilare il **Programma Biennale dell'Associazione**, di cui vi riporto un passo:

[...] il motto ispiratore che abbiamo adottato è: "Fiab Ciclobby, la Casa dei Ciclisti". Forti della nostra esperienza decennale, sentiamo di poter fare da base, collettore e catalizzatore delle istanze dei nuovi gruppi (ciclo-ambientalisti) in particolare riguardo alla nostra competenza tecnica e capacità di dialogo con le istituzioni.

Ecco spiegato il senso del titolo della mia lettera: abbiamo bisogno di voi perché solo grazie al vostro contributo sapremo incarnare al meglio questo concetto: essere la **Casa dei Ciclisti** a Milano. Una casa grande, accogliente, forte nel dialogo con le istituzioni grazie al numero dei soci, capillare e diffusa, a contatto con la realtà.

L'anno nel frattempo proseguiva, segnato da molte iniziative. Mi piace ricordare la nascita della sezione di Rho, una Bicifesta con quasi 3.000 presenze (record assoluto), la campagna elettorale in cui abbiamo avanzato la Piattaforma della Città Ciclabile, Bimbibici rallegrata dalla MassaMarmocchi, la prima Ciclovacanza Ciclobby in Alpe Adria, fino ai successi recenti della Sem: dalla pedalata con l'assessore e il sindaco fino al Censimento dei ciclisti con crescita a due cifre.

Per l'anno a venire contiamo di continuare su questa strada, nel dialogo con le istituzioni, nella collaborazione con altre realtà, nel lancio di nuove campagne. Spero di avervi dato qualche buona ragione per darci il vostro sostegno anche quest'anno (oltre ai molti vantaggi come l'assicurazione Rc o gli sconti nei Negozi Amici). E magari non solo con la quota, ma entrando in una squadra, passando di più in sede, partecipando all'assemblea annuale... c'è bisogno di voi!

E quindi, rinnovate la prima possibile la tessera passando in sede negli orari di segreteria (da martedì a venerdì dalle 17 alle 19 e sabato dalle 10 alle 12), o in una delle domeniche "porte aperte" apposta per voi, oppure on line sul sito www.ciclobby.it. Prima rinnoverete la vostra tessera, prima ci consentirete di fare azioni mirate per coinvolgere all'iscrizione nuovi soci, forti di una base che si è rinnovata già dagli ultimi mesi del 2016.

Nel frattempo, vi ringraziamo per la fiducia che ci avete dimostrato... e speriamo di vederci presto nella nostra casa!

Michele Cremonesi



Assemblea dei soci

Sabato 11 marzo 2017
alle ore 14.30

nella nostra sede di via Borsieri
4 si svolge l'Assemblea annuale dei
soci di Fiab Milano Ciclobby.

Partecipa anche tu!

Le nostre osservazioni al documento del Comune sulla mobilità

Nel documento del Comune del 6 ottobre 2016 si legge che *a fronte della apertura dei cantieri necessari alla costruzione di M4, si propongono interventi mirati al centro storico per:*

- fluidificare la circolazione di tutti i mezzi di trasporto;
- diminuire il numero dei veicoli che transitano e sostano nel centro storico;
- ridurre l'impatto delle ore di punta;
- favorire i percorsi tangenziali ed esterni ad Area C;
- agevolare la mobilità dei residenti in Area C;
- incrementare la velocità del trasporto pubblico.

Fiab Milano Ciclobby condivide questa visione e sosterrà le scelte che l'Amministrazione vorrà apportare per perseguire questi obiettivi.

L'amministrazione cittadina, conscia che molte di queste scelte scontenteranno alcune categorie, dovrà agire con determinazione, poiché l'efficacia degli interventi sarà evidente e positiva **per tutti** solo se essi verranno perseguiti con rigore, senza incertezze, comunicando e monitorando i vantaggi complessivi per la cittadinanza e mantenendo con chiarezza e coerenza la visione finale a cui questi interventi tendono.

Nello specifico degli interventi indicati nel documento citato, qui di seguito si indicano alcuni punti che ci paiono andare nella giusta direzione dei principi sopra espressi e altri che consideriamo invece in contrasto.

Sosteniamo i provvedimenti che porteranno alla **regolamentazione in fasce orarie prestabilite di carico e scarico merci nelle ZTL e nelle aree pedonali del centro**.

A tale proposito, deve anche essere incentivata la diffusione di consegna e trasporto merci con mezzi a trazione umana e assistita, mettendo gli operatori in condizione di viaggiare in maniera efficiente e in sicurezza, su strade libere, prive di sosta in seconda fila.

Siamo molto favorevoli alla **ridefinizione della sosta di superficie nel centro storico da realizzare attraverso la riduzione delle strisce blu e un migliore utilizzo dei parcheggi sotterranei esistenti**.

La proposta va nella direzione che noi auspichiamo di un alleggerimento del traffico e di una ridefinizione dello spazio pubblico che deve essere sempre più sottratto ad un improprio utilizzo privato.

Non concordiamo con la decisione di continuare ad esentare i **veicoli elettrici e ibridi elettrici dal pagamento di Area C**.

Area C è nata come provvedimento di *gestion charge*: pertanto i veicoli, ancorché elettrici, e quindi maggiormente virtuosi sul piano delle emissioni, contribuiscono alla congestione del traffico, occupando lo spazio

Il 17 ottobre 2016 la nostra presidente ha scritto – e presentato di persona – all'assessore Granelli un commento sul documento pubblicato dal Comune di Milano "Azioni per migliorare la mobilità nella Cerchia dei Bastioni - riduzione della congestione dovuta ai cantieri di M4".

vedimento. È ben vero che le moto occupano meno spazio delle autovetture, ma un loro incremento senza controllo porta ad eguali conseguenze: sottrae spazio alle persone, crea inquinamento atmosferico, acustico e visivo, in tutto simile a quello automobilistico. Il fenomeno deve essere contenuto e contrastato e va governato, senza ulteriormente concedere a una politica di *laissez-faire*; in area C si deve privilegiare lo spazio per le persone, uno spazio che deve essere gradevole e di qualità. Si chiede quindi che i nuovi stalli per le moto vengano previsti unicamente utilizzando gli spazi sottratti alla sosta delle autovetture, liberando finalmente i marciapiedi dalla loro presenza e sanzionando di conseguenza la sosta su di essi.

Chiediamo un chiarimento e una definizione della frase "più spazi per la mobili-



nella stessa misura degli altri veicoli. Pertanto, con riferimento all'utilizzo privato, sarebbe auspicabile che fossero sottoposti anch'essi ad una tariffazione di ingresso in Area C, eventualmente differenziando la tariffazione per gli altri mezzi meno "virtuosi", in modo da tenere conto anche delle dimensioni di ingombro dei veicoli; provvedimenti di questo tipo sarebbero funzionali ad una visione in prospettiva di un *centro car free*.

Siamo fortemente contrari alla **decisione di creare nuovi stalli per le moto**.

Chiediamo di contrastare l'aumento incontrollato degli scooter in centro storico, che invece viene incentivato con un simile prov-

vedimento. A quale mobilità ci si riferisce? Riteniamo che la mobilità a cui si deve far riferimento nel centro storico sia quella leggera e sostenibile: persone a piedi, in carrozzina e in carrozzella, biciclette, cargo bikes, trasporto pubblico.

Altri tipi di mobilità (auto, scooter, autobus turistici) sono incompatibili nel centro storico di una città che voglia offrire ai propri cittadini un ambiente vivibile e di qualità e che ambisca a considerarsi innovativa e virtuosa. Nel documento si prevede la "eliminazione della corsia preferenziale Atm nel tratto di via De Amicis tra via Olona e via S. Vittore per consentire al traffico privato proveniente da



corso Genova **di entrare** facilmente alla Milano Romana. "Sollecitiamo l'Amministrazione a volgere in positivo i disagi legati alla cantierizzazione di questa fondamentale parte di città, cogliendo questa irrinunciabile occasione per dare segnali che vadano a incidere sostanzialmente e in modo stabile su abitudini ormai insostenibili e antistoriche.

L'anello della circonvallazione dei Navigli, particolarmente in quel tratto, è ora più che mai estremamente congestionato: le corsie sono state ristrette, si sacrifica la corsia ciclabile in un senso, si elimina la preferenziale per il trasporto pubblico nell'altro, si creano strettoie e incolonnamenti, con conseguente inquinamento di tutti i tipi (atmosfera e acustico); il trasporto pubblico è rallentato, le biciclette non trovano spazi (e ci riferiamo anche alle due ruote intese come veicoli per trasporto merci); la qualità della vita degli abitanti, già difficile per i disagi connessi ai cantieri, viene ulteriormente aggravata: tutto questo perché non si interviene sul traffico privato motorizzato.

Per tutte queste ragioni chiediamo che questa Amministrazione, con coraggio e determinazione, dia un segnale deciso e lungimirante, e colga questa opportunità unica per Milano: contrastare con provvedimenti forti il traffico motorizzato privato non residenziale, cominciando da Area C, proprio cogliendo l'occasione data dai lavori per la realizzazione della M4.

*Guida Biscaro
presidente FIAB Milano Ciclobby*

Caro sindaco

Il 21 giugno, due giorni dopo l'elezione del sindaco di Milano, la nostra presidente Guida Biscaro ha scritto a Giuseppe (Beppe) Sala. Ecco la sua lettera.

Caro sindaco Beppe Sala, ben arrivato.

Noi di Fiab Milano Ciclobby abbiamo letto con attenzione la parte del suo programma relativo alla mobilità sostenibile e ci troviamo in sintonia con i principi e le modalità che vengono enunciate.

Quello che ci fa ben sperare è aver ritrovato la *visione* di una città amica della bicicletta e quindi delle persone.

Ma sperare non basta: ci aspettiamo da lei la piena adesione, sia nelle parole che soprattutto nei fatti, a questa visione; Milano aspetta da troppo tempo una svolta decisa e decisiva nel dare riconoscimento e dignità alla mobilità ciclistica.

In questi ultimi anni, i passi avanti e le aper-

ture a favore di una ciclabilità sicura e diffusa sono stati troppo timidi; incertezze e compromessi generano distorsioni che portano a realizzazioni sporadiche, frammentate, limitate nel tempo e nello spazio, costose e talvolta inutili se non addirittura controproducenti.

Con la sua elezione, lei ha preso degli impegni forti e coraggiosi con tutti cittadini e in particolare con noi cittadini-ciclisti. Per questo saremo attenti che nel corso del suo mandato le azioni della Giunta siano guidate da ciò che dal programma emerge con chiarezza: visione, competenza (utilizzo di strumenti idonei), obiettivi precisi e misurabili.

Vogliamo essere di supporto, ma vogliamo avere la possibilità di suggerire e di confrontarci, perché forti dell'esperienza pluridecennale dell'Associazione e soprattutto per il fatto di essere ciclisti urbani quotidiani; sosterremo le scelte della nuova Giunta se, con decisione e coraggio, andranno nella direzione espressa nel programma elettorale, ma non staremo a guardare: faremo da pungolo e saremo severi nella critica.

L'invito che avevamo fatto a tutti i candidati sindaco, ora lo facciamo al nuovo sindaco: la invitiamo a pedalare con noi! Le proponiamo di accompagnarla a fare un giro per Milano in bicicletta, convinti che solo pedalando si possa comprendere davvero i problemi e le esigenze, ma anche cogliere la bellezza e la libertà di muoversi su un mezzo semplice e agile come la bici: le chiediamo solo di fissare la data.

Cordiali saluti e buon lavoro

*Guida Biscaro
presidente FIAB Milano Ciclobby*

La ciclabile più corta del mondo

A proposito della ricerca della ciclabile più corta del mondo, che abbiamo lanciato tempo fa da queste pagine, alcuni lettori ci hanno segnalato quella di piazza Otto Novembre, zona Porta Venezia. In effetti, la lunghezza è veramente da primato: 44 metri! Formalmente, a stretto rigore di Codice della Strada, si tratta precisamente di "pista ciclabile contigua al marciapiede", regolarmente identificata dalla segnaletica verticale presente. È limitata a una porzione della piazza e consente ai ciclisti provenienti da via Lambro di percorrere, in un unico senso, il tratto di piazza che collega via Lambro a via Carlo Pisacane, che nel senso opposto è percorribile dalle automobili.

Sicuramente la ciclabile di piazza Otto Novembre è più corta di quella di Baranzate, lunga 60 metri, alla quale avevamo attribuito il record. Però va fatto rilevare che, in realtà, più che di una pista ciclabile classica, come quella di Baranzate, siamo in presenza di una sorta di collegamento fra due vie che sboccano in una piazza. Per questo motivo e per lo spazio disponibile la sua lunghezza non avrebbe potuto essere superiore a quella esistente, mentre a Baranzate siamo davanti a una scelta precisa che avrebbe potuto, anzi, dovuto essere diversa.

Ai posteri l'ardua sentenza, ma intanto, se conoscete altre concorrenti al titolo, scrivetele!

Daniilo Fullin



Problemi per BikeMi in centro

Abbiamo letto sui giornali che, anche a causa dei lavori per M4, ci sono dei problemi per le stazioni BikeMi. Abbiamo voluto dare informazioni precise, non giornalistiche.

zioni maggiormente utilizzate il passaggio avviene circa ogni 15-20 minuti. C'è da tenere presente che lo standard internazionale dei sistemi di Bike sharing (es. Barcellona, Parigi, Londra) prevede, per la regolazione, 1 furgone ogni 20-25 stazioni.

I furgoni BikeMi utilizzati per la regolazione in totale sono 20, suddivisi in 3 turni e mezzo di lavoro, questo significa che ogni furgone ha 3 autisti e mezzo dedicati in quanto il servizio è operativo tutti i giorni dell'anno,

breve tempo possibile perché sono in arrivo le autorizzazioni da parte del Comune per l'installazione delle stazioni provvisorie che andranno a sopperire alla chiusura delle stazioni centrali per i lavori della metropolitana. Invitiamo gli utenti BikeMi a segnalarci eventuali disservizi e a restare in contatto attraverso i nostri canali di comunicazione web www.bikemi.it e Social, Facebook, Twitter e Instagram.

Sergio Verrecchia

(Bike Sharing Director Clear Channel Italia)



Per poter dare notizie precise e ufficiali abbiamo chiesto informazioni direttamente a Clear Channel, ed ecco il testo che ci hanno mandato.

Come gestori del servizio BikeMi, siamo a conoscenza del problema della crisi delle stazioni in centro dovuto principalmente a due motivi:

- la chiusura di alcune delle stazioni più utilizzate e centrali (es. San Babila, Beccaria, Largo Augusto, Molino delle Armi ecc.) per consentire i lavori della nuova linea metropolitana;
- la capienza delle stazioni del centro, progettate per la prima fase del servizio che prevedeva 103 stazioni e 1.400 bici con una media di 21 stalli per stazione e 3.500 prelievi al giorno. Oggi le stazioni attive sono 280, le biciclette in circolazione 4.650 e i prelievi superano quota 20.000 al giorno, quindi il servizio è quasi triplicato: di conseguenza le prime stazioni risultano incompatibili e non sono più in grado di contenere i flussi attuali.

Il nostro sistema di redistribuzione delle bici prevede 1 furgone ogni 14 stazioni. L'intensità del passaggio dipende dall'intensità di utilizzo per ogni specifica stazione. Nelle sta-

d'estate dalle 7.00 alle 2.00 (da domenica a giovedì) e 24h/24h (venerdì e sabato), e d'inverno dalle 7 all'1 di notte.

Il servizio furgoni ha un limite fisico cioè la velocità di spostamento che, nel centro di Milano, è molto bassa. Anche se, per ipotesi, avessimo 1 furgone per ogni stazione, il tempo per caricare/scaricare i mezzi e per far arrivare un secondo furgone, a causa della velocità di spostamento nel centro, andrebbe dai 15 ai 30 minuti.

Oltre al quotidiano lavoro di regolazione, per cercare di sanare il problema attualmente riscontrato, stiamo lavorando insieme ad Atm e al Comune di Milano su due fronti:

1. installare delle stazioni provvisorie in sostituzione di quelle chiuse per i cantieri della metropolitana;
2. ampliare gli stalli e anche, dove possibile, le stazioni all'interno della cerchia dei Bastioni. Inoltre, nei periodi più intensi, abbiamo predisposto, presso alcune stazioni critiche, un servizio con un addetto dedicato ad accogliere le bici che arrivano ma che non possono essere restituite a causa della stazione piena. Contiamo di risolvere la situazione nel più



Parole su due ruote

La bicicletta rubata e il pugile più grande della storia

La bicicletta rossa, da cui tutto è cominciato, pende dall'ingresso laterale della Spalding University, in una via appartata, stranamente silenziosa. La rubarono, sessantadue anni fa, a un ragazzino dodicenne che, quando lo scoprì, voleva semplicemente spaccare la faccia al ladro e che invece un poliziotto, Joe Martin, convinse a trasformare le lacrime di rabbia in sudore, in ferocia controllata. Basterebbe quell'oggetto rosso, da solo, così brillante, per ricordare per sempre Muhammad Ali che cominciò a tirare pugni in uno scantinato di questo edificio.

Giuseppe Sarcina,

"Corriere della Sera" 10 giugno 2016



La ciclabile artistica del Naviglio Martesana

Pedalarne fa bene alla salute... ma pedalarne in Martesana è anche creativo!

Quest'anno il naviglio Martesana si riscopre sotto una nuova veste grazie all'installazione di otto opere di arte contemporanea lungo la ciclabile che tante, tantissime persone utilizzano ogni giorno; questo secolare asse di collegamento, infatti, aiuta ancora oggi la diffusione di cultura e creatività.

La novità si chiama **Ecoismi** e dà la possibilità a giovani artisti under 35, selezionati da una giuria di esperti su bando internazionale, di farsi conoscere per il loro valore realizzando un'opera artistica; il tema di quest'anno è "Tutto scorre": come scorre l'acqua, scorrono le idee e le ruote delle biciclette.

L'altra novità prende il nome di **Habitat_Scenari Possibili** e durante l'estate "abita" le opere di Ecoismi e le sponde del naviglio con residenze artistiche, performance e aperitivi critici.

Ecoismi nasce a Cassano d'Adda presso il magnifico parco dell'Isola Borromeo dove nel 2012, di fronte all'imponente Castello Visconteo, sono state realizzate dodici opere di arte contemporanea da giovani artisti provenienti da tutto il mondo. Il secondo e terzo anno l'esperienza di Ecoismi si ripete e nel 2014 la manifestazione cresce con la nuova sperimentazione di "Scenari Possibili" che mantiene animato il parco e le opere durante il periodo estivo mettendo in scena quattro atti "abitativi" di perfor-

mance pubbliche, e coinvolge sempre di più la cittadinanza.

Come si sa le idee sono contagiose e si diffondono velocemente, permettendo nel 2015 di estendere la manifestazione a Cassina de' Pecchi, Melzo, Pioltello e Treviglio, oltre a rinnovare le installazioni a Cassano d'Adda.

Ispirati forse da secoli di commerci lungo il Naviglio Martesana, si decide di intraprendere un fruttuoso viaggio lungo le sue acque e si approda nel 2016 in alcuni porti ospitali: la manifestazione si rilancia in una nuova sfida e si plasma sulla forma del naviglio... "Tutto scorre" lo diceva l'antico filosofo Eraclito e lo confermiamo noi ogni giorno della nostra vita. Le acque del naviglio Martesana hanno

reso fertili la terra e lo spirito delle comunità che la abitano, tanto da permettere l'ideazione di una (la prima?) **ciclabile artistica!**

Nel 2016 così l'arte rifiorisce lungo le sponde del naviglio a Vimodrone, Cernusco sul Naviglio, Cassina de' Pecchi, Inzago, Cassano d'Adda, Vaprio d'Adda e si diffonde nel Parco Adda Nord. Con la partecipazione di Fiab Milano Ciclobby si inaugurano con due biciclette le otto opere di arte contemporanea, e successivamente si realizzano quindici appuntamenti culturali con la partecipazione di importanti nomi del mondo dell'arte, di artisti performativi e anche quella, calorosa, delle persone incuriosite da queste sperimentazioni: eravamo in tanti, così, a pedalarne

lungo il naviglio, riscoprendo le bellezze del territorio e visitando le opere dislocate lungo i 30 chilometri sui quali si dirama la manifestazione. L'obiettivo, centrato, è stato quello di portare l'arte nei luoghi vissuti dalla popolazione, fuori dai musei, di renderla disponibile a tutti per contribuire ad accrescere la cultura della comunità e insieme per dare una possibilità in più ai giovani artisti.

E allora vi aspettiamo la primavera prossima lungo la ciclabile del naviglio Martesana per una nuova avventura artistica!

Luigi Reolon

<http://ecoismi.org/>

www.ilinxarium.org/



Per quelli a cui hanno rubato la bici

Secondo alcuni in città ne vengono rubate ogni anno 15.000, secondo altri fino a 18.000. Ma non è impossibile ritrovarle.

Sulla pagina Facebook *Bici rubate e ritrovate Milano*, aperta sei mesi fa dalla Polizia Locale, puoi cercare la tua bici rubata e, se c'è, la puoi recuperare. Poco prima, a marzo, era entrata in attività una squadra speciale dei vigili (come noi milanesi continuiamo a chiamare gli agenti di Polizia Locale), la "squadra contrasto bici rubate", che raccoglie le segnalazioni di furti e di vendite dubbie. Infatti la pagina Facebook non serve solo a ritrovare la propria bici, ma anche a queste segnalazioni: un cittadino per esempio aveva segnalato delle strane offerte di bici online, i vigili hanno contattato e incontrato il venditore, fingendosi clienti, e hanno scoperto

così due biciclette rubate, una delle quali non era stata nemmeno denunciata perché il furto era avvenuto mentre la proprietaria era in vacanza. Molti però non denunciano, anche quando non sono in vacanza, perché lo ritengono inutile, e invece farlo è sempre fondamentale, e lo è anche conservare una foto della propria bici e il numero di telaio, da dichiarare nella denuncia; ma adesso la squadra speciale della polizia locale sta anche facendo accordi con i negozi che vendono bici, soprattutto i grandi rivenditori, perché siano registrati nomi e contatti di tutti gli acquirenti, così da poterli rintracciare velocemente se le bici vengono rubate e poi ritrovate.

Sulla pagina Facebook si può trovare anche il facsimile, da scaricare, di un modulo di dichiarazione di compravendita di bici usate: «Diffidate dal concludere un affare con chi si rifiuta di sottoscrivere questa dichiarazione e di rilasciarvi copia del documento di identità» è l'invito dei vigili. E hanno ragione, perché se noi compriamo le bici dai ladri, loro continueranno a rubarle. "Ritrovarle si può" è lo slogan della squadra: certo non si ritroveranno tutte le 15 o 18 mila, ma per esempio in una cantina Aler ne sono state ritrovate 13 in un colpo solo. Magari una era la tua...

Donata Schiannini

Le multe che ci piacciono

Non siamo di quelli che pensano che le multe servano solo per fare cassa. Se prendi una multa, avrai commesso un'infrazione. Ma c'è infrazione e infrazione.



per noi il fatto che i vigili intendono controllare e sanzionare di più le "soste odiose", quelle sui parcheggi per disabili, sulle strisce pedonali, davanti ai portoni e in doppia fila. L'assessora Rozza ha ribadito che questo maggior controllo è indispensabile; e noi, come potremmo non essere d'accordo? In particolare, per noi

ciclisti, la sosta in doppia fila significa essere sbattuti in mezzo alla strada, con i rischi conseguenti.

E si parla anche di sanzioni per chi si distrae con il telefonino durante la guida, una distrazione che, lo sappiamo, causa più incidenti (e morti) che la guida da parte di chi ha bevuto alcolici o consumato droghe. Possono farlo gli agenti in moto, affiancandosi agli automobilisti intenti a leggere messaggi o, anche peggio,

a scriverli.

Vedremo quali attività seguiranno a queste buone intenzioni, e intanto però prendiamo atto con soddisfazione del fatto che le soste che sono odiose per noi lo sono (o lo diventeranno) anche per i vigili.

D. S.

Nell'ultimo anno sono diminuite le multe da autovelox, tranne in Palmanova e Famagosta: buon segno, vuol dire che sono diminuiti gli automobilisti che superano i limiti di velocità; e quelli di Palmanova e Famagosta speriamo che imparino.

La diminuzione di queste multe è stata comunicata dal comandante del corpo di Polizia Locale, Antonio Barbato, durante la festa per i 156 anni della fondazione del corpo, celebrata sul sagrato del Duomo alla presenza del sindaco Beppe Sala e dell'assessora Carmela Rozza.

Ma altre cose interessanti sono state dette in quell'occasione: molto interessante



Pantura, una storia di cibo a pedali

Le strade di Milano, complice Expo 2015, da un paio d'anni sono sempre più popolate da manifestazioni di street food, cibo che si può mangiare velocemente anche per strada, quasi sempre venduto da ambulanti.

Noi italiani con il cibo abbiamo un rapporto particolare, lo *street food* all'italiana si traduce in vendita di pietanze tradizionali, quindi quasi mai *hot dog* e patatine fritte come da tradizione d'oltreoceano, ma risotto, polenta, mozzarella dop campana e chi più ne ha più ne metta.

Abbiamo anche notato che sempre più spesso questi ambulanti del cibo girano per la città con carretti trainati da biciclette (o più frequentemente tricicli, bici cargo).

Tra le tante proposte sono riuscita a contattare i gestori di "Pantura", Saverio e Francesco che, originari di Altamura, hanno deciso di lasciare la carriera forense per dedicarsi alla



cucina dei loro luoghi natali. Puntano sulla semplicità delle ricette e sulla qualità della materia prima: bruschette con pane di Altamura dop, pomodoro Regina e stracciatella, panino con polpo e patate, polpette di pane sono tra le pietanze principali e, come qualsiasi milanese doc o d'adozione che dir si voglia, osano anche rivisitare le ricette tradizionali.

Pantura si sposta su tre ruote e due pedali, equipaggiata di piastra, frigo, ombrellone e piante aromatiche.

La scelta della bicicletta, mi dicono Saverio e Francesco, è dettata da motivi ecologici ed economici: hanno partecipato a un progetto con il comune di Milano che prevedeva il rilascio di licenze speciali per fare *Street Food* in tutto il centro della città; tra i requisiti richiesti c'era quello di avere un mezzo a impatto zero, cosa di meglio della bicicletta? Il progetto e la realizzazione sono opera di un giovane designer.

La bicicletta, noi ciclisti lo sappiamo bene, è versatile come nessun altro mezzo: si abbattano i costi fissi del mezzo a motore come l'assicurazione, il bollo e il carburante; la dimensione è ridottissima (300 cm x 150 cm x h100 cm) e quindi molto maneggevole anche negli spazi più raccolti, come giardini, chioschi e cortili, dove spesso Pantura pedala per servizi di catering privati. lo ho già l'acquilina in bocca, e voi? speriamo di incontrarli anche a Bicinfesta2017!

Giordana Gagliardini

info@pantura.it;
Facebook pagina
Pantura - storie di cibo.

Dossier ciclabilità: gli errori da non fare (7^a e ultima puntata)

Premessa

Con questa puntata giunge al termine la pubblicazione (avviata nel numero 2/2014 di *Ciclobby Notizie*) del documento redatto da Alfredo Druifuca di Polinomia Srl, con i contributi di Matteo Dondè, Eugenio Galli (Fiab), Valerio Montieri (Fiab) e Luigi Torriani (Polinomia), sugli errori da evitare quando si approccia il tema della mobilità ciclistica.

Attraverso questo lungo percorso abbiamo cercato di contrastare il diffuso pregiudizio che, negando la maggiore complessità della questione, tende, ancora oggi e anche a Milano, a ridurre ogni discussione sul tema della ciclabilità ad una semplice equazione: "bici = piste ciclabili".

È un pregiudizio che cozza spesso anche con il buon senso e quasi sempre elude o ignora il confronto con le migliori esperienze, nazionali e internazionali.

Abbiamo voluto dimostrare che questa equazione falsa, questa idea semplicistica e diabolica a un tempo, che ci inchioda tutti a un eterno presente, non può essere in grado di rispondere in chiave moderna alle esigenze complesse di una mobilità ciclistica diffusa e sicura, che deve essere invece l'obiettivo primario alla cui concretizzazione e sviluppo è necessario indirizzare ogni sforzo.

Con l'auspicio che questo articolo, la cui pubblicazione è stata diluita nel tempo, possa essere una ulteriore occasione di alimentazione culturale, di ciò che non può essere solo considerato un sapere meramente tecnico, patrimonio di una ristretta élite. Compito nostro è anche quello di favorire conoscenza critica e dibattito, per una partecipazione informata. Che è poi la vera essenza della democrazia.

Meditate gente, meditate...

E.G.

Per una città ciclabile: le cose da non fare

La prima e più importante questione che le azioni per la difesa e diffusione della mobilità ciclistica urbana deve saper affrontare è quella della costruzione di un contesto generale "amico" della bicicletta, nel quale cioè sia possibile per un ciclista muoversi ovunque in modo confortevole e sicuro.

Gli elementi che concorrono a formare un tale contesto sono diversi e di diversa natura, e vanno dal comportamento degli utenti motorizzati, alla corretta distribuzione dei servizi urbanistici, alla qualità dello spazio pubblico, ai livelli di servizio offerti dal trasporto pubblico ecc.

L'elemento che si intende qui approfondire è quello dell'assetto delle strade e della circolazione, con particolare riferimento a quegli aspetti che, anche se consentiti o esplicitamente previsti dalla normativa vigente, è invece opportuno evitare a causa della loro intrinseca incompatibilità con la circolazione delle biciclette.

Non viene invece qui trattata la questione della moderazione del traffico, che resta tra tutti lo strumento in assoluto più importante su cui deve potersi basare qualunque politica per la ciclabilità, questione per la quale si rimanda agli ormai numerosi e ben strutturati riferimenti tecnici.

Alcuni degli aspetti discussi riguardano anche la circolazione pedonale. Occorre tuttavia tener presente che il ciclista a volte, soprattutto quando deve affrontare situazioni particolarmente complesse o pericolose, scende dal sellino e diviene pedone...

L'importanza che va attribuita agli aspetti dei quali di seguito si discute è piuttosto evidente: progettare oggi interventi compatibili con la circolazione ciclabile riduce un domani la necessità di realizzare costosi e spesso poco efficaci interventi per la sua protezione.

I punti esaminati nel documento sono i seguenti (in neretto gli argomenti trattati in questo numero; i punti precedenti sono stati pubblicati nei numeri arretrati).

- | | |
|--|--|
| 1. Le aree pedonali | 6. Deviazioni, immissioni e merging di corsie |
| 2. Strade e zone a traffico limitato | 7. Corsie di preselezione per la svolta a destra ai semafori |
| 3. Gli attraversamenti pedonali | 8. Corsie di preselezione per la svolta a sinistra ai semafori |
| 4. Gli attraversamenti ciclabili | 9. Le corsie per la svolta a |
| 5. Corsie di accelerazione/decelerazione | |

- destra continua
- 10. Strade pluricorsia
- 11. Corsie riservate del mezzo pubblico
- 12. Sosta non parallela

- 13. Carreggiate ristrette
- 14. Bordi e fondo
- 15. Grandi roatorie
- 16. Nuove espansioni insediative
- 17. Cantieri stradali

Nuove espansioni insediative

Sugli evidenti ritardi culturali che nel nostro Paese caratterizzano i progetti di espansioni urbanistiche, anche quando progettati con elevate pretese, vi sarebbe da discutere molto. Sono concetti per noi parecchio ostici i quartieri a traffico moderato, e del tutto misteriosi quelli dei "quartieri senz'auto", nonostante siano ormai diffusissimi in Europa, spesso anche nelle accezioni più radicali.

Ci limitiamo qui a stigmatizzare l'abitudine consolidata di dare per espletato il compito, ormai assunto come 'dovuto', del garantire la ciclabilità nei nuovi quartieri semplicemente disegnando marciapiedi da 2 o 2,5 metri per battezzarli poi come 'percorsi ciclopedonali'. (Vi sarebbe invero prima ancora da preoccuparsi delle interruzioni dei collegamenti territoriali preesistenti che nuovi grandi insediamenti, progettati senza alcuna attenzione alla mobilità ciclabile, non di rado producono).

O meglio, va benissimo disegnare marciapiedi più ampi dei soliti asfittici corridoi da 1,5 mt. minimi da norma, ma che restino marciapiedi appunto, destinati ad una circolazione dei pedoni finalmente confortevole.

In questi quartieri la circolazione ciclabile può essere assai meglio risolta lasciandola sulle strade costruite in modo da essere intrinsecamente moderate, limitandosi a prevedere connessioni strutturate con il telaio della ciclabilità urbana principale.

Se si volesse invece realizzare uno spazio davvero ciclabile e pedonale, occorre disporre di spazi adeguati, cioè poter dedicare ai pedoni uno spazio di almeno di 1,5 volte più ampio di quello destinato alla bicicletta e comunque non inferiore a 2 metri.



Opera (MI), via Moneta. Uno dei due marciapiedi di un quartiere di recente realizzazione è portato a 2 metri (l'altro è 1,2 mt.), ripartito a metà con una riga e ribattezzato ciclopedonale. Si noti la strada che, per quanto assolutamente locale, riesce ad essere potenzialmente pericolosa grazie al lungo rettilineo.

Cantieri stradali

Se, come si è visto, le biciclette vengano spesso trascurate nei progetti stradali, lo sono invece sempre nel caso dei cantieri, anche quando questi interessino direttamente piste ciclabili esistenti.

Questo solo per ricordare come anche questo sia un aspetto tutt'altro che trascurabile della "città ciclabile".



Un grandissimo censimento

Il quindicesimo censimento conferma il costante aumento dei ciclisti urbani visto fin dalle prime rilevazioni del 2002. Ma i dati parziali di quest'anno registrano un balzo in avanti con un incremento a due cifre rispetto all'anno precedente, mai riscontrato in passato.

Mercoledì 28 settembre 2016 Fiab Milano Ciclobby ha effettuato il 15° censimento dei ciclisti milanesi. Il rilevamento si è svolto grazie alla disponibilità di più di 60 volontari dell'associazione, che si sono dati il turno alle postazioni situate lungo la cerchia dei navigli e hanno conteggiato i passaggi dei ciclisti *da e per* il centro città.

Le postazioni "storiche" attive per 12 ore (dalle 07.30 alle 19.30) sono: via Beltrami / largo Cairoli; Porta Romana / via Santa Sofia; corso Venezia / via Senato; corso Venezia (Planetario); Porta Vittoria / largo Augusto; corso Magenta / via Carducci.

Da qualche anno è stata attivata la postazione Buenos Aires/Tunisia per il conteggio del *modal split*, cioè il passaggio *da e per* il centro di biciclette, moto e auto. La postazione, attiva per 5 ore (dalle 07.30 alle 12.30), ha richiesto la presenza di 25 volontari.

Quest'anno sono state introdotte due novità. L'Agenzia Mobilità Ambiente Territorio del Comune di Milano (Amat) ha ottenuto la registrazione delle immagini delle telecamere poste ai varchi di Area C – e non solo – con lo scopo di ottenere dati su un numero maggiore di ingressi al centro (17 varchi) e di ore di rilevazione (dalle 07.00 alle 20.00/24.00). L'altra novità è data dall'utilizzo della App del progetto *BikeToWork* Fiab che estrarrà ed elaborerà i dati, registrati dalla piattaforma *Lovetoride*, di tutti gli iscritti milanesi alla *Bike Challenge*, in atto dal 16 settembre al 31 ottobre 2016; saranno presi in considerazione i dati riferiti al giorno del censimento.

Il recupero, l'elaborazione e la messa a confronto di tutti i dati richiederanno parecchio tempo. Ma, per poter anticipare qualche numero, abbiamo elaborato un **campione di dati** utilizzando le rilevazioni delle tre postazioni più significative, nella fascia oraria 07.30-13.30, comparandoli con quelli dell'anno precedente. I risultati qui presentati considerano i passaggi nella loro totalità, mentre le nostre rilevazioni differenziano le bici private dalle BikeMi: i dati così suddivisi saranno indicati nel report finale.

Questi dunque i risultati del campione.

- Postazione **via Beltrami/largo Cairoli**: si passa da 1.700 passaggi del 2015 a 1.958 passaggi nel 2016, con un aumento del 15,11%;
- postazione **Porta Romana/via Santa Sofia**: si passa da 919 a 944, con un aumento del 2,72%;
- postazione **corso Venezia/via Senato**: si passa da 1.649 passaggi a 2.057, con un aumento del 24,74%.

Sommando tutti i passaggi considerati (2015 = 4.269; 2016 = 4.959) si riscontra un **aumento del 16,16%** di passaggi dei ciclisti *da e per* il centro città.

Alcune considerazioni "a caldo" su questi dati parziali.

Un notevole aumento si è avuto nella postazione via Beltrami/largo Cairoli: i ciclisti provengono da (e si dirigono verso) un'area pedonale dotata di infrastrutture ciclabili; siamo in Area C; la stazione Cadorna, con un prelievo di BikeMi mattutino molto sostenuto, è poco lontana.

L'altro significativo aumento si è registrato nella postazione corso Venezia/via Senato: è una direttrice importante, lineare, che a tratti presenta percorsi dedicati alla bicicletta; il servizio del BikeMi (che anche da una percezione visiva è fortemente utilizzato su questo tratto) è disponibile alle stazioni MM linea 1, a partire dalla fermata Loreto, lungo tutto il tracciato che è in parte interno ad Area C.

Dove invece l'aumento è stato minimo è lungo l'asse di corso di Porta Romana: una strada stretta, percorsa dal tram, con la presenza di rotaie e pavè, traffico veicolare sostenuto in termini di numeri e di velocità, dove perciò il transito in bici è percepito come difficoltoso se non addirittura pericoloso. Evidentemente, questa direttrice *da e per* il centro è tanto importante quanto insicura per essere percorsa in bicicletta.

La crescita del numero dei passaggi dei ciclisti si è verificata nelle due postazioni che hanno precise caratteristiche: linearità di percorso, presenza di percorsi dedicati alle biciclette, ridotto traffico automobilistico. Dove ci sono condizioni che creano sicurezza, o che ne aumentano la percezione, aumentano gli spostamenti in bicicletta.

In sostanza, percorsi privilegiati, l'assenza o la riduzione dei veicoli e delle loro velocità, sono le condizioni primarie per favorire la mobilità ciclistica.

Guida Biscaro

(Presidente Fiab Milano Ciclobby)



Lettera della nostra presidente all'assessore Granelli

27 ottobre 2016

Buongiorno, Assessore Granelli,

in merito all'articolo comparso oggi sul "Corriere Milano", visti gli allarmanti dati circa l'aumento degli ingressi di veicoli privati in Area C, le rinnoviamo la richiesta che le abbiamo presentato nelle osservazioni al suo documento *Azioni per migliorare la mobilità nella Cerchia dei Bastioni - Riduzione della congestione dovuta ai cantieri di M4* del 6 ottobre 2016.

A questo proposito noi abbiamo scritto:

Non concordiamo con la decisione di continuare ad esentare i **veicoli elettrici e ibridi elettrici dal pagamento di Area C**. Area C è nata come provvedimento di "congestion charge": pertanto i veicoli, ancorché elettrici, e quindi maggiormente virtuosi sul piano delle emissioni, contribuiscono alla congestione del traffico, occupando lo spazio nella stessa misura degli altri veicoli.

Pertanto, **con riferimento all'utilizzo privato**, sarebbe auspicabile che fossero sottoposti anch'essi ad una tariffazione di ingresso in Area C, eventualmente differenziando la tariffazione per gli altri mezzi meno "virtuosi", in modo da tenere conto anche delle dimensioni di ingombro dei veicoli; provvedimenti di questo tipo sarebbero funzionali ad una visione in prospettiva di un **centro car free**.

Sosteniamo con forza le motivazioni che ci spingono a chiederle una **revisione dei criteri di accesso dei veicoli elettrici e ibridi elettrici in Area C**, nel senso sopra descritto. Cordiali saluti

Guia Biscaro, presidente Fiab Milano Ciclobby



Venerdì, ore ventuno, in via Borsieri n. 4. Da una parte il gruppo di partecipanti, maschi e femmine, alcuni giovani, altri un po' meno, intimiditi in attesa del verbo, e dall'altra il gruppetto di presunti meccanici alla frenetica ricerca di attrezzi e biciclette. Nell'aria c'è tensione come il primo giorno di scuola e non mi meraviglierei se qualche partecipante cinquantenne venisse accompagnato dai genitori. Sono passate da un po' le ventuno e i presunti meccanici stanno ancora discutendo su come cominciare. Qualcuno dice che bisogna dividersi in gruppi, in base a che cosa non si sa, gli amici fanno gruppo, le donne scelgono forse per simpatia e gli uomini seguono l'istinto.

Ecco, forse si comincia; il lavoro rende tutto più semplice, la tensione scende, qualche presunto meccanico si presenta come pure qualche partecipante, il ghiaccio si rompe e tutto sembra filare per il meglio. Smontaggio ruote, riparazione camera d'aria, filo del freno. Manca la chiave da 15! Dove sono i ricambi? Bruno, Franco, Massimo, Gino, Angelo, Domenico, Marco, Giuseppe danno il meglio. Domande, risposte, dimostrazioni, prove pratiche, ricerca di attrezzi facendosi largo tra persone, biciclette, cassette degli attrezzi in una confusione indescrivibile. Così si passa un paio d'ore.

Adesso basta, si continua il prossimo venerdì! Tra i partecipanti c'è chi si attarda, si parla ancora di biciclette, di esperienze, di percorsi da fare, magari si cerca di organizzare qualche gita, un bicchiere di birra, due salatini, qualche dolcetto, un po' di vino e la mezzanotte passa in fretta... Così va il corso.

Tra noi, magari sottovoce o anche solo con un'occhiata, quando nelle cassette degli attrezzi non troviamo la chiave che cerchiamo perché l'ordine non è il nostro forte, quando facciamo una stupidata, quando siamo impreparati perché non abbiamo avuto tempo di coordinarci, ci chiediamo se è il modo giusto di fare un corso di manutenzione. Il nostro è semplicemente un incontro con delle



Porte aperte a Ciclobby

Rinnovo iscrizione, quattro chiacchiere e una sorpresa

Il rinnovo della tessera a Fiab Milano Ciclobby può essere una piacevole occasione per passare a trovarci in sede, fare quattro chiacchiere e vedere qual è la sorpresa: i nostri meccanici per controllare lo stato di salute di freni e luci della tua bicicletta, o qualche novità? Anche quest'anno organizziamo infatti le domeniche "Porte aperte", e non due come l'anno scorso, ma tre o forse più. Ecco le date:

domenica 27 novembre

domenica 11 dicembre

domenica 18 dicembre

sempre dalle 10.00 alle 18.00

Ti aspettiamo quindi, anzi vi aspettiamo in tanti!

Ma perché abbiamo detto "tre o forse più"? Perché

L'amore per la bicicletta

Non è facile descrivere i corsi di manutenzione della bicicletta. Ma immaginiamo di assistere da spettatori invisibili alla prima serata di un corso.

persone per trasmettere un po' di manualità, sicurezza e pratica nella riparazione della bici. Un po' inventato sul momento, affidato alla buona volontà dei presunti meccanici e alla pazienza dei partecipanti, un po' alla carlona insomma, con interventi effettuati sul pavimento imitando la scomodità della strada, senza tener conto della scaletta degli interventi scritta nel tentativo di portare un po' di ordine e di disciplina ma immediatamente dimenticata, accontentando magari il partecipante che arriva con la sua bici. No, non è il modo giusto di tenere un corso ma è il modo giusto per mantenere un equilibrio umano tra le persone che partecipano, presunti meccanici e partecipanti.

Come spiegazione dell'impegno profuso mi è capitato di dire di aver incontrato più persone in questi anni di corsi che in tutto il resto della mia vita lavorativa chiuso in un ufficio. Forse non sarà vero, però mi dà soddisfazione pensare così e giustifica quei ventidue venerdì sera rubati magari a un fine settimana lungo o più semplicemente sottratti al sonno su un divano davanti alla televisione.



Scrivere qualcosa sui corsi di manutenzione della bicicletta? Ci avevamo provato qualche anno fa con Bruno, quando era il momento giusto perché ricorreva il ventesimo anno, ma non ne avevamo ricavato nulla. Che cosa si può dire su una cosa del genere che non sia celebrativo o scontato? Proprio nulla. In fondo sono solo degli incontri per far vedere e provare ad aggiustare i piccoli inconvenienti che possono capitare andando in bici, e anche dopo anni che partecipo qualche volta ho il dubbio se siano utili a questo scopo. Certo saper riparare la ruota bucata, cambiare il filo di

un freno rotto o rimontare una catena caduta è molto utile, ma per imparare queste cose basterebbe qualche ora. Invece non ci accontentiamo: corso base, corso avanzato, serata per la scelta della bicicletta, serata per la postura e ogni idea è buona per accrescere l'offerta. Serve a qualcosa? Non lo so, ma quando in città vedo che il numero delle biciclette è aumentato il mio dubbio scompare. Forse in piccola parte con questi corsi abbiamo contribuito anche noi a spargere quel virus che è l'amore per la bicicletta.

Giuseppe Marchi



BiciMondo



Continua nel 2017 BiciMondo, con i suoi racconti di ciclovaggi per immagini. Sempre in sede Fiab Milano Ciclobby, uno ogni mese, di giovedì alle 21.00.

26 gennaio

La carretera austral Dal sud del Cile all'Argentina in bici. Racconto e immagini di Sergio Borroni.

23 febbraio

Le Ande in bicicletta: dal Perù

all'Argentina senza scendere di sella Da Nazca a Salta passando per Bolivia e Cile, 3174 km e 33.000 m di polvere, sale e cieli stellati. Racconto e immagini di Veronica Rizzoli e Leonardo Corradini.

30 marzo

Sognando l'infinito Paola Giannotti racconta le sue pedalate nel mondo, con le quali ha conquistato record sportivi e sociali.



non abbiamo ancora fissato la data della quarta, che pensiamo di fare in gennaio o febbraio 2017; e forse faremo anche qualche sabato o domenica fuori sede. Controlla il Calendario sul nostro sito, e le troverai.

Festa degli auguri 2016

Sabato 17 dicembre la sede di via Borsieri 4 si trasforma in salone delle feste: ci troviamo per la **festa degli auguri**, alla quale sono invitati tutti i soci, ma soprattutto i nostri volontari, che ormai sono tanti (più di 80 solo per il censimento!) e ci aiutano in tante occasioni.

Noi prepariamo qualcosa, tu porti quello che vuoi, se vuoi. Mancano pochi giorni a Natale, tutti sono molto indaffarati, ma questa occasione non si può perdere: puoi passare **dalle 18.00 alle 22.00** e trovi sempre qualche amico ciclista. **Ti aspettiamo!**

I volontari della Segreteria



In un colpo solo avevo la possibilità di parlare di due temi che tanto mi stanno a cuore: la mia Milano e lo sguardo curioso e positivo delle autrici. Partiamo da Milano. La città è cambiata, e tanto. In questi ultimi anni l'accelerazione delle trasformazioni urbane è stata palpabile. Intere zone hanno avuto un cambiamento radicale, da Garibaldi a City Life, da Tortona a Lambrate l'ambiente urbano ha subito cambiamenti che sino al decennio scorso sarebbero stati sicuramente inimmaginabili. Ma la trasformazione di Milano non è solo puntuale, è diffusa, va al di là dei singoli interventi e ha portato a una percezione, sia da parte dei milanesi che dei turisti, di una città che da grigia e fredda sia passata a essere più accogliente e in qualche modo più "morbida".

Questa trasformazione, quasi di anima, traspare perfettamente negli scritti gentili di Anna Pavan e nelle foto emozionanti di Guia Biscaro che descrivono una città che sorprende e meraviglia. «La bicicletta è un modo di accordare la vita con il tempo e lo spazio, è l'andare e lo stare dentro misure ancora umane» diceva Sergio Zavoli, meraviglioso,

Piccoli ma belli, i regali per i vos

Se pensi di regalare qualcosa ai tuoi amici ciclisti, comincia con le piccole e grandi idee che trovi in sede Fiab Milano Ciclobby in via Borsieri, acquistando le quali sosterrai anche l'associazione.

Il più bel regalo, certo, è l'iscrizione alla nostra associazione: gli amici si ricorderanno di te tutto l'anno e avrai donato loro anche una piccola (o grande?) tutela, l'assicurazione RC Bici 24/24h, che è compresa nella tessera; oltre, naturalmente, a tutte le agevolazioni presso i Negozi Amici e altri esercizi convenzionati Fiab.

Ma ci sono anche regali di più piccola spesa che però sono molto carini: il portachiavi, la borraccia, la spilletta e le bandierine con il nuovo logo Fiab, il gilet giallo rifran-



Milano è DAVVERO più bella in bici

Non ho mai presentato un libro. Con Fiab di cose nuove ho fatte tante ma presentare un libro mai. Però quando Anna e Guia mi hanno chiesto di presentare la loro nuova fatica editoriale *Milano è più bella in bici*, per Meravigli Edizioni, non ho avuto nessun dubbio.

tra l'altro, cantore di storie di ciclismo, e questa misura d'uomo della città vista dalla bici si ritrova nei 25 itinerari tratteggiati nel libro. Innanzitutto perché in questi anni Milano si è punteggiata di "luoghi rinati", proprio così si intitolano i primi tre capitoli del libro, e riconsegnanti all'uso pubblico.

Si tratta di edifici recuperati, magari diversissimi fra loro, come la cripta di San Sepolcro o la Fondazione Prada, ma soprattutto di piazze e strade liberate dalle auto e riconsegnate all'uso pubblico: da piazza Leonardo Da Vin-

ci a Sant'Ambrogio, da piazzetta Liberty alla Darsena, lo spazio urbano, non senza fatica e contraddizioni, sta tornando a essere spazio per le persone.

Girare e scoprire diventa quindi possibile e più leggero. Guidati da Anna e Guia ci si può affidare ai loro itinerari tematici fra turismo minore e quasi intimo, come i giri per "porte, portoni, portali", o riscoprire la spinta al cambiamento che Milano ha sempre avuto con tutti i suoi "neo", neoromanico, neogotico, neorococò eccetera. Le curiosità sono tante:

dal ritrovo degli spazzacamini all'oratorio di Santa Maria del Sasso, alle colonne di piazza Oberdan usate per sfiatare il vapore dell'Albergo Diurno posto sotto la piazza, fino a un misterioso tappeto dimenticato da decenni sul balcone di una casa di via San Barnaba. Ovviamente non poteva mancare lo spazio dedicato ai bambini: tre itinerari abitati da animali fantastici (finti, ma anche veri!), giochi d'acqua e prospettive ingannevoli. Insomma questo libro è un invito a pedalare (o camminare, perché no?) dolcemente disposti a guardare all'insù e all'ingiù, pronti a scoprire le meraviglie sotto casa.

Valerio Montieri

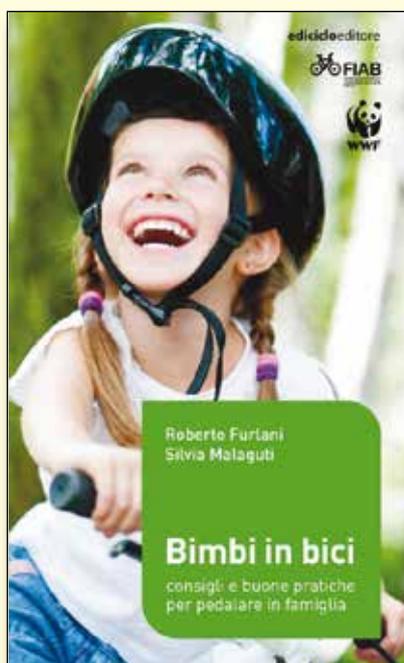
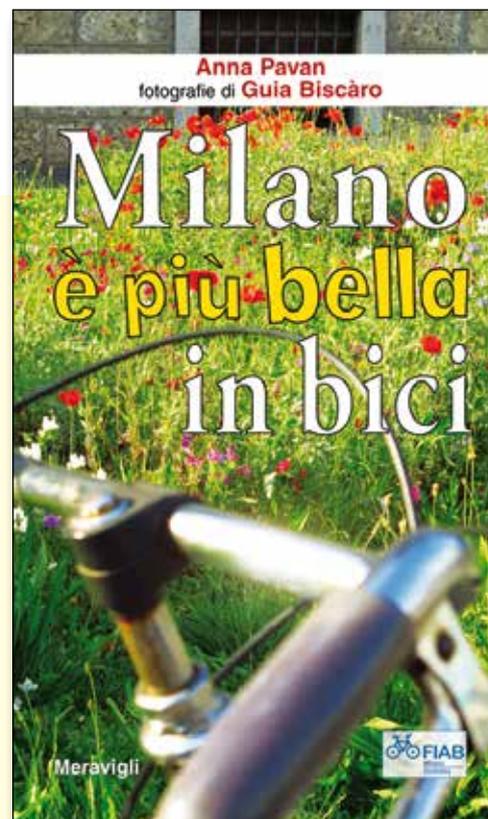
tri amici ciclisti



gente, gli orecchini a forma di bicicletta, poi il dischetto No Oil e il copri sellino. Sempre utile anche il manuale *Bimbi in bici* di Ediciclo, per i neo genitori ciclisti.

Ed ecco il regalo più importante: il nuovo libro di Anna Pavan e Guia Biscaro, uscito, dopo il successo decennale dei due libri precedenti, per festeggiare i nostri trent'anni. *Milano è più bella in bici*, edito da Meravigli, ha 25 itinerari in bicicletta per riscoprire la nostra città, i suoi luoghi da poco recuperati, i suoi angoli sconosciuti non solo alle guide turistiche, ma anche a molti milanesi; è a colori e ha tre itinerari dedicati ai bambini.

Certo, lo trovi in libreria, ma perché non prenderlo da noi, intanto che rinnovi la tua iscrizione per il 2017?



Infortunio *in itinere*: come è andata a finire?

Nei mesi scorsi ha avuto un'eco anche mediatica l'approvazione in Parlamento di una modifica della normativa dell'infortunio *in itinere* che ha esteso la copertura assicurativa anche al lavoratore che utilizza la bicicletta.

La modifica a cui facciamo riferimento è stata introdotta dai commi 4 e 5 dell'articolo 5 della legge 28.12.2015 n. 221 (cd. Collegato ambientale alla Legge di stabilità 2016), entrata in vigore il 2 febbraio 2016. L'Inail – Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro – è poi intervenuto con la Circolare 14 del 25 marzo 2016 chiarendo a tutti gli uffici le linee guida della nuova regolamentazione.

Poiché riteniamo che questa sia una buona notizia, e considerando che le buone notizie scarseggiano, ci sembra doveroso illustrarla con cura ai nostri lettori. Anche perché non soltanto di quella modifica normativa noi di Fiab siamo stati promotori, ma siamo stati altresì protagonisti in prima persona di una intensa opera di pressione durata anni e riteniamo quindi che non sia fuori luogo rivendicare con orgoglio il risultato raggiunto: il giusto riconoscimento dei meriti fa bene all'impegno.

Chiariamo intanto il concetto giuridico di base: che cosa si intende con "infortunio *in itinere*"?

L'infortunio *in itinere* consiste nell'infortunio subito dal lavoratore durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro, o durante il normale percorso che collega due luoghi di lavoro, se il lavoratore ha più rapporti di lavoro. Inoltre, se non è presente un servizio di mensa aziendale, l'evento può ricomprendere anche il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello di consumazione abituale dei pasti. La giurisprudenza ha poi allargato il concetto di inffortunio *in itinere*, facendo rientrare in questa fattispecie anche la caduta o le lesioni riportate dal lavoratore in seguito a uno scippo subito durante il percorso casa-lavoro. La protezione del rischio inerente il percorso casa-lavoro è riconosciuta in quanto tale tragitto appare ricollegabile, sia pure in modo indiretto, allo svolgimento dell'attività lavorativa.

Qual era il quadro precedente?

Dopo una lunga elaborazione quasi esclusivamente giurisprudenziale, la normativa relativa agli infortuni sul lavoro (Decreto Legislativo 23 febbraio 2000, n. 38) aveva espressamente introdotto all'art. 12 la disciplina dell'"infortunio *in itinere*". Per effetto di tale articolo, l'Inail riconosce tutela al lavoratore assicurato, nel tragitto casa-lavoro, solo nei casi in cui lo spostamento avviene a piedi o con i mezzi pubblici. Quando il tragitto può essere compiuto a piedi o con mezzi pubblici, l'eventuale scelta del mezzo privato – quale che esso sia: auto, moto, bici... – doveva risultare indispensabile ("necessitato", secondo la dizione legislativa), occorrendo cioè dal lavoratore la prova che non avrebbe potuto raggiungere in altro modo il luogo di lavoro.

Dunque, la bicicletta (come pure il bike sharing, giacché secondo l'Inail risulta indifferente la proprietà privata o pubblica del mezzo), lungi dall'essere considerata con favore anche per i positivi impatti sulla salute, il traffico, l'inquinamento delle città, appartenendo al novero dei mezzi di trasporto privati era a tutti gli effetti equiparata all'automobile. Così chi subiva un infortunio nel tragitto casa-lavoro, per essere indennizzato dall'Inail doveva dimostrare che l'utilizzo della bici era effettivamente "necessario". Con il risultato, davvero paradossale, di penalizzare proprio quella che, per altro verso, si propone come mobilità virtuosa.

Sulla base di queste premesse, Fiab si era fatta promotrice già nel 2007 di una proposta di legge, lanciando in seguito anche una petizione nazionale per chiedere al Parlamento che l'uso della bicicletta venisse «comunque coperto dall'assicurazione, anche nel caso di percorsi brevi o di possibile utilizzo del mezzo pubblico». Le oltre 10.000 firme raccolte, fra cui anche alcune adesioni istituzionali di regioni, province e comuni (ricordiamo, fra le varie, la mozione approvata dal Consiglio comunale di Milano il 27 ottobre 2008), vennero consegnate ai parlamentari "amici della bici" nel febbraio 2010.

Nel frattempo, proseguiva senza sosta la nostra campagna di opinione. Attraverso il Servizio legale Fiab, chi scrive aveva intessuto – tra settembre 2010 e luglio 2011 – una fitta corrispondenza sia con la



Direzione Generale Inail sia con il Ministero del lavoro, da cui l'ente assicurativo dipende. Le risposte che avevamo ricevuto (poi riversate in una nota diffusa dallo stesso Inail con lettera della Direzione centrale prestazioni n. 8476 del 7.11.2011) in parte mitigavano le precedenti esclusioni, riconoscendo sì la possibilità di indennizzare il lavoratore infortunato in bici nel tragitto casa-lavoro, ma solo nel caso in cui l'evento si fosse verificato... su un itinerario ciclabile ovvero in zona interdetta alla circolazione dei veicoli a motore. Questa soluzione, pur dimostrando in qualche misura la buona volontà dell'ente assicurativo a favore della massima estensione interpretativa consentita dalla legge vigente, era per altro verso

gravemente insoddisfacente, considerando che è a tutti noto quale sia, in Italia, lo stato della rete ciclabile, sia dal punto di vista qualitativo, sia quantitativo. E ciò rendeva ancora più ineludibile la necessità di una soluzione legislativa.

Negli anni, oltre ad avere cercato di tenere informati tutti i nostri soci (cfr. ad esempio *Ciclobby Notizie* 1/2008, 3/2010, 1/2012, 2/2012), abbiamo anche attivato una mobilitazione diffusa chiedendo a cittadini e istituzioni di sostenere la nostra battaglia (ancora una volta, citiamo il Consiglio comunale di Milano che, il 29 marzo 2012, con una maggioranza di colore diverso rispetto a quella sopra ricordata, approvò un nuovo ordine del giorno di adesione e sostegno alla proposta Fiab).

Incardinato dunque in Parlamento, tra alti e bassi, momenti in cui sembrava cosa fatta e altri in cui ci sentivamo sopraffatti, il provvedimento ha finalmente visto la luce con la novella legislativa ricordata all'inizio.

Come cambia, qual è lo stato della normativa, oggi?

Il legislatore, con l'intervento contenuto nelle norme del Collegato ambientale, ha dunque espressamente sancito che, a prescindere dal tratto stradale in cui l'evento si verifica, l'infortunio *in itinere* in bici deve essere, al ricorrere di tutti i presupposti stabiliti dalla legge per la generalità degli infortuni *in itinere*, sempre ammesso all'indennizzo. L'Inail con la

Circolare 14/2016 ha confermato che, per quanto riguarda gli infortuni avvenuti facendo uso di tutte le altre tipologie di mezzi privati, eccetto la bicicletta, nulla cambia anche con riferimento alla valutazione relativa al carattere "necessitato" del mezzo di trasporto privato.

Con la Circolare citata l'Inail ribadisce i requisiti necessari al riconoscimento dell'infortunio *in itinere*, che continuano a valere anche in caso di uso del "velocipede" (così, ancora oggi, la legge italiana definisce la "bici").

Normalità del percorso.

Innanzitutto, va ribadito il concetto di normalità del percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro che deve essere affrontato per esigenze e finalità lavorative e, ovviamente, in orari confacenti con quelli lavorativi in modo tale che il lavoratore non abbia possibilità di una scelta diversa, né in ordine al tragitto, né in ordine all'orario. Il percorso da seguire deve essere quello normalmente compiuto dal lavoratore, anche se diverso da quello oggettivamente più breve, purché giustificato dalla concreta situazione della viabilità (es. traffico più scorrevole rispetto a quello del percorso più breve ecc.).

Interruzioni o deviazioni del percorso.

Anche nell'ipotesi di infortunio occorso a bordo del velocipede, la tutela assicurativa non opera nel caso di interruzioni e deviazioni del percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro che siano del tutto indipendenti dal lavoro o comunque non necessitate. Le brevi soste che non espongono l'assicurato a un rischio diverso da quello che avrebbe dovuto affrontare se il normale percorso casa-lavoro fosse stato compiuto senza soluzione di continuità non interrompono, invece, il nesso causale tra lavoro e infortunio e, dunque, non escludono l'indennizzabilità dello stesso.

Utilizzo del mezzo di trasporto privato.

Ai fini della tutela assicurativa, ogni volta che il tragitto può essere compiuto a piedi o con mezzi pubblici, l'eventuale scelta del mezzo privato deve risultare "necessitata". L'uso del mezzo privato è ritenuto necessitato quando non esistono mezzi pubblici di trasporto dall'abitazione del lavoratore al luogo di lavoro (o non coprono l'intero percorso), nonché quando non c'è coincidenza fra l'orario dei mezzi pubblici e quello di lavoro, o quando l'attesa e l'uso del mezzo pubblico prolunghereb-

bero eccessivamente l'assenza del lavoratore dalla propria famiglia. La valutazione in ordine alla necessità dell'uso del mezzo privato di trasporto va condotta con "criteri di ragionevolezza", che sono stati così individuati:

- la sussistenza di un rapporto causa-effetto tra il percorso seguito e l'evento, per cui il percorso deve costituire quello normale per recarsi al lavoro e per tornare alla propria abitazione;
- la sussistenza di un nesso causale, sia pure occasionale, tra l'itinerario seguito e l'attività lavorativa, cioè il percorso non deve essere seguito per ragioni personali o in orari non ricollegabili al lavoro;
- la necessità dell'uso del mezzo privato, per cui si deve tener conto degli orari di lavoro e di quelli dei servizi pubblici, della eventuale carenza o inadeguatezza di mezzi pubblici, della distanza tra il posto di lavoro e l'abitazione al fine di determinare la percorribilità a piedi o meno. La valutazione della necessità del mezzo privato va fatta caso per caso, ma – e questo è il frutto della modifica legislativa qui in commento – risulta superflua per gli infortuni avvenuti a bordo della bici, essendo il suo utilizzo ora equiparato per legge a quello del mezzo pubblico o al percorso a piedi.

Infine, l'indennizzo è applicabile anche qualora l'infortunio si sia verificato per colpa del lavoratore, salvo comprensibilmente che non si tratti di un comportamento abnorme, idoneo a interrompere il nesso di causalità fra lavoro e infortunio sfociando nel cd. *rischio elettivo*, che identifica un comportamento, contrario al buon senso, adottato dal lavoratore in conseguenza del quale si è verificato un infortunio.

Da ciò deriva infine che anche l'infortunio *in itinere* in bici potrà essere escluso dalla tutela ogni volta che, esaminate le circostanze in cui si è verificato (l'aver imboccato una strada vietata alla circolazione della bici o l'aver guidato in stato di ubriachezza, per esempio), la qualificazione dell'elemento soggettivo del lavoratore vada definita nell'ambito del rischio elettivo sopra citato, e non della mera colpa.

Concludendo, riconosciamo che quella per il riconoscimento legislativo dell'infortunio *in itinere* in bici è stata una battaglia lunga, impegnativa, faticosa, ma possiamo affermare senza timore di smentita che, se non ci fosse stato il nostro impegno a tener fermo il tema nell'agenda politica, oggi non potremmo celebrare questo risultato frutto di un lavoro collettivo paziente e tenace: dobbiamo ricordarcene, quando, magari a volte anche per stanchezza o per distrazione, mettiamo in dubbio l'utilità dell'impegno associativo.

Eugenio Galli (responsabile Servizio Legale Fiab)
<http://fiab-onlus.it/infotuni/>, <http://www.bici-initinere.info/>

Bicinfesta!

segnatevi la data

domenica 9 aprile 2017



Con Giovanni Storti (di "Aldo Giovanni e Giacomo")

Da piazza Castello a Cascina Biblioteca, ai margini del Parco Lambro.

La Cascina ci accoglierà nei suoi vasti spazi verdi, con cavalli, asinello, caprette e galline.



Un metro e mezzo tra l'auto e la bici

Non siamo mai i leader in Europa, in tanti campi, ma soprattutto quando si tratta di sicurezza sulle strade e di regole per la salvaguardia delle due ruote. Arriviamo dopo tanti altri paesi dell'Unione Europea, infatti questi pannelli sono già installati da anni, in alcuni casi da decenni, lungo le strade di Francia, Germania, Inghilterra, Austria e persino Spagna, Irlanda, e fuori Europa in alcuni stati degli Usa, in Venezuela, Canada, Sudafrica. In molti paesi le iniziative sono molteplici e su più piani: in Francia, ad esempio, si vedono lungo le strade pannelli luminosi che lanciano un perentorio invito, attraverso la segnalazione lampeggiante *Voitures et vélos partagent la route*, 'automobili e biciclette condividono la strada'. Speriamo che la campagna italiana non sia un fuoco di paglia e che sia seguita da azioni concrete, finalizzate da un lato a sensibilizzare i conducenti di mezzi motorizzati e dall'altro a sanzionare le infrazioni; intanto, ha preso posizione a suo favore anche l'Accpi (Associazione Corridori Ciclisti Professionisti Italiani).

Non è questa la sola campagna che andrebbe promossa per garantire l'incolumità dei ciclisti, ma è fondamentale avere intrapreso la strada che può portare a una più serena e sicura condivisione delle strade tra automobilisti e utenti della bicicletta, mettendo fine a una guerra strisciante che miete sempre vittime, e sempre dalla stessa parte. È frustrante, stressante e soprattutto pericoloso vedersi sfrecciare auto e tir a contatto di gomito, anche perché spesso queste azioni avvengono in maniera provocatoria, con atteggiamento infastidito. Se la strada e il traffico lo consentono, il sorpasso si fa, osservando lo spazio di sicurezza, altrimenti lo si rimanda al momento successivo, quando le condizioni saranno favorevoli.

Sono molteplici le ragioni che inducono a fissare in un metro e mezzo la distanza laterale da osservare nel sorpassare un ciclista. Al di là del fatto che un automezzo, specie se veloce o ingombrante, provoca uno spostamento d'aria che può far sbandare la bicicletta, c'è il fatto che se il fondo stradale presenta buche, tombini in rilievo, crepe o detriti il ciclista può essere costretto a deviare dalla propria linea di marcia per evitare l'ostacolo e il rischio di cadere.

Sulle pagine di "Cicloturismo", la rivista con la quale collaboro da ormai un quarto di secolo, segnalai diversi anni fa la comparsa di questi cartelli sulle strade francesi. Sono stato tra i primi, se non il primo, ad auspicare che venissero adottati anche in Italia e ora, anche se a distanza di tanto tempo, non posso che brindare a questo momento, che rappresenterà una pietra miliare lungo la strada della sospirata sicurezza.

Cartelli a parte, in alcuni stati i codici della strada sono stati emendati

Finalmente compaiono anche in Italia i cartelli stradali che obbligano, o per il momento solo invitano, gli automobilisti a lasciare uno spazio di almeno un metro e mezzo quando sorpassano un ciclista.



attraverso l'introduzione della nuova norma. In Francia, ad esempio, è stato introdotto l'articolo R414-4: «Per effettuare il sorpasso occorre portarsi a distanza sufficiente a evitare il rischio di urtare l'utente che si intende superare. Non bisogna in ogni caso avvicinarsi lateralmente a meno di un metro nei centri urbani e a meno di un metro e mezzo sulle strade extraurbane se si tratta di sorpassare un veicolo a trazione animale, un mezzo a due o tre ruote, un pedone, un cavaliere o un animale». L'ammenda prevista va da 90

a 375 euro, con la decurtazione di 3 punti sulla patente ed eventualmente la sospensione della patente sino a 3 anni.

Non si scherza. Non bisogna scherzare. È in gioco la sicurezza, e a volte la vita, dei ciclisti. È auspicabile allora, a questo punto, che la campagna "Distanza 1,50" sia seguita da quattro azioni che dovranno sviluppare: a) la presentazione di un disegno di legge finalizzato a trasformare questa direttiva informale in articolo del Codice della strada; b) l'informazione ai comandi della polizia stradale e delle polizie municipali affinché si facciano concretamente garanti dell'applicazione di questa norma, che deve uscire dalla dimensione di semplice consiglio; c) la direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a tutte le istituzioni per la preparazione del corso patente (scuole-guida) affinché nei corsi e negli esami di idoneità si presti la massima attenzione a questa norma insegnando ai futuri patentati a osservare un'adeguata prudenza nei confronti dei ciclisti; d) la disposizione agli assessorati locali per la viabilità e il trasporto a installare sulle strade, specie quelle a scorrimento veloce, il maggior numero di cartelli segnaletici con l'indicazione "1,50 m" e a favorirne la diffusione.

E fondamentale che questa iniziativa non finisca per essere soltanto una vetrofania da attaccare sul lunotto delle auto o un simbolo giallo/nero da stampare sulle magliette dei ciclisti. In uno stato in cui sono stati purtroppo necessari decenni per introdurre nel codice penale il reato di omicidio stradale e lesioni personali stradali, e in cui purtroppo chi è alla guida di un automezzo si sente sempre autorizzato, per cultura e per impunità, a fare ciò che vuole, spesso e volentieri a danno degli altri, è quasi un'utopia sperare di potersi trovare, a tempi brevi, in uno scenario diverso da quello in cui viviamo nei giorni nostri. Ma non possiamo perdere altro tempo, dobbiamo impegnare tutte le nostre risorse verso un'importante tappa che è sulla giusta rotta per il miglioramento delle condizioni per chi usa la bicicletta. Un mezzo che ha almeno pari dignità rispetto ai veicoli motorizzati, anzi di più, perché non inquina.

Alberto Ferraris
(collaboratore di "Cicloturismo")

Quasi una velostazione a Monza

Chiamiamola "velostazione" perché speriamo che lo diventi. Le pressioni delle nostre associazioni Fiab qualche risultato lo ottengono, magari pian piano.



In realtà al momento c'è solo un deposito di biciclette, che è stato realizzato in piazza Castello a Monza sul lato est della stazione ferroviaria. All'entrata principale sono già installate rastrelliere che possono accogliere quasi un centinaio di biciclette, poi c'è un deposito al coperto e custodito. La "velostazione" al coperto può ospitare 84 biciclette in 42 rastrelliere del tipo a cavalletto; le rastrelliere di questo tipo sono state acquistate su suggerimento di Fiab MonzainBici e sono molto razionali perché danno la possibilità di bloccare il telaio della bicicletta e non solo una ruota. Questa parte coperta è chiusa e videosorvegliata: vi si può accedere con la Crs (Carta Regionale dei Servizi) fino a esaurimento dei posti, ed è gratuita. Senza problemi possono accedere i cittadini di Monza, mentre chi viene da fuori città deve fare richiesta sul sito del Comune per essere inserito nel database.

Nello stesso luogo dove adesso c'è la "velostazione" c'erano le rastrelliere che non venivano più utilizzate per l'elevato numero di furti, così piazza Castello era cosparsa di biciclette legate a pali, ringhiere ecc. Un passo avanti è stato fatto, ma noi insistiamo perché la struttura diventi una vera velostazione aggiungendo alcuni servizi essenziali per i ciclisti come assistenza meccanica, vendita di accessori, noleggio, generi di conforto.

Massimo Benetti
(Consigliere nazionale Fiab)

Ridisegnare le città per migliorare la salute

Gli scienziati disegnano la città ideale, nella quale non c'è bisogno di muoversi in macchina.



Riduzione della diffusione delle malattie

cardiovascolari, del diabete, dell'obesità, delle malattie legate all'inquinamento: sono alcuni dei grossi passi avanti per la salute che potrebbero essere ottenuti se le grandi città venissero modificate in modo da favorire il trasporto pubblico e l'uso di bici per gli spostamenti, rendere semplici gli spostamenti a piedi e comunque disincentivare l'uso di mezzi privati.

È la "città ideale" progettata da un gruppo internazionale di scienziati e descritta sulla prestigiosa rivista medica "Lancet", che, in occasione dell'Assemblea Generale Onu, ha lanciato una serie di articoli su questo progetto urbanistico avveniristico, firmati da esperti della University of Melbourne e University of California, San Diego.

Il tema è quanto mai attuale, perché siamo in una fase di urbanizzazione rapida e considerando altresì che oggi oltre la metà della popolazione mondiale vive in grandi centri, soprattutto nelle metropoli. E il trend è in aumento: la questione della qualità della vita e della gestione degli spazi nelle città non è dunque oziosa, ma riguarda il presente e ancor più il nostro prossimo futuro.

Gli esperti hanno applicato il loro modello teorico di città ideale a grosse metropoli mondiali (Melbourne, Boston, Londra) e quantificato il guadagno in termini di buona salute per i rispettivi abitanti. Hanno così stimato che a Melbourne si potrebbe arrivare a una riduzione del 19% del peso delle malattie cardiovascolari, del 14% del diabete. A Londra, invece, si giungerebbe a riduzioni del 13% e del 7% rispettivamente. A Boston, del 15% e dell'11%. Si tratta comunque di conclusioni estensibili a tutte le realtà urbane.

Ma come si presenta questa città ideale?

È un centro urbano **compatto**, che abbia cioè case, uffici, negozi e servizi tutti vicini tra loro e a *walking distance*, ovvero a una distanza tale gli uni dagli altri da poter tranquillamente muoversi a piedi per ogni necessità. È una città con piste ciclabili e infrastrutture ad hoc per proteggere ciclisti e pedoni da incidenti stradali. Una città dove uscendo da casa si trova subito nell'arco di pochi metri una fermata di bus o metro per essere facilmente collegati dal trasporto pubblico a luoghi lontani e quindi non necessitare di muoversi con la propria auto.

Eugenio Galli

Per saperne di più:

<http://www.rivistamicron.it/temi/ridisegnare-le-citta-per-migliorare-la-salute/>

Fiducia nella bici

Una cosa curiosa fotografata dalla nostra Mercedes a Poznan, in Polonia. Anche là hanno fiducia nella bici!



Appuntamenti

Pubblichiamo solo gli appuntamenti definiti al momento di andare in stampa poiché è in arrivo il calendario Pedala con noi 2017

Gennaio

Fuori Sede

Giovedì 12 Gennaio
Partecipiamo alla Critical Mass

Ci ritroviamo il secondo giovedì del mese per partecipare alla Critical Mass. Ritrovo h 21.45, Piazza Mercanti Milano. Proposta di: Alex Cascione - alex_cascione@hotmail.com

Cicloturistica

km 50

Domenica 15 Gennaio
Andiamo a Montisola
A Montisola in una tranquilla domenica. Ritrovo h 08:00 Mi Centrale. Proposta di: Roberto Facchini - robertofacchini42@gmail.com, cell. 338 9005578

Milano Arte

Domenica 15 Gennaio
Liberty a Milano: prima puntata
Accompagnati dall'arch. Rocculi bicicletta cittadina per vedere alcuni esempi di Liberty a Milano. Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale. Proposta di: Arch. Rocculi/Maria Luisa Bonivento - marialuisabonivento@gmail.com

In Sede

Giovedì 19 Gennaio
Consiglio Direttivo Fiab Milano Ciclobby
Riunione mensile, aperta a tutti i soci, per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20.30, Sede Fiab Milano Ciclobby.

Cicloturistica

km 50

Domenica 22 Gennaio
La Brianza e il lago di Annone
Dalla stazione ferroviaria di Besana Brianza con dolci saliscendi collinari sino ad Oggiono. Periplo del lago di Annone su piste ciclabili e strade secondarie. Sosta pranzo, quindi da Oggiono a Barzanò e Besana Brianza Stazione. Ritrovo h 08:30 Mi Porta Garibaldi. Proposta di: Giordano Soncini - giosonc@alice.it, tel. 039380811, cell. 3397535471

Cicloturistica

km 90

Domenica 22 Gennaio
Santuario di Caravaggio
Visiteremo il santuario che ricorda l'apparizione della Madonna nel 1432. Ritrovo h 09:00 Cassina de Pomm (ciclopedonale Martesana da via Gioia). Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

In Sede

Domenica 22 Gennaio
Non solo Bici "TORNEO DI BURRACO"
Torneo di Burraco in sede dalle ore 16, 00. Si richiede prenotazione per limiti di spazio, sono graditi panettoni e spumante avanzati dalla feste per poter brindare insieme. Possibilità di iscriversi a Ciclobby o rinnovare. Ritrovo h 16.00, Sede Ciclobby Via Borsieri. Proposta di: Stefania Maffei - maffei.ste60@gmail.com, cell. 338-4294284

BiciMondo

Giovedì 26 Gennaio
La carretera austral
Dal sud del Cile all'Argentina in bici. Racconto e immagini di Sergio Borroni. Ritrovo h 21.00, FIAB Milano Ciclobby. Proposta di: Maria Gabriella Berti - mariagabriella.ber@gmail.com, cell. 3487815237

Cicloturistica

km 80

Domenica 29 Gennaio
Nelle campagne fra i Navigli (per cassoeula)

Se il tempo regge possiamo arrivare in bici mentre per il rientro se troppo sazi è possibile prendere un treno a Pavia. Iscrizione entro sabato 21/01. Ritrovo h 09:00 Piazza 24 Maggio (Darsena). Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Febbraio

In Sede

Domenica 5 Febbraio
Non solo Bici "TORNEO DI BURRACO"
Secondo torneo di Burraco in sede dalle ore 16, 00. Si richiede prenotazione per limiti di spazio. Graditi stuzzichini e bevande. Ritrovo h 16.00, Sede Ciclobby Via Borsieri. Proposta di: Stefania Maffei - maffei.ste60@gmail.com, cell. 338-4294284

Fuori Sede

Giovedì 9 Febbraio
Partecipiamo alla Critical Mass
Ci ritroviamo il secondo giovedì del mese per partecipare alla Critical Mass. Ritrovo h 21.45, Piazza Mercanti Milano. Proposta di: Alex Cascione - alex_cascione@hotmail.com

Cicloturistica

km 20

Domenica 12 Febbraio
San Valentino x gli innamorati della bicicletta e degli antichi sapori
Festeggeremo San Valentino con una bella pedalata sul naviglio Martesana, la prima ciclopedonale di Milano dedicata a Gigi Riccardi fondatore di Fiab Ciclobby; pranzo in trattoria, ritorno in bici o metro. Ritrovo h 09:45 Inizio Martesana da via Melchiorre Gioia. Proposta di: Stefania Maffei - maffei.ste60@gmail.com, cell. 338-4294284

Culturale cittadina

km 15

Domenica 12 Febbraio
Milano è più bella in bici
Primo percorso alla scoperta delle novità nei vari quartieri di Milano. Ritrovo h 09:30 Fontana di Piazza Castello. Proposta di: Sergio Ghisoni - cell. 3486603332

Cicloturistica

km 90

Domenica 19 Febbraio
Trucazzano
A Trucazzano per visitare il bel castello di Corneliano. Ritrovo h 10:00 Sede Ciclobby. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Cicloturistica

km 50

Domenica 19 Febbraio
Gita a Sirmione

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
- aereo+bici
- auto+bici
- treno+bici
- pullman+bici
- traghetto+bici
- metro+bici
- funivia+bici
- anche per ragazzi



Il lago di Garda è ancora più bello in inverno! Ritrovo h 08:00 Mi Centrale. Proposta di: Roberto Facchini - robertofacchini42@gmail.com, cell. 338 9005578

Cicloturistica

km 65

Domenica 19 Febbraio
La bergamasca dei cavalieri e dei santi
Ritrovo h 08:15 Mi Porta Garibaldi. Proposta di: Giordano Soncini - giosonc@alice.it, tel. 039380811, cell. 3387535471

Milano Arte

Domenica 19 Febbraio
Il Liberty a Milano: seconda puntata
Accompagnati dall'arch. Rocculi bicicletta cittadina alla scoperta di alcuni esempi di Liberty a Milano. Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale. Proposta di: Arch. Rocculi/Maria Luisa Bonivento - marialuisabonivento@gmail.com

In Sede

Martedì 21 Febbraio
Consiglio Direttivo Fiab Milano Ciclobby
Riunione mensile, aperta a tutti i soci, per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20.30, Sede Fiab Milano Ciclobby.

BiciMondo

Giovedì 23 Febbraio
Dal Perù all'Argentina senza scendere di sella
Da Nazca a Salta passando per Bolivia e Cile: 3174 km e 33000 m di polvere, sale e cieli stellati. Racconto e immagini di Veronica Rizzoli e Leonardo Corradini. Ritrovo h 21.00, Sede FIAB Milano Ciclobby. Proposta di: Maria Gabriella Berti - mariagabriella.ber@gmail.com, cell. 3487815237

Speciale

km 10

Sabato 25 Febbraio - Domenica 26 Febbraio
Non Solo Bici. WE Ciaspole e terme in Val Formazza
Week-end di relax in Val Formazza, facile ciaspolata nei boschi e giornata alle piscine termali interne ed esterne. Ritrovo Mi Centrale. Proposta di: Stefania Maffei - maffei.ste60@gmail.com, tel. 3384294284, cell. 3384294284

Cicloturistica

km 80

Sabato 25 Febbraio
Milano e Morimondo tra i tre navigli
La più classica delle gite fuori porta per scaldarci un poco in attesa della primavera. Si parte da Romolo per raggiungere l'abbazia di Morimondo. Un percorso ad anello lungo i tre navigli (Grande, di Bereguardo e Pavese). Ritrovo h 09:45 Mi - Chiesetta di San Cristoforo. Proposta di: Alessandra Cascione - alex_cascione@hotmail.com

Cicloturistica

km 75

Domenica 26 Febbraio
Il cerchio del Parco Agricolo Sud
Girovagando nel bel parco agricolo sud, ancora in veste invernale. Ritrovo h 09:30 Mi - Chiesetta di San Cristoforo. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani



Cicloturistica

km 35

Domenica 26 Febbraio

Umiliati nelle Abbazie a sud di Milano

Percorso dedicato alle Abbazie degli Umiliati a sud di Milano. Ritrovo h 09:00 Alzaia Naviglio Pavese, angolo viale Gorizia. Proposta di: Sergio Ghisoni - cell. 3486603332

Marzo

Fuori Sede

Giovedì 9 Marzo

Partecipiamo alla Critical Mass

Ci ritroviamo il secondo giovedì del mese per partecipare alla Critical Mass. . Ritrovo h 21.45, Piazza Mercanti Milano. Proposta di: Alex Cascione - alex_cascione@hotmail.com

In Sede

Sabato 11 Marzo

Assemblea ordinaria dei soci 2017

Assemblea ordinaria annuale dei soci della nostra associazione con il resoconto delle attività svolte nell'anno 2016. Ritrovo h 14.30, Sede Ciclobby.

Cicloturistica

km 100

Sabato 11 Marzo - Domenica 12 Marzo

La Ciclabile di Ponente e la festa dei Carri in Fiore di Sanremo

Pedaleremo la ciclabile del Parco Costiero di Ponente Ligure a ridosso del mare e le stradine interne, respirando la primavera e lo sbocciare delle mimose. Parteciperemo alla festa dei Carri in Fiore a Sanremo. Ritrovo h 07:00 Mi Centrale. Proposta di: Stefania Maffei - maffei.ste60@gmail.com, cell. 338-4294284

Cicloturistica

km 85

Domenica 12 Marzo

Giro del lago d'Isèo

Intorno al lago d'Isèo in un periodo ancora tranquillo. Ritrovo h 08:00 Mi Centrale. Proposta di: Roberto Facchini - robertofacchini42@gmail.com, cell. 338 9005578

Cicloturistica

km 80

Domenica 12 Marzo

Cremona Isola Dovarese

Con gli amici di Cremona, nei dintorni della loro bella città. Ritrovo h 07:45 Mi Centrale. Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

Culturale cittadina

km 15

Domenica 12 Marzo

Milano è più bella in bici

Seguiamo i percorsi del libro: Luoghi rinati 2 - Secondo percorso alla scoperta delle novità nei vari quartieri di Milano. Ritrovo h 09:30 Fontana di Piazzetta castello. Proposta di: Sergio Ghisoni - cell. 3486603332

Cicloturistica

km 55

Sabato 18 Marzo

Morimondo e Pavia

Costeggeremo su ciclabile il Naviglio Grande fino ad Abbiategrasso, per visitare poi l'Abbazia di Morimondo. Poi raggiungeremo Pavia attraverso il Parco del Ticino. Ritorno in treno o (facoltativo) lungo il Naviglio Pavese. Ritrovo h 08:45 Mi - Chiesetta di San Cristoforo. Proposta di: Domenico Luchetti

Cicloturistica

km 40

Domenica 19 Marzo

La via sull'acqua

Facile pedalata dalla Chiesa di San Cristoforo, i laghetti di Zibido san Giacomo sino a Rogoredo, sterrato 50%.

Cicloturistica

km 45

Domenica 19 Marzo

Castiglione e la valle dell'Olonza e Torba

Castiglione, visita guidata alla collegiata ed al battistero e monastero di Torba. Ritrovo h 08:00 Mi Cadorna. Proposta di: Sergio Ghisoni - cell. 3486603332

Cicloturistica

km 60

Domenica 19 Marzo

Da Magenta a Pavia lungo stradine di campagna e percorsi naturalistici

Una rilassante ciclovia tra le campagne ad ovest di

Milano e il Parco del Ticino Lombardo. Sterrato 40% Ritrovo h 09:10 Mi Centrale al binario del treno RV 2070 per Torino. Proposta di: Massimo M. Veracini - massimo.mv@live.it, cell. 348-3329011

Milano Arte

Domenica 19 Marzo

Deco a Milano

Visita cittadina in bicicletta per vedere alcuni esempi di Deco a Milano illustrati dall'arch. Rocculi. Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale. Proposta di: Arch. Rocculi/Maria Luisa Bonivento - marialuisabonivento@gmail.com

In Sede

Mercoledì 22 Marzo

Consiglio Direttivo Fiab Milano Ciclobby

Riunione mensile, aperta a tutti i soci, per il coordinamento e la gestione delle attività dell'associazione. Ritrovo h 20.30, Sede Fiab Milano Ciclobby.

Cicloturistica

km 40

Sabato 25 Marzo

Caffè ai Laghi Carcana a zonzo per il parco agricolo Sud tra i Navigli

Una pedalata nel Parco Agricolo Sud milanese, tra i navigli e cascinali fino ai Laghi Carcana, tre laghetti artificiali nati nel 1975, dove ci fermeremo per un bel caffè. Sterrato 40% Ritrovo h 14:00 Chiesa di San Cristoforo - naviglio grande. Proposta di: Alex Cascione - alex_cascione@hotmail.com

Cicloturistica

km 75

Domenica 26 Marzo

La campagna bresciana e cremonese lungo il fiume Oglio Ritrovo h 08:15 Mi Centrale.

Proposta di: Giordano Soncini - giosonc@alice.it, tel. 039380811, cell. 3387535471

BiciMondo

Giovedì 30 Marzo

Sognando l'infinito

Paola Gianotti racconta le sue pedalate nel mondo, conquistando record sportivi e sociali. Ritrovo h 21.00, FIAB Milano Ciclobby. Proposta di: Maria Gabriella Berti - mariagabriella.berti@gmail.com, cell. 3487815237

Iscriviti a Fiab Milano Ciclobby!

Ci sono 10 buoni motivi per iscriversi...

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

...e diversi modi per farlo:

QUOTE ASSOCIATIVE (nuovi soci e rinnovi)

Socio ordinario	€ 30
Socio ordinario con abbonamento alla rivista BC	€ 36
Socio sostenitore	€ 50
Socio benemerito	€ 80
Familiare di un socio	€ 20
Gruppi familiari (senza limite di numero)	€ 70
Da 15 a 18 anni e studenti	€ 20
Da 15 a 18 anni e studenti con abbonamento alla rivista BC	€ 26
Fino a 14 anni (nati dal 2003)	€ 5

La tessera Fiab Ciclobby ha validità gennaio-dicembre.

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

- passare in sede dal martedì al venerdì ore 17-19; sabato ore 10.30-12 (solo contanti)
- con sistema Paypal, per possessori di carta di credito, accedendo dal nostro sito www.ciclobby.it nella sezione "Come iscriversi"
- bonifico bancario intestato a Ciclobby onlus presso Banca Prossima IT21 Z033 5901 6001 0000 0116 921
- versamento su conto corrente postale n. 11 35 82 07 intestato a: CICLOBBY onlus - via Borsieri 4/E - 20159 Milano

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

Amici di Fiab Milano Ciclobby

Zona 1

- Olmo - La Biciclistissima** **RUV**
piazza Vetra 21 - tel. 02 33400992
www.olmo.it olmo.milano@olmo.it
- Rossignoli** **NPRUV**
corso Garibaldi 71 - tel. 02 804960
www.rossignoli.it info@rossignoli.it
- Silvestrini** **PRUV**
viale Caldara 37 - tel. 02 5468074
www.silvestrinibiciclette.net
- Silvestrini** **PRUV**
viale Gian Galeazzo 19 - tel. 02 39543507
www.silvestrinibiciclette.net
- Urban Mobility** **PV**
via Arena, 19 - tel. 335 5862699
www.urbanmobility.it fabrizio@urbanmobility.it

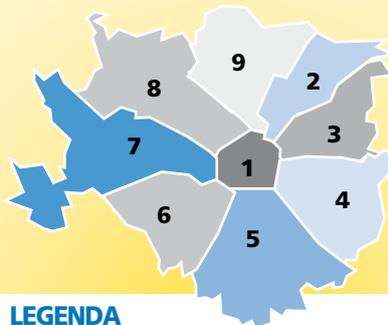
Zona 2

- A.W.S. Bici motor** **CNRV**
via Ponte Seveso 33 - tel. 02 67072145
www.awsbsici.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** **CPRUV**
via Nuoro 2 - tel. 333 1137792
www.cascinaquadriinbici.com
pieromaria.grassi@gmail.com
- La Ciclistica Milano** **CLPRV**
Viale Tunisia, 30 - tel. 02 87078382
www.laciclisticamilano.it
officina@laciclisticamilano.it
- La Ciclofficina Galeno 22** **CPRUV**
via Galeno 22 - tel. 392 4100677
lorenzo1006@libero.it
- La Spicciola** **CRUV**
via Apelle 74 - tel. 02 2592682
www.laspicciola.com ciclofficina@laspicciola.com
- Officina La Biga Bike** **CLNPRUV**
Via Comune Antico, 12 - tel. 329 9349202
www.Labigabike.blogspot.com
Labigabike@yahoo.it
- Riva Auto SAS** **RV**
via Don Guanella 5 - tel. 02 2576591
info@rivaauto.com

Zona 3

- Brompton Junction Milano** **CNPRUV**
via Melzo ang. Spallanzani - tel. 02 36587670
www.bromptonjunction.com
info@bromptonjunction.it
- Ciclicoss** **NPRV**
via Canaletto 1 - tel. 02 70102358
www.ciclicoss.it cicli.coss@libero.it
- Detto Pietro Store** **PRUV**
viale Vittorio Veneto 8 - tel. 02 29405018
www.dettopietro.com dettopietro@dettopietro.com
- Due Ruote Porpora** **PRV**
via Porpora 151 - tel. 02 2847956
www.dueruoteporpora.it michele.scirano@yahoo.com
- Farmacia Internazionale Coliolo**
via Carlo Matteucci 43 - tel. 02 29516248
carmelita.coliolo@gmail.com
- Goldenbike** **CNPRV**
viale Abruzzi 64 - tel. 02 45498923
www.goldenbike.it info@goldenbike.it
- Iamobici** **LPRUV**
via G. Amadeo 39 - tel. 02 70106758
iamobici@gmail.com
- La Bottega di Peter** **DLNPRUV**
via C. Goldoni, 41 - 380 9017 779
peterbruno121@gmail.com
- La Libreria dei Ragazzi** **No bici**
via Tadino 53 - tel. 02 29533555
www.lalibreriadeiragazzi.it
info@lalibreriadeiragazzi.it
- L'Erborario Abbracciabosco** **P**
via Teodosio 46 - tel. 02 2362453
www.abbracciabosco.com
erboristeria@abbracciabosco.com

Gli Amici di Fiab Milano Ciclobby sono negozi convenzionati con la nostra associazione, dove puoi - beneficiare di sconti, offerte e omaggi per i soci - ritirare il Notiziario e il calendario delle nostre iniziative.



LEGENDA

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

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

Libreria Popolare di via Tadino
via Tadino 18 - tel. 02 29513268
info@librieripopolare.it

Silvestrini **PRUV**
piazza Susa 7 - tel. 02 87391899
www.silvestrinibiciclette.net

Zona 4

Cicloservice **CNPRUV**
viale Corsica 86 - tel. 02 39434108
denis_penkalovs@libero.it

La Stazione delle Biciclette **DNRV**
C.so Lodi 66 - tel. 02 5560 3730
www.lastazione dellebiciclette.com
info@lastazione dellebiciclette.com

Zona 5

Jigsaw Place S.r.l. **NO BICI**
Rappresentante Brompton in Italia. Non vende a privati
Alzaia Naviglio Pavese 260 - tel. 02 87241792
www.brompton.it info@brompton.it

Sostieni FIAB Milano Ciclobby!

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

www.ciclobby.it

La Bicicletteria CNPRUV
via A. Sforza ang. via Spaventa - tel. 02 8461286
www.labicicletteria.it gigibici@alice.it

Zona 6

- Ciclosfuso** **CNPRV**
via Vigevano 43 - tel. 02 58109640
gianluca.casella@ciclosfuso.com
- Il Biciclettaio** **CDNPRUV**
via Santa Rita da Cascia 14 - tel. 02 89762077
www.ilbiciclettaio.it info@ilbiciclettaio.it
- Il Biciclettaio** **PRUV**
via Andrea Verga, 22 - tel. 339 1186742
www.ilbiciclettaio.it info@ilbiciclettaio.it
- La Bicicletteria** **CNPRUV**
via Washington 60 - tel. 02 4984694
www.labicicletteria.it info@labicicletteria.it
- La Stazione delle Biciclette** **PRUV**
via Ettore Ponti 21 - tel. 02 89056878
info@lastazione dellebiciclette.com
- Rossignoli** **NPRUV**
via Solari 40 - tel. 02 472690
www.rossignoli.it info@rossignoli.it

Zona 7

- Cicli Santamaria** **RV**
via Rubens 26 - tel. 338 1467013
robertosantamaria@live.it
- La Ciclistica Milano** **CLPRV**
via Pellizza da Volpedo, 12 - tel. 02 36550328
www.laciclisticamilano.it officina@laciclistica.it

Zona 8

- Doniselli** **PRUV**
via Procaccini 11 - tel. 02 34533031
www.doniselli.it info@martinwalter.it
- Il Ciclista Milano** **CNPRUV**
piazza Sempione, 6 - tel. 345 3215093
info@ilciclistamilano.com
- In bici contro mano** **CDNPRUV**
via Cenisio 50 - tel. 02 84143782
www.inbicicontromano.it
inbicicontromano@outlook.it

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

Metropolis Bike **LNPRUV**
via G. Govone 26 - tel. 339 7515938
www.metropolisbike.it veralliluigi@alice.it

Zona 9

- Equilibrio urbano** **CPRV**
via Pepe 12 - tel. 02 39566000
www.equilibriourbano.it
equilibriourbano@equilibriourbano.it
- Igor Bike** **CLPUV**
via Francesco Arese 20 - tel. 02 69901353
www.igorbike.com iverner@libero.it
- Nino Bixio** **R**
viale Fulvio Testi 64 - tel. 02 66102953

Itineranti

- Giardinieri a pedali** **No bici**
Negozio itinerante - tel. 339 1486010
giardinieriapedali@gmail.com
- Libri sotto casa**
Negozio itinerante - tel. 339 7840144
librisottocasa@outlook.it

FUORI MILANO

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