n. 2-2011

CICLOBBY Notizie

Notiziario trimestrale dell'associazione cicloambientalista Fiab CICLOBBY onlus

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

In questo numero

Il saluto del Sindaco 3

La grande sfida di Milano 4

Parcheggio bici in stazione Centrale 4

Nuove piste ciclabili a Milano 12

La posta dei lettori: in bici nelle zone pedonali 12

Pillole di sicurezza / 2 19

Lombardiainbici 2011 20

Velo-City di Siviglia 22

Poste Italiane s.p.a. – Spedizione in Abbonamento Postale – D.L. 353/2003 (conv. in L. 27.02.2004 n. 46) art. 1, comma 2, DCB Milano.
In caso di mancato recapito inviare al CMP Rozerio per la restituzione al mittente previo pagamento resi.

Voltare pagina

La sfida inizia dalla visione e dalla volontà politica: se si vuole una città per le persone, e non per le auto, la bici è parte della soluzione, non del problema.

Con il voto amministrativo prima e quello referendario poi, Milano ha dato, in modo civile ma anche molto netto, un significativo segnale di discontinuità e sembra essersi risvegliata da un torpore durato troppo a lungo: venti anni non sono noccioline.

Ciascuno provi a chiedere a sé stesso com'era, cosa faceva, dov'era quattro lustri fa. Il cambiamento sta scritto anche nel corpo di ognuno di noi. Ma, se si guarda allo sviluppo della ciclabilità milanese, questa è invece come se fosse rimasta inchiodata ad un'eterna adolescenza, un'adolescenza un po' sbandata, sgraziata e senza punti di riferimento. Sarebbe inutile accanimento proporre confronti con altre città europee (Monaco, Vienna, Berlino, Strasburgo, Copenhagen, Siviglia...).

Da almeno venti anni a questa parte, infatti (per trovare tracce di senso compiuto bisognerebbe risalire a Carlo Tognoli, il cui mandato terminò nel 1986), non ci sono state significative novità per favorire la ciclabilità, in termini di accessibilità e di rete, di usabilità e di sicurezza, di servizi e agevolazioni.

Qualche conato, molti progetti, una infinita serie di annunci e conferenze stampa, poche realizzazioni compiute. Per stare ai casi più recenti, lo stesso progetto del bike sharing è stato presentato nel 2007 con tempi e numeri ben diversi da quelli che abbiamo poi visto attuati dall'amministrazione Moratti. E il Piano della Mobilità Ciclistica, varie volte annunciato e rinviato ancora nel 2008, si è poi definitivamente incagliato in qualche cassetto. >>>

CICLOBBY NOTIZIE n. 2/2011

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

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

Direttore responsabile
Paolo Hutter

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

Hanno collaborato
Mariella Berti, Rosa Calderazzi, Marco Capecchi, Silvia Malaguti, Valerio Montieri, Giulietta Pagliaccio, Donata Schiannini

Per le foto si ringraziano
Guia Biscàro (ricerca iconografica e foto), Mariella Berti, Marco Capecchi, Andrea Scagni

Grafica e impaginazione Silvia Malaguti

Stampa Grafiche Liberalato srl, Mestre (VE)

Questo numero è stato chiuso
il 30 giugno 2011

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

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

via Pietro Borsieri 4/E - 20159 Milano MI
telefono e fax 02. 69 31 16 24
web: **www.ciclobby.it**
e-mail **(presidente) presidente@ciclobby.it**
(segreteria) segreteria@ciclobby.it

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

Presidente Fiab CICLOBBY onlus:
Eugenio Galli

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

Ciclobby su Rete Civica di Milano con forum on line:
via FirstClass:
"Desktop"\"RCM"\"ConferenzAmbiente"\"CICLOBBY"
via web:
www.retecivica.milano.it/conferenzambiente

Ciclobby aderisce a:

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

>>>

Il succo della storia milanese è: molto fumo, poco arrosto. Nel frattempo, siamo invecchiati di venti anni, appunto. E alcuni hanno smesso di sperare, o non ci sono più.

Questa riflessione è necessaria per capire la portata delle aspettative che gravano sul nuovo sindaco, Giuliano Pisapia, forte di un consenso anche personale che gli elettori gli hanno attribuito, investendolo di un carico di attese e di speranze, e dunque di responsabilità, che vanno forse persino oltre quanto potrebbe essere ragionevole attendersi, poiché a nessuno è data la bacchetta magica.

Certo, sarebbe un'interpretazione riduttiva quella che vedesse nella vittoria di Giuliano Pisapia solo un successo di una coalizione di partiti. O un cambio di prospettiva, quasi che la città avesse improvvisamente abbandonato un modello destrorso, cui si è ispirata per quasi due decenni – con Formentini dal 1993, passando per due mandati ad Albertini, dal 1997 al 2006, forte anche dei poteri di *Commissario straordinario per l'emergenza traffico e inquinamento* di nomina governativa, fino a Moratti –, per sceglierne uno "di sinistra".

Non è nell'esito di uno scontro destra-sinistra la migliore lettura del risultato delle ultime elezioni amministrative. In realtà è stata una vittoria di partecipazione civica, che ha messo in gioco una fortissima volontà di cambiamento, ha saputo rilanciare sogni e bisogni di questa città, da tempo frustrati, in una prospettiva solidale ed affettuosa.

C'è insieme il desiderio e il bisogno di voltare pagina. Volontà di cambiamento, di partecipazione ed inclusione: questa la cifra che secondo noi dovrà caratterizzare la nuova amministrazione.

Da ora, da subito comincia il momento del lavoro concreto, delle molte cose da fare, piccole e grandi.

Anche la nostra associazione ha fatto sentire in modo chiaro e diretto la propria voce, persino durante la lunga campagna elettorale. Ricevendo per questo molti consensi e apprezzamenti ma anche alcune pesanti critiche.

Noi crediamo che, in certi casi, sia più coraggioso parlare che tacere. Abbiamo allineato i fatti e su questi abbiamo coerentemente fondato la nostra opinione, che abbiamo ritenuto doveroso dichiarare, anche per rispetto nei confronti di coloro che hanno creduto in noi. E ci siamo potuti permettere questa libertà perché consapevoli di avere percorso negli anni precedenti tutti i gradini della scala della collaborazione, alla ricerca di un ascolto quasi sempre assente, senza lasciare nulla di intentato. Fino alla fine. Accumulando anche molte frustrazioni.

Ora si volta pagina e speriamo di poter scrivere una storia nuova e finalmente diversa.

Ricordiamo allora, sui temi a noi cari, quel che abbiamo già detto più volte, e che resterà la nostra bussola anche per il futuro.

La sfida inizia dalla visione e dalla volontà politica: se si vuole *una città per le persone, e non per le auto*, **la bici è parte della soluzione, non del problema**. Per questo la bicicletta dovrà essere innanzitutto considerata con rispetto. Pensata come una risorsa, non come un accessorio. E curata fra le priorità e con il senso dell'urgenza. Per l'intera durata del mandato.

Pisapia sa che sui modelli sostenibili, sulla mobilità dolce, e quindi anche sulla ciclabilità, si giocherà sin dai primi mesi una fetta importante della sua azione di governo e della sua credibilità.

Le molte migliaia di biciclette che hanno sostenuto la volata del nuovo sindaco sono testimonianza autentica e palpabile di questo desiderio di novità. E il responso dei referendum civici, pur nella ampiezza dei quesiti, non concede più spazio ad alibi, legittimando il sindaco a superare ogni resistenza.

Saranno anche scelte impegnative e talvolta difficili, da sostenere con il supporto di competenze eccellenti e attraverso un costante confronto con le migliori pratiche a livello internazionale. Noi faremo la nostra parte, come sempre, con spirito costruttivo. Ma anche con schiettezza. Perché, come ha di recente dichiarato Gustavo Zagrebelsky, giurista di fama e presidente emerito della Corte costituzionale, «*La delusione, se non fossimo capaci di raccogliere le novità di questi giorni, sarebbe terribile. Alla fine staremmo molto peggio di come stavamo prima*».

Al sindaco Pisapia, alla nuova amministrazione di Milano i nostri auguri di buon lavoro.

Ai nostri soci e amici, l'invito a partecipare attivamente: noi siamo tutti volontari, e crediamo che ciascuno possa mettere a disposizione un pezzetto del proprio tempo, delle proprie capacità, delle proprie energie per aiutare l'associazione a crescere, ad essere all'altezza dell'impegno e della sfida che la nostra città richiede per cogliere opportunità di cambiamento che sembrano finalmente a portata di mano.

Eugenio Galli

Il saluto del Sindaco

Siamo davvero onorati di poter ospitare su questo numero di Ciclobby Notizie il saluto del nostro sindaco, Giuliano Pisapia. Non ricordiamo analoghi precedenti negli oltre venticinque anni di vita della nostra associazione e ci sembra un bel modo per cominciare una storia: desideriamo per questo ringraziare il nostro primo cittadino, ribadendo quello che gli abbiamo detto all'indomani della sua elezione: «Caro sindaco, buon lavoro. Non sarai solo».

Cari amici,
come molti di voi sanno bene, il futuro di Milano dipende molto dalla mobilità sostenibile e in particolare da quanto i cittadini vorranno e potranno utilizzare la bicicletta come mezzo di spostamento alternativo e non inquinante.

Per questo motivo la nuova Giunta intende nei primi mesi del suo governo destinare 5 milioni di euro per alcuni nuovi itinerari ciclabili e 150 mila euro per l'installazione di 900 rastrelliere da realizzare entro dicembre 2011.

La scelta di realizzare i primi percorsi ciclabili anche in zone centrali della città nasce dall'idea che il maggior numero possibile di milanesi devono poterne usufruire al più presto. In seconda battuta intendiamo coinvolgere direttamente i cittadini per la scelta dei luoghi dove realizzare gli altri itinerari ciclabili e dove sistemare le attrezzature per la sosta.

La partecipazione diretta dei cittadini e, in questo caso, dei ciclisti è fondamentale: lo ha urlato forte e chiaro lo strepitoso risultato dei referendum ambientali dello scorso 13 giugno. Rispettare la volontà degli elettori è un impegno molto importante per me.

Durante la campagna elettorale ho avuto modo più volte di constatare di persona la passione e l'impegno in questo senso dei milanesi che amano muoversi in bici. Il 24 maggio c'è stata una bicicletta notturna straordinaria, a cui hanno partecipato migliaia di persone. L'incontro con quella manifestazione, allegra, colorata e inaspettata per l'ampissima partecipazione, è stato molto emozionante per me. Penso che la bicicletta possa diventare anche un importante elemento di coesione sociale: pedalare in giro per la città permette di vedere Milano con occhi diversi e creare nuove sinergie tra i cittadini. Lo sguardo particolare che dal sellino delle due ruote si allarga sulla metropoli deve diventare una bussola per indicare le strade di sviluppo da intraprendere per una nuova mobilità milanese.

> "Il vostro impulso, i vostri suggerimenti ma anche le vostre critiche, saranno per me, per noi utili per lavorare bene per la città che amiamo"

per gentile concessione Agenzia Fotogramma s.r.l.

So bene che Ciclobby da tanti anni avanza al Comune di Milano proposte tecniche, anche molto dettagliate, che finora non hanno mai trovato il giusto ascolto. Finalmente ora possiamo individuare assieme le soluzioni migliori per la viabilità della nostra città.

Il vostro supporto, il vostro impulso, i vostri suggerimenti ma, quando necessario, anche le vostre critiche, saranno per me, per noi utili per lavorare bene per la città che amiamo e che vogliamo servire al meglio. Vi chiedo di aiutarmi a mantenere un dialogo vivo, diretto e sincero: con la partecipazione potremo fare molto per rendere finalmente Milano "amica della bicicletta".

Giuliano Pisapia

Vietato ai velocipedi

Eccoci in via G.B. Grassi a Baranzate, direzione Milano, vicino all'Ospedale Sacco: qui termina una ciclabile lunga 100 metri, forse per questo hanno pensato di dover mettere un cartello per avvertire che è già finita. Se no, trovandoci davanti uno scalino, un cartellone pubblicitario, erba e cespugli e il posteriore di una macchina, forse non ce ne saremmo accorti!
E per farci meglio capire come va il mondo, il cartellone parla di automobili.

La grande sfida di Milano

Cosa c'è dopo Ecopass? La strategia della lotta al traffico e all'inquinamento

Il primo dei referendum consultivi votati a luglio chiedeva ai milanesi indicazioni «per ridurre traffico e smog attraverso il potenziamento dei mezzi pubblici, l'estensione di "ecopass" e la pedonalizzazione del centro». Al quesito ha risposto il 49,07% degli aventi diritto (il quorum dei referendum civici è il 30%): i sì sono stati il 79,12% (373.850) e i no il 20,88% (98.845).

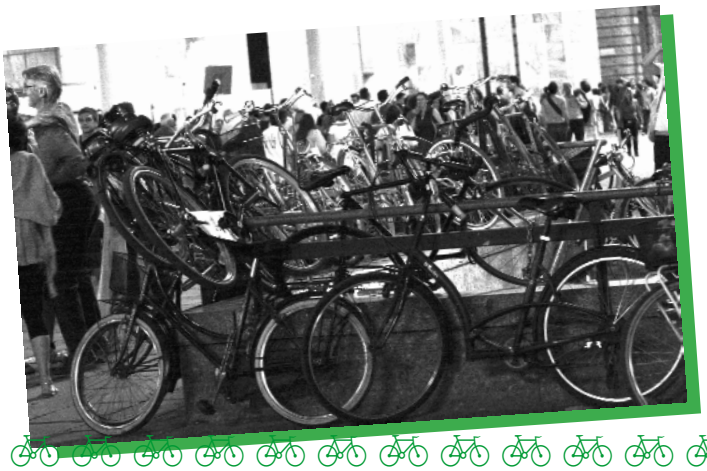
Questo rende ancora attuale la discussione intorno al destino di Ecopass e riteniamo perciò utile riproporre, ritenendola tuttora valida, con gli adattamenti del caso, una recente riflessione, che avevamo pubblicato commentando alcuni passaggi del libro sui "Cento progetti realizzati" inviato a casa dei milanesi dal sindaco Moratti, qualche settimana prima delle elezioni.

« (...) Su Milano grava un carico da circa 600 auto ogni 1000 abitanti. Una cifra in linea con la media italiana, ma che risulta invece da due a tre volte superiore rispetto alle altre città europee. A questi numeri, che già in sé rendono evidente la drammatica competizione per lo spazio nella nostra città, occorre aggiungere che il tasso medio di occupazione dell'abitacolo dei veicoli in circolazione è di circa 1,20, il che significa che le auto viaggiano solitamente con il solo conducente a bordo. E si potrebbe aggiungere un riferimento alla velocità commerciale del mezzo pubblico di superficie che da noi raramente supera i 15 km/h, contro una media europea dei 20 km/h, e in alcuni casi anche superiore.

Questi sono i dati di realtà con cui qualunque politica della mobilità deve fare i conti. Per scegliere se orientarsi verso una *città per le auto* (che, di fatto, già esiste) *o per le persone*. E le due visioni, in antitesi, non possono coesistere.

Diciamo subito, per chiarezza, che limitarsi a prendere atto dei numeri esistenti è un'opzione politicamente perdente e non in condizione di operare delle trasformazioni importanti né nel breve, né nel medio periodo. Una posizione che rischia di inchiodare la città, anche nel lungo termine, alla situazione che viviamo oggi, figlia di errori, miopie e disattenzioni di questi anni e decenni, soprattutto di una classe politica più attenta al proprio portafoglio di voti che a saper promuovere una visione del bene comune, dell'interesse pubblico. Perché l'ipertrofia del traffico privato, che fu da principio favorita nel nome della libertà e del progresso, e alle cui conseguenze ci si è andati adeguando, e forse anche rassegnando, possiamo ormai più precisamente chiamarla "*privatizzazione dello spazio pubblico*".

Se allora quei numeri sono politicamente rilevanti – e lo sono poiché ci parlano della gestione del territorio, dell'uso delle risorse, dei margini di disponibilità per gli utilizzi alternativi – è importante che su di essi la politica non rinunci ad agire coraggiosamente. Per ridurli in modo significativo. E non solo nei tempi lunghi,



Un (mezzo) miracolo alla Stazione C

Nell'ultimo numero del notiziario 2010 si è scritto della Stazione Centrale e della difficoltà di parcheggio bici. Siamo nel 2011 e finalmente qualcosa si è mosso: sono state installate le rastrelliere. Vediamo quante e come.

Abbiamo contato ben 23 rastrelliere modello Verona per un totale di 140 posti! Naturalmente, senza alcuna tettoia a protezione dalle intemperie. Probabilmente tutte finanziate al Comune dalla Regione Lombardia. Tutte dislocate nello spazio antistante l'uscita laterale sinistra in piazza Luigi di Savoia, là dove sta sorgendo anche una nuova stazione di bike sharing.

Là dove avrebbe potuto ben essere impiantata una utile ciclostazione, che faceva parte delle molte richieste dei ciclisti milanesi tuttora disattese. Ma intanto parliamo delle rastrelliere che, almeno quelle, sono arrivate.

Ai 140 posti, sempre sullo stesso lato, vanno aggiunti quelli in condivisione con le moto e ricavati da tempo sullo spartitraffico che protegge la corsia dei pullman per gli aeroporti.

Nonostante questo massiccio dispiegamento di stalli, molte sono le bici ancora legate al palo. Forse sono bici abbandonate o non frequentemente utilizzate o forse è una scelta personale di alcuni, fatto sta che "parcheggio selvaggio" resiste. Parafrasando Cavour: "abbiamo fatto le rastrelliere …ora bisogna fare i ciclisti".

Ma se qui si ride, sul lato opposto, in piazza 4 Novembre si piange: neppure esiste una misera rastrelliera a spirale.

Torniamo sul lato fortunato della stazione e guardiamo le rastrelliere installate: il modello Verona consente il parcheggio comodo di qualsiasi tipo di bicicletta, sen-

che sono quelli in cui, per citare Keynes, «*saremo tutti morti*».
Se questa è dunque la cornice di riferimento, il sindaco Moratti – cui va riconosciuto il merito di avere voluto avviarne la sperimentazione – con Ecopass ha avuto un'opportunità forse unica, ma che ci sembra sia stata gestita male.

Con una forte spinta anche da parte dei cittadini, esasperati da una città sempre più invivibile, il sindaco ha potuto infatti introdurre una misura che, oltre ad essere un disincentivo al traffico privato, contribuendo a un cambiamento delle abitudini di trasporto, avrebbe dovuto costituire un volano per la generazione di risorse da destinare alla mobilità sostenibile (avviare finalmente l'integrazione tariffaria, i semafori asserviti e le corsie riservate al mezzo pubblico, affrontare i nodi della logistica delle merci, perseguire con determinazione e coerenza una seria politica della ciclabilità...).

La partenza di Ecopass, nel gennaio 2008, è avvenuta dopo aver fatto registrare l'apertura di più fronti di scontro tra cittadini e tra istituzioni (residenti contro pendolari, il Comune di Milano contro i comuni dell'hinterland...).
Ma soprattutto, **questo provvedimento è rimasto allo stadio sperimentale** – che doveva durare solo pochi mesi – **ed è mancato il coraggio di andare oltre.** Oltre, **sulle dimensioni**: estendendolo all'intera città, o almeno alla Cerchia filoviaria. Ricordiamo che, ad oggi, Ecopass riguarda solo **8,2 km² su una superficie totale 181 km²** della città di Milano. Oltre, **sulla tipologia**: agendo come leva sul traffico (*congestion charge*) anziché limitarsi alle sole emissioni inquinanti (*pollution charge*), che stanno quasi in rapporto di causa ad effetto. Oltre, **sulla partecipazione**: ragionando anche in un'ottica di area metropolitana.
Anche perché il modello utilizzato, così com'è oggi, non potrà dare frutti ulteriori: o cambia o muore. Ma a preoccupare non è tanto la fine del modello, quanto le sue conseguenze sui cittadini, sulla città, sulla salute, sulla qualità della vita nostra e dei nostri figli e nipoti.

Se si vuole favorire, sin dal breve periodo, le mobilità alternative all'auto privata, occorre disincentivare fortemente questa e promuovere quelle.
Una **entrata "di scopo", destinata esclusivamente alla mobilità sostenibile, gestita in modo chiaro e trasparente con rendiconti puntuali ai cittadini** (che non devono scavare negli archivi o ricorrere ai giudici per poter accedere ad informazioni loro dovute, come avvenuto per alcuni dati epidemiologici di Ecopass resi pubblici solo a seguito di un ricorso giurisdizionale dei *Genitori Antismog*) sarebbe un supporto fondamentale per il cambiamento. Anche per trovare le risorse che si ritengono mancanti e sono comunque scarse per definizione.

Sappiamo che molti sono stati e sono contrari a uno strumento di questo tipo (che qualcuno ritiene un'ulteriore gabella per mettere "le mani nelle tasche dei cittadini"...). Ma questa contrarietà può essere superata, se si sa trasmettere una ***visione***, se si mantengono gli ***impegni***, se si opera con ***piena trasparenza***, favorendo una reale ***partecipazione***.

Questo, con Ecopass, purtroppo è spesso mancato. Per responsabilità diverse, ma certamente anche del sindaco Moratti. E ciò ha contribuito non poco alla erosione della credibilità del provvedimento, oggi sotto attacco da più fronti. Laddove, peraltro, ancora nessuno dei contestatori ha saputo proporre alternative migliori, più efficaci ed efficienti.
D'altronde, anche il Comitato di esperti, investito del problema, lascia intendere che si voglia demandare ai tecnici, o ai saggi, una valutazione che è ancora tutta, o innanzitutto, politica: che tipo di città vogliamo? Una città per le auto, o per le persone?

Non tocca ai saggi fare politica, ma alla politica essere saggia: competente, coraggiosa e lungimirante.
Ecco, il tempo delle decisioni è arrivato.
E quel 79% di sì aggiunge ora anche un chiaro orientamento sull'indirizzo da seguire senza tentennamenti.

Eugenio Galli

entrale

za tema di svergolamento delle ruote, né richiede particolari giochi d'incastro con i manubri, ed è facile per qualsiasi tipo di lucchetto incluso quello a U. Unico "neo" il triste colore antracite che si confonde con il colore del marciapiede; ma a colorare l'ambiente ci pensano le bici!
Per chi non avesse mai visto questo tipo di rastrelliera, e non avesse modo di passare dalla stazione, può trovarlo in piazza Oberdan, di fianco all'uscita del metro Porta Venezia.
Buon parcheggio a tutti.

Marco Capecchi

Baruffi ad maiora

Dopo un passato come consigliere di zona, in seguito consigliere comunale dell'opposizione dal 2001, Maurizio Baruffi, a lungo coordinatore dell'intergruppo "Amici della bicicletta" a Palazzo Marino, aveva da tempo annunciato che non si sarebbe ricandidato alle elezioni amministrative. Ma l'incontro con Giuliano Pisapia ha innescato scelte diverse: dapprima portavoce del candidato sindaco, è diventato, dopo l'elezione di Pisapia, il Capo di Gabinetto, e lavorerà quindi a fianco del sindaco. Per il suo nuovo ruolo, delicato e impegnativo, e per le responsabilità che lo attendono gli facciamo i nostri più calorosi auguri.
Contiamo di continuare a trovare in lui un interlocutore sensibile, disponibile al dialogo e all'ascolto.

La più breve ciclopedonale della storia: la "Masseroli" da Giacosa al Martesana

Breve non nel senso di "corta", ma per la durata: dal 4 aprile alla fine di maggio, la ciclopedonale sperimentale ha chiuso l'esperimento quasi prima di cominciarlo.

Di queste case non è rimasto che qualche brandello di muro / di tanti che mi corrispondevano non è rimasto neppure tanto…

Questi versi di Ungaretti, a me cari per la loro forza espressiva, mi sono venuti in mente stamattina mentre percorrevo via Bono Cairoli in sede stradale. Due addetti del Comune ricoprivano di pittura catramata le ultime segnaletiche gialle sui marciapiedi coinvolti dal progetto noto come "sperimentazione Masseroli" attuato giusto qualche settimana prima delle elezioni.

Niente più biciclette, né omini, né frecce a indicare il doppio senso di marcia, né righe curvilinee a delimitare l'attraversamento agli incroci, né *chicane* per imboccare lo stretto scivolo all'uscita dal tunnel sotto il ponte ferroviario. Di tutte quelle macchie gialle non è rimasto più nulla. Resiste qualche barriera *new jersey* bianca e rossa, resistono strisce pedonali gialle (il colore del provvisorio), che portano ormai dal nulla al nulla, se mai hanno congiunto qualcosa. Ormai ex anche il sindaco Letizia Moratti che, in un giorno di pioggia marzolina, inaugurò con due giornalisti e qualche addetto questa "proposta salvagente" di ciclo-pedonalizzazione dei marciapiedi; ex l'assessore Masseroli che, negli ultimi mesi del mandato, si è inventato conoscitore di questo strano mondo del ciclismo urbano.

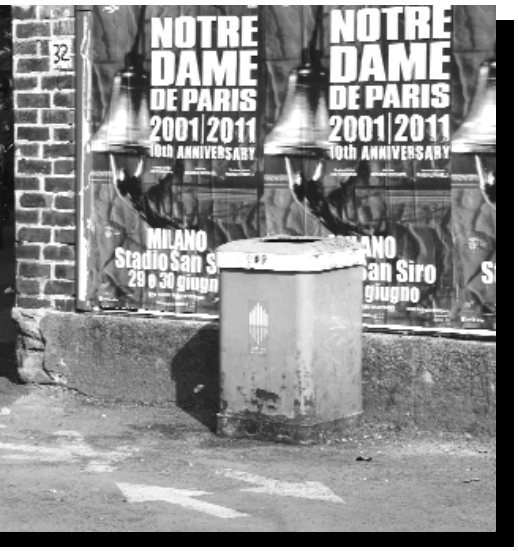
Tutto questo improvviso parlare, quel fare, quel dibattere e sperimentare senza mai consultare i cittadini se non a cose fatte; questi anni di silenzioso, duro, frustrante assenteismo sulla mobilità ciclistica; tutto ciò è stato annientato dal voto del 29 maggio. Ora il pedale passa al nuovo sindaco che in campagna elettorale, almeno, è stato più volte fotografato in bicicletta, e non in precario equilibrio (si spera).

Come scrive il *Corriere* di questi giorni è un giallo la scomparsa della segnaletica sperimentale: secondo Masseroli non avrebbe dovuto essere cancellata prima di aver avuto dei risultati. Perché non sono bastate le proteste dei cittadini, ciclisti e pedoni di zona?

Ma di cosa stiamo parlando? Di attrezzare un percorso sui marciapiedi da via Giacosa al Martesana, prolungamento della esistente Loreto-via Padova già oggetto di fondate critiche. È vero, l'esperimento era stato richiesto da una benemerita associazione di Gorla. Ma nessuno ha pensato a distinguere tra l'esigenza di un percorso adatto alle famiglie e a chi vuol pedalare con tranquillità per raggiungere la meta senza fretta, e quella di un percorso adatto a chi utilizza la bici come mezzo di trasporto e ha anche la legittima esigenza di spostarsi velocemente. Un percorso comunque mal studiato e in alcuni punti pericoloso, come nella già citata *chicane*, in via Russo dove poteva essere fatto sul lato senza negozi, in piazza Governo Provvisorio che essendo zona 30 può essere percorsa nella sede stradale anziché a filo di negozi e portoni. Un percorso mediamente non più largo di 1 metro e 30, adibito alla condivisione "*pacifica*" tra pedoni, ciclisti, lampioni, archetti, paletti, portoni, auto, moto, sacchi (di spazzatura), passi carrai, negozi, operai (delle ditte in via Bono Cairoli), in un grande gioco di mobilità urbana da festeggiare con i bambini ai giardini (sul Martesana).

Gli ignari abitanti della zona si sono svegliati una mattina con la frittata bell'e cotta sul marciapiede di casa. Forse lo scopo non dichiarato era sperimentare la capacità di sopportazione di pedoni e ciclisti costretti a convivere in uno spazio angusto e pericoloso per entrambi?

Ecco la grande idea: marciapiedi ciclopedonali per non togliere spazio sulle strade alle auto, disse Masseroli in un' intervista. L'abnorme dato di 600 auto per 1000 abitanti a Milano non è un incentivo a domandarsi come fare per ridurlo, ma un fatto da accettare e assecondare. Non si risolve il problema del traffico, lo si sposta altrove scaricandolo sui pedoni, ultimi della ca-



tena, che possono solo scegliere di non uscire più di casa. Si trasferisce la competizione per lo spazio sulle utenze deboli.

Se si applicasse un serio piano della mobilità che preveda nel tempo la riduzione del parco macchine/moto circolanti a favore di una mobilità alternativa (mezzi pubblici più capillari, bike sharing diffuso sulla città, car sharing, ciclabilità) insieme a interventi per la moderazione del traffico in modo da portare l'automobilista / motociclista a riacquistare modelli comportamentali meno schizofrenici e arroganti, allora i ciclisti non avrebbero più la necessità di andare a nascondersi tra i pedoni.

Ciclobby sin dal 2004 ha espresso parere favorevole all'utilizzo di alcuni marciapiedi, purché larghi almeno quanto indica il codice della strada, possibilmente senza negozi e con poco traffico pedonale; ha perfino consegnato all'Assessorato alla Mobilità una lista di 80 marciapiedi sui quali l'uso promiscuo si poteva sperimentare; lo ha ripreso in una mozione consiliare approvata nel 2007; l'ha inserito nel piano della mobilità ciclistica redatto con il Comune: ma tutto il nostro impegno si è perso nei sottoscala di Palazzo Marino sino al recente fatidico marzo quando "l'idea" folgorò l'allora assessore sulla via per il Martesana.

Ma forse anche qui il vento è cambiato. Il neo assessore Maran ha dato la disponibilità a un sopralluogo per valutare se il progetto può essere ripreso con qualche accorgimento o se va cancellato. Magari - incredibile - interpellerà i ciclisti, i pedoni, il Consiglio di zona. C'è speranza nell'aria… D'Annunzio scriveva "Sogna, ché il tempo di sognare è giunto. Io parlo. Dì: l'anima tua m'intende ?".

Marco Capecchi

Le bici fanno disordine in via Montenapoleone?

Lettera di Eugenio Galli pubblicata sul Corriere della Sera *del 19 gennaio 2011.*

La signora Claudia Buccellati, già presidente dell'associazione di via Montenapoleone, in un intervento pubblicato qualche giorno fa con il titolo *Montenapoleone salvata dai privati* evidenzia lo stato di «disordine estremo», di sciatteria, di incuria in cui versa una delle strade simbolo dello shopping *high spender* che contraddistinguono Milano nel mondo.

Vorrei fare alcune osservazioni.

Intanto per segnalare alla signora, nel caso non lo avesse notato, che quello stato di scarsa cura caratterizza in modo diffuso la città, e non solo via Montenapoleone. Vogliamo parlare delle condizioni di piazza Duomo? Del degrado della pavimentazione di corso Vittorio Emanuele? Dei monconi di binari dismessi sparsi lungo le strade cittadine, rimasti anche dopo il recente intervento di riqualificazione dell'arredo urbano di corso Buenos Aires dove tuttora si immergono, con un curioso effetto carsico, sotto la costosa pavimentazione in pietra appena completata in piazza Oberdan (ricordo del tram che percorreva oltre venti anni fa via Spallanzani)?

Non intendo sostenere che il mal comune sia un mezzo gaudio. Ma solo che, forse, è giunto il tempo di guardare la città andando oltre la propria bottega. Questo è l'amore per Milano che sembra mancare in molti casi.

Secondo. Proprio nel continuare a intendere via Montenapoleone come "strada di scorrimento" si annida una delle cause del degrado attuale. È altrimenti solo un caso che la pedonalizzata via della Spiga, appartenente al medesimo "quadrilatero della moda" e situata solo qualche decina di metri più in là, appaia molto più curata, piacevole e ordinata?

D'altro canto, credo che per desiderio di verità corra l'obbligo di ricordare che il Comune di Milano, al tempo dell'assessore Croci, aveva commissionato uno studio accurato e predisposto perfino una delibera per riservare a bici e pedoni quella strada. Addirittura risultano delle poste di bilancio per cinque milioni di euro, proprio per realizzare quel piano, poi stoppato dalla politica per mancanza di coraggio e di visione dell'interesse collettivo.

Terzo, e ultimo punto. Nel suo intervento la signora Buccellati, storica oppositrice di ogni proposta di pedonalizzazione di via Montenapoleone, cita per ben due volte la parola "biciclette". Con una connotazione decisamente negativa.

Da ciclista, mi permetto di suggerire alla signora, cui certamente non mancano i mezzi, di gettare uno sguardo meno distratto a quel che accade in altre città evolute intorno a noi: penso a Vienna, a Berlino, a Parigi, come a Strasburgo, Bordeaux, Monaco... Noterà certamente l'attenzione e la considerazione di cui – dal supermercato alla raffinata boutique – godono la bici e il ciclista, quest'ultimo non solo in quanto turista ma anche in quanto cliente. E magari cliente *big spender*. Anche da questa permanente amnesia dipendono l'arretratezza e la sciatteria di Milano.

Quanto al disordine creato dalle biciclette legate ai pali, probabilmente una soluzione esiste, e non è certo quella di allontanarle dalla via, bensì quella di dotare finalmente questa città di parcheggi per bici diffusi in tutte le strade e degni di questo nome. E non quegli inutili stalli per la sosta che si stanno realizzando in molti punti di Milano (ad esempio in corso Buenos Aires come in piazza San Babila) disegnati con le sole strisce di vernice a terra. Perché chi usa la bici per i propri spostamenti – indipendentemente dalla misura del suo portafoglio – desidera ritrovarla al suo arrivo. E quindi necessita di legarla a un sostegno fisso. Se questo non c'è, ognuno si arrangia come può. Può anche non piacere, ma è abbastanza inevitabile.

Giacobici lascia Milano... con una eredità

C'è chi lascia una città perché non trova lavoro, e chi la lascia perché ne ha trovato troppo.

Ce lo racconta Giacomo, il giovane olandese che nell'autunno del 2006 ha iniziato la sua attività di riparazione bici a domicilio a Milano andando dal cliente su appuntamento, per ripararglì la bici a casa sua o dove la bici si trovava, con una gomma a terra o con un guasto meccanico. Inizialmente il lavoro era poco perché il servizio era del tutto nuovo a Milano, e Giacomo non aveva certo i soldi per farsi pubblicità; poi gli annunci su internet, il sito *GiacoBici*, e poi il passaparola, il blog *giacobici.blogspot.com,* la prima intervista sul TG5, gli articoli su diversi giornali e anche il contatto con Fiab Ciclobby hanno aumentato la sua notorietà; noi gli abbiamo offerto il ruolo di Ciclobby Point itinerante e la pubblicità sul Calendario non a pagamento, ma in cambio della consegna dei nostri volantini ai suoi clienti, che essendo ciclisti costituivano un *target* particolarmente interessante. Chi c'era ricorda ancora il suo arrivo quando venne la prima volta in via Borsieri per prendere accordi, con la bici carica di attrezzi e, davanti, un piano di legno per il fedele Oscar, il bel cane biondo che portava sempre con sé.
Ma già dal 2010 il successo diventa un problema: troppe chiamate, troppe richieste, troppo lavoro, il cellulare che non smette di squillare. Giacomo decide di accettare solo messaggi Sms, ma anche così la gestione del lavoro dopo un po' diventa impossibile: in pratica, il progetto è soffocato dal suo stesso successo. A maggio 2011 Giacomo lascia e torna in Olanda, rivolgendo ai suoi clienti di Milano il ringraziamento per una bellissima esperienza. E lascia anche una eredità: chi va sul suo blog e clicca su Manuali può accedere a un manuale multimediale online della meccanica ciclistica (che, guarda caso, è il nostro fiabdoctorbike): una guida, assicura Giacomo a chi non la conosce, tutta in lingua italiana e "fatta in modo che pure un bambino potrebbe cavarsela".

Donata Schiannini

Buenos Aires inaugurazione senza il botto

Lo scorso 21 aprile, in piena campagna elettorale, è stata annunciata l'inaugurazione con l'assessore Simini e il sindaco Moratti della nuova sistemazione di corso Buenos Aires.
Non potevamo mancare, visto che, per un anno e mezzo (da settembre 2009) abbiamo cercato, pazientemente quanto inutilmente, un interlocutore in Comune con cui discutere di un progetto che, ancora una volta, ha dimenticato le esigenze di chi va in bicicletta.
Non sono mancate le polemiche. Il sindaco non si è fatto vedere e l'assessore, durante la movimentata conferenza stampa sul marciapiede, ci ha accusato di fare solo propaganda. Noi abbiamo rispedito le critiche al mittente, ribadendo la nostra posizione di sempre: quel progetto, che ha certo il merito di avere realizzato un maquillage estetico di corso Buenos Aires, dal punto di vista funzionale ha sposato una logica vecchia, priva di visione e di ambizioni, nella città che vanta di essere candidata ad ospitare l'Expo della sostenibilità.
Se si continua a pensare la città intorno alle auto, si otterranno solo più auto.
Corso Buenos Aires è una strada simbolica di Milano, per diversi motivi: asse di penetrazione

verso il centro, è una delle principali arterie commerciali d'Europa. Ma è anche una delle poche vie milanesi interamente servita dal trasporto pubblico (metropolitana, passante, linee di forza di superficie), e dunque davvero non si capisce cosa si debba ancora attendere per limitare l'accesso indiscriminato al traffico privato a motore e favorire in ogni modo la mobilità dolce e leggera: pedoni, ciclisti, trasporto collettivo pubblico innanzitutto. E perché non si sia colta l'occasione di un importante progetto di riqualificazione per riqualificare veramente.
La parola passa ora alla nuova Amministrazione.

Un sabato di marzo, una bianca e silenziosa mail indirizzata al nostro presidente: la segnalazione di un residente di una delle tante piccole e tranquille vie della nostra città, pullulante di vita e sommersa di auto diligentemente in sosta marciapiede incluso.
Via Stresa: una via silenziosa che unisce piazza Carbonari a via Melchiorre Gioia, per l'esattezza la seconda traversa di via Gioia dopo via Cagliero arrivando da via De Marchi / Piazza Greco.
Solo due esercizi commerciali contigui sul lato pari. Lunghezza circa 250 metri. Una carreggiata comodissima a senso unico. Due marciapiedi larghi cinque metri adibiti a parcheggio auto in promiscuità con i pedoni.
Un pedone ogni dieci minuti, biciclette una ogni mezz'ora o poco più.
La tranquillità di una via laterale interrotta ogni venerdì dal mercato rionale che invade strada e marciapiedi con camion, furgoni, scatole, bancarelle di ogni genere, un vociare globale, una magia di colori.
Poi un mattino un brusco risveglio, il cigolare di mezzi da cantiere, il rumore cupo di motori diesel, il battere cadenzato di un martello che picchia su un palo, il vociare concitato degli operai... la via si risveglia transennata, scoperchiata e violata. Nel giro di alcune settimane la rivoluzione stradale contagia anche piazza Carbonari e la riqualificazione delle due aree porta alla comparsa di una doppia pista ciclabile che entra ed esce da via Stresa circumnavigando la piazza; pare come d'estate, ciclisti come insetti che entrano in casa svolazzanti nella stanza e fuoriescono dalla finestra dalla quale sono entrati per gioco, per errore o inseguendo qualcosa… così sembra di questo giro quasi ad anello, quasi uno svolazzo disegnato su asfalto da amministratori un poco burloni. Un gioco a tempo perché il venerdì non si può, c'è mercato!
Ma noi cittadini che non crediamo più da tempo alle favole che la politica ci propina specialmente in tempo di elezioni non possiamo non rimanere sconcertati e indignati per la mancanza di rispetto per noi e per le nostre esigenze negate e neppure ascoltate. In una città viva come la nostra i progetti che interessano tutta una comunità vanno meditati, condivi-

Milano - Via Stresa una via... com'era... com'è

Ovvero un esempio di come si può sprecare denaro pubblico per un'opera quasi inutile e far crescere il malcontento nei cittadini che si sentono presi in giro.

Il tratto in piazza Carbonari della nuova pista realizzata intorno all'anello stradale al 'piano inferiore' rispetto alla circonvallazione, per la verità molto poco trafficato.

si e realizzati nel rispetto delle necessità di tutti i soggetti coinvolti. Per troppo tempo a Milano la voce dei cittadini è stata soffocata dalle prese di posizioni unilaterali di chi ci ha governato (esempi? l'approvazione del PGT e il parcheggio sotterraneo in Piazza Lavater). Quanto speso per questa riqualificazione esagerata poteva essere investito in realizzazioni attuabili in sedi di maggior traffico motorizzato e dove il congruo numero di ciclisti poteva valorizzare utilmente l'opera (penso a corso Buenos Aires, per il quale Ciclobby a gran voce e con una raccolta di 3000 firme ha chiesto e non ottenuto una semplice ma significativa corsia ciclabile).

Le elezioni hanno cambiato la squadra, si aprono prospettive e speranze nuove. Auspichiamo che il nuovo assessore tenga conto degli errori del recente passato e richieda un maggior coinvolgimento delle associazioni e dei cittadini di buona volontà.

Marco Capecchi

Aspetti tecnici

Il progetto prevede una "riqualificazione" della via Stresa con due piste ciclabili ricavate sugli ampi marciapiedi; di Piazza Carbonari, con una pista che corre lungo tutta la circonferenza; dello spazio tra le due carreggiate di via Restelli (quest'ultima opera ancora in fase di approntamento).

I punti maggiormente negativi sono quattro.

1. I due ingressi da via Melchiorre Gioia sono poco visibili dal ciclista a meno che non sia un frequentatore abituale. Spesso poi sono occupati dalle auto di modo che il ciclista entrando in via Stresa viene indotto a percorrere la sede stradale incorrendo nell'infrazione al codice della strada che obbliga all'uso della pista là esistente.

2. A ogni attraversamento corrisponde l'interruzione della pista (i cartelli ne indicano chiaramente il termine e vi sono ben 10 incroci) rendendo il tragitto poco scorrevole.

3. Il ciclista, che rimane distante dalla sede stradale e spesso nascosto dalle piante e dalle auto in sosta, è poco visibile: l'automobilista non percepisce la sua presenza, specialmente di notte, aumentando la pericolosità agli incroci.

4. La pista è stata progettata senza pensare agli inserimenti dalle vie laterali che quindi sono difficoltosi se non addirittura pericolosi, come quello da via Oldofredi che è in pendenza e costringe a una brusca sterzata.

Quest'opera mostra ancora una volta come siano trascurate le esigenze dei ciclisti che non vanno a passeggio, ma scelgono la bici come mezzo di trasporto. Questo percorso da "montagne russe" e con obbligo di dare precedenza mal si adatta a un ciclista urbano che vuol muoversi in sicurezza e celerità. In questo caso la scelta più sicura sarebbe stata forse quella di una corsia ciclabile con diritto di precedenza che avrebbe permesso sicuramente maggior visibilità al ciclista tanto più che, a differenza della maggioranza delle rotatorie, delle 10 strade che vi confluiscono 8 sono a senso unico. E qui si apre un dibattito sulla sicurezza del ciclista nelle rotatorie che ancora oggi non trova una soluzione condivisa.

"Le biciclette devono essere lasciate **laddove sia consentito farlo**"

È questa la risposta di ATM alla lettera di un ciclista che chiedeva di poter parcheggiare la sua bici nel parcheggio dell'azienda dei trasporti nel quale prendeva la metropolitana per andare al lavoro. Pubblichiamo qui la corrispondenza che si è svolta, tra il 28 febbraio e l'11 marzo 2011, tra questo ciclista, il signor Antonio Banal, l'Atm e il presidente di FIAB Ciclobby.

Antonio Banal ad ATM
Lascio la bici nel parcheggio ATM di via Bisceglie tutte le sere, per ovvi motivi di sicurezza. Se la legassi fuori dal parcheggio verrebbe manomessa o rubata. Lo faccio da 6 anni. Un vostro collega minaccia la rimozione. Se non mi date una alternativa percorribile, io chiamo i carabinieri.

ATM ad Antonio Banal
Gentile Signore,
la informiamo che le biciclette devono essere lasciate laddove sia consentito farlo.
Un cordiale saluto.
ATM SPA - Relazione con i Clienti

Antonio Banal ad ATM
Ditemi allora, all'interno del parcheggio ATM di via Bisceglie, dove posso mettere la bicicletta. Sarò lieto di seguire le vostre indicazioni.
Preciso che sono un abbonato ATM, uso le ciclabili che collegano il parcheggio ATM di Bisceglie agli uffici Vodafone in via Bensi.
Cordiali saluti

Fiab Ciclobby ad Antonio Banal, e Cc a Relazione Clienti ATM
È una risposta eloquente. Il tema dei parcheggi di corrispondenza per le bici, a quanto pare, non è oggetto di attenzione da parte dell'Azienda che, contrattualmente, in base ad un protocollo definito dal Comune di Milano, gestisce la mobilità dei milanesi. E già questa mi pare una prima, evidente anomalia, peraltro non nuova (nel senso che la nostra associazione ha avanzato, da anni, critiche, proposte, suggerimenti, ha cercato occasioni per promuovere una utile collaborazione ma, sino a questo momento, senza grandi risultati: anzi, più spesso del tutto senza risposte).

Mi limiterei a ricordare che, già nella Carta della Mobilità 2008, l'Azienda dichiarava di operare "quotidianamente al fine di essere punto di riferimento e fattore decisivo nel sistema della mobilità integrata per qualità sicurezza e competitività nel pieno rispetto dell'ambiente e al passo con i continui mutamenti socioterritoriali".

Ma tutto questo sta scritto solo sulla Carta, appunto. A Milano, chissà perché, chi si muove in bici viene considerato un *minus habens*. Bisogna darsi una mossa. E non solo in vista di Expo 2015.

Saremmo lieti di conoscere il parere dell'azienda su temi che hanno a che vedere con la mobilità sostenibile, quali siano le azioni intraprese e quelle allo studio per tenere conto di esigenze di una massa crescente di cittadini milanesi.

I posteggi bici presso la stazione della metropolitana di Crescenzago. Nel particolare sopra si nota, però, come sia molto facile 'aprirli' e dunque sfilare una catena che lega una bicicletta.

Antonio Banal a Fiab Ciclobby
Servono le rastrelliere per le biciclette all'interno dei parcheggi ATM. Oggi, ho trovato la bicicletta spaccata per l'ennesima volta all'interno del parcheggio ATM. Sono andato a farlo presente al personale che presidia le casse interne. Volevo parlare con il dirigente responsabile del parcheggio. Mi hanno dato un modulo per i reclami, dopo avermi detto che le bici non si possono lasciare.
Io credo che anche rompere le biciclette non è lecito, da parte di ATM (lo fanno i mafiosi per intimidire, non le aziende pubbliche).

Come ho fatto presente ad ATM più volte, via email, se lego la bici fuori, me la rubano dopo 5 minuti. Gli ho chiesto di indicarmi un luogo alternativo, interno al parcheggio, dove lasciarla senza disturbare. Non ho avuto risposta.

Sono abbonato, utilizzo la metro fino al capolinea di Bisceglie e da lì la bici per andare la lavoro, evitando di usare la macchina. Dal parcheggio ATM agli uffici Vodafone, dove lavoro, c'è la pista ciclabile. L'abbiamo pagata tutti. A cosa serve ?

Con la bicicletta, risparmio un'ora al giorno di viaggio per il lavoro. Impedendomi il suo utilizzo, mi viene sottratto questo tempo da dedicare alla mia famiglia. Come glielo spiego alle mie figlie ? Gli devo dire che l'ATM è un'istituzione ostile, di cui diffidare, da subire? Mi devo rassegnare? Devo tirare a campare ?

Eugenio Galli ad Antonio Banal

Gentile Antonio, ATM non e' un'istituzione da subire, né una tassa da pagare. È solo un'azienda, fondamentale, da cambiare... allineandola alla sua *mission*. Con il concorso del Comune e l'azione delle associazioni.

Resistiamo. Ci tenga comunque aggiornati.

Il nuovo Palazzo della Regione: senza eliporto ma con le bici

Il 21 dicembre 2010 il Consiglio regionale della Lombardia ha decretato di dare indicazioni a Infrastrutture Lombarde di escludere da qualunque utilizzo l'aeroporto di Bresso (nel Parco Nord). Al momento quindi si ridimensiona il progetto "eliporto" sulla città e in compenso arrivano le rastrelliere per i ciclo-dipendenti e visitatori del nuovo palazzo della Regione.

Nel Notiziario n.1/2011, in un interessante articolo, la nostra socia Laura Coletta sollevava la speranza che le tante mail di protesta inviate dai dipendenti della Regione, unitamente alle sollecitazioni del Mobility Manager, fornissero la formula magica per l'apparizione delle agognate rastrelliere. Più probabilmente sant'Elezione ci ha messo lo zampone e la magia si è concretizzata all'inizio di marzo. Ben sei rastrelliere in via Melchiorre Gioia e sette in via Galvani fanno bella mostra di sé ai due ingressi del nuovo complesso. Contrastanti le sensazioni per chi le osserva e le utilizza.

Gradevoli d'aspetto nella loro livrea argentata, si integrano bene con l'arredo circostante. Il modello installato è quello a spirale ma questa risulta sopraelevata facilitando l'inserimento della ruota. Le spire strette sostengono bene la bici anche "a pieno carico" (cioè con bagaglio anche pesante sul portapacchi) e senza eccessivi piegamenti laterali.

La spirale, studiata per l'inserimento del mezzo con la ruota anteriore, rende sconsigliabile l'inserimento con la posteriore a causa di possibili contatti con il cambio. Ma la legatura è il vero aspetto negativo; permette solo l'utilizzo di catene o similari, chi dispone di un lucchettone a U qui non può parcheggiare. La manovra di aggancio è agevole per la ruota anteriore (e a rastrelliera vuota) e richiede la solita fatica improba per legare anche il telaio (consigliato specie per le bici con sgancio rapido della ruota) tanto più a rastrelliera piena.

Ventiquattro i posti disponibili, ma a condizione che si utilizzino in modo sfalsato e utilizzando entrambi i lati per evitare il solito gioco a incastro dei manubri. Le rastrelliere disposte in via Melchiorre Gioia permettono il parcheggio su entrambi i lati; quelle in via Galvani risultano da un lato troppo vicine alle auto in sosta, che potrebbero avere difficoltà nell' aprire la portiera. Quindi la miglior fruizione dei posti dipenderà dall'accortezza dei ciclisti nel posizionamento della bici.

Un'ultima annotazione. Infrastrutture Lombarde S.p.A. (società di capitali interamente partecipata da Regione Lombardia) si aggiunge ai tre assessorati del comune e ai privati: quattro diversi soggetti che a diverso titolo si preoccupano di installare rastrelliere. A quando una razionalizzazione di queste installazioni e l'adozione di un modello standard che oltre a essere funzionale per i ciclisti sia anche esteticamente accettabile e installabile in qualsiasi contesto urbano e a costo contenuto? Perché non si adotta un modello ad archetto in batteria come elemento comune?

Il gruppo tecnico di Ciclobby ha appena proposto in zona 9 il modello "Milano" che alla praticità d'uso per gli utenti unisce la semplicità d'installazione: si fissa infatti solo con quattro viti! Anche da questa babele di modelli si comprende la mancanza di progettualità nelle scelte di chi amministra una città. Ci si preoccupa di sfoltire i marciapiedi dei pali per la segnaletica verticale, anche per ridurre il numero di bici legate lì che intralciano e secondo alcuni deturpano il paesaggio urbano, ma si crea disordine con l'installazione di sempre diversi modelli di rastrelliere (riguardate in Ciclobby Notizie n. 3 del 2010 l'allucinante varietà esibita in via Padova). Ultima notizia, il finanziamento regionale al Comune per l'acquisto di un certo numero di rastrelliere modello "Verona", che infatti sono già comparse a lato della Stazione centrale.

Marco Capecchi

I posteggi bici finalmente installati davanti al nuovo palazzo della Regione in via Melchiorre Gioia. Peccato che siano le solite rastrelliere 'non adatte' perché non permettono di assicurare facilmente il telaio della bicicletta in modo da garantire una vera protezione antifurto. Inoltre sono prive di copertura dalle intemperie....

Lettere all'associazione

info@ciclobby.it

Forse qualcuno non lo sa

Le lettere dei nostri soci sono spesso utili, o per affrontare problemi nuovi, o per ricordare regole che anche molti di noi non conoscono o hanno dimenticato. Per esempio questa: nell'area pedonale tra San Babila e largo Cairoli le biciclette circolano non per la benevola disattenzione dei vigili, ma perché ne hanno diritto. A certe condizioni, si capisce.

Lettera del socio Franco Pommella, 7 febbraio 2011

Sono un vostro socio (per il secondo anno). Sono un assiduo utilizzatore di BikeMi, che sta riscuotendo un gran successo.
Ho notato un minimo e lento progresso in tema di piste ciclabili (ad esempio qualche tratto lungo la cerchia di via Sforza) ma soprattutto un progresso nella mentalità delle persone, visto che mi sembra che sempre più persone utilizzino la bicicletta come ordinario mezzo di spostamento in Milano.
Vorrei fare una proposta. Probabilmente è una cosa già nota a cui qualcuno sta già pensando. Lungo tutto il tratto pedonale che va da piazza San Babila fino al Castello, passando per corso Vittorio Emanuele e via Dante, non è prevista una pista ciclabile.
Il tratto è abbondantemente utilizzato dai ciclisti (me compreso) in palese divieto perchè tutto il tratto è in realtà pedonale.
È tuttavia assurdo che le biciclette non possano transitarvi, considerando che nel mezzo ci sono diverse stazioni del BikeMi. I vigili dal canto loro non dicono niente ai ciclisti e fanno finta di non vedere. È evidente però che noi ciclisti siamo di intralcio per i pedoni e siamo costretti a procedere a zig-zag.
Perché non prevedere una corsia ciclabile nel mezzo (semplici strisce per terra), in modo da definire una volta per tutte dove debbano passare i ciclisti e dove i pedoni?
Cosa ne pensate ?

Risposta di Eugenio Galli, 8 febbraio 2011

Grazie di averci scritto e della sua adesione a Fiab Ciclobby.
Partirei da una informazione: le aree pedonali sono da alcuni anni accessibili alle bici, a seguito di una modifica del codice della strada. Un divieto di accesso alle bici in area pedonale andrebbe pertanto specificato come eccezione. Quindi, corso Vittorio Emanuele è in realtà transitabile, senza problemi da questo punto di vista.
Ovviamente, le regole di prudenza che dovrebbero informare la guida di qualunque veicolo prescrivono che il ciclista debba procedere conducendo il veicolo a mano quando, per le condizioni di affollamento della strada, possa risultare di pericolo o intralcio; altrimenti può pedalare, semplicemente rispettando i pedoni.
Quindi, sono certamente deprecabili quei ciclisti - e ce ne sono! - che sfrecciano sfiorando i pedoni o comunque a elevata velocità. Da qui si misura anche l'intelligenza e il buon senso delle persone, il loro senso civico. Ancor prima che intervengano eventuali sanzioni.
Detto questo, la sua proposta è anche ragionevole. Anni fa c'era stata una discussione in tal senso (per individuare una corsia segnalata al centro della strada, in modo da dare un messaggio di reciproca attenzione a ciclisti e pedoni). Ma poi non se ne fece nulla, per vari motivi: non ultimo il fatto che si preferiva comunque non vincolare il ciclista a seguire un itinerario predefinito, anche in una zona di fatto a libero accesso.
Vedremo. Intanto, grazie ancora di averci scritto.

In questo ultimo anno abbiamo visto aprirsi alcuni cantieri in città per la realizzazione di piste ciclabili. Se a molti è sembrato un tentativo, *in extremis*, da parte della giunta uscente di darsi una spruzzatina di sostenibilità, a onor del vero va detto che questi interventi erano stati definiti da tempo da quella stessa amministrazione durante l'assessorato di Edoardo Croci.
L'aspetto positivo da mettere subito in evidenza è che i tratti in fase di completamento rispondono a quel criterio di rete e di itinerario che tante volte abbiamo richiesto per superare la logica dei piccoli tratti non collegati che spesso hanno fatto gridare all'inutilità delle piste ciclabili.
In particolare vediamo con favore la realizzazione della prima corsia ciclabile di ampio respiro, che, a lavori conclusi, si estenderà per gran parte della cerchia dei navigli. È una scelta che condividiamo perché non separa il ciclista dalla strada, ma lo mette in condizioni di sicurezza.
Notiamo però delle estreme "timidezze", come l'interruzione della corsia prima di alcuni incroci, nei tratti proprio dove il ciclista avrebbe più bisogno di avere uno spazio dedicato. In quei tratti, al contrario, sarebbe opportuno dare continuità alla corsia ciclabile o creare uno spazio dedicato alla bici in modo che si possa trovare davanti alle auto durante la sosta al semaforo rosso, e in fase di ripartenza al verde. Ciò sarebbe possibile con la realizzazione delle cosiddette "case avanzate" molto utilizzate in tante città europee e anche italiane.
La corsia inoltre va ovviamente rispettata: ora è spesso occupata da veicoli fermi. Infatti la sosta, da parte dell'automobilista a quattro frecce, della serie "un attimo, compro le sigarette" o "un momentino che accompagno la bambina" costringe il ciclista a brusche sterzate e a uscire improvvisamente dalla pista mettendosi, in quel momento, in grave pericolo. Crediamo quindi che sia necessario un controllo da parte della polizia locale, ma anche interventi a margine, come la creazione di aree adibite al carico e scarico nelle strade adiacenti.
Essenziale è poi la formazione della cultura di rispetto da parte degli automobilisti. Per questo motivo Ciclobby ha distribuito, durante un'iniziativa in aprile, piccoli volantini sui parabrezza delle auto in sosta abusiva (la "consegna" è continuata nei giorni successivi e chi volesse proseguire trova i volantini da stampare sul sito www.ciclobby.it).

Nuove Piste Ciclabili a Milano

Fiab Ciclobby ha organizzato una ricognizione sui luoghi dei nuovi interventi per la ciclabilità (piste e corsie) realizzati negli ultimi mesi di mandato della giunta Moratti a Milano: ecco in sintesi il risultato.

La pista ciclabile fra la stazione centrale e Palestro può diventare invece un importante itinerario relativo all'intermodalità e utile per i pendolari e i turisti in arrivo a Milano. Auspichiamo che venga completato il collegamento con la stazione (in fase di approntamento mentre scriviamo) e che venga realizzato il raccordo della pista con l'area di nuovi parcheggi per la bici posta a lato stazione, finalmente realizzata con rastrelliere tipo "Verona", ove, incredibile, si può agganciare comodamente il telaio. (*vedi articolo di Marco Capecchi a pagina 4*).

La pista permette di superare in sicurezza alcuni tratti ad alto traffico come i bastioni di Porta Venezia. Particolarmente positiva ci sembra la scelta di curare il superamento degli incroci pericolosi, dove la pista è stata prolungata, come, ad esempio, nel primo tratto di viale Maino.

Verso corso Buenos Aires la pista invece sembra finire all'altezza dei caselli daziari. Qui, probabilmente, si è consumata la consueta assurdità amministrativa. La risistemazione della pavimentazione del corso, tanto criticata da noi per essere stata realizzata senza aver tenuto in considerazione la bici, ha portato alla realizzazione di un ingresso sull'area ciclopedonale verso via Spallanzani appena sufficiente per il passaggio dei pedoni. In questo modo non solo la pista ciclabile non continua, come dovrebbe per sua natura, verso l'area ciclopedonale, ma entrare in quest'ultima risulta ora molto più difficile di prima. In questo caso i due assessorati che avevano competenze uno per la mobilità ciclistica e l'altro per l'arredo non sono riusciti a dialogare. Speriamo che ora il nuovo assessorato di Pierfrancesco Maran, nel quale sono unificate le competenze, possa riparare a questa "svista" e possa, in futuro, coordinare meglio gli interventi relativi allo spazio pubblico.

L'intervento nella zona di piazza Carbonari, via Stresa, ci appare invece fuori scala. Piccolo tassello dell'ambizioso progetto dei raggi verdi (il numero 1, per la precisione) sembra sproporzionato rispetto all'obiettivo. Nella via Stresa la doppia corsia ciclabile su marciapiede sembra fin eccessiva per il traffico locale della strada: sicuramente ha portato all'eliminazione di una doppia fila di veicoli che ingombravano i marciapiedi, ma ha realizzato una struttura molto costosa e sottoutilizzata. Sia chiaro, noi non abbiamo mai creduto che per dare spazio alla bici non sia necessario toglierne all'automobile, ma rileviamo che in questo caso forse sarebbe stato meglio mantenere qualche posto auto in più e realizzare un pista ciclabile su di un solo lato della strada. Il tratto attorno a piazza Carbonari sembra utile anche se, in alcuni punti, la pista è troppo lontana dalla carreggiata e quindi poco visibile dalle auto in uscita dalla rotonda. (*Anche di questo ci parla più diffusamente Marco Capecchi nell'articolo a pagina 9*).

Il panorama è poi completato da una serie di piccole sistemazioni di piste esistenti. In qualche caso la situazione è migliorata (per esempio la moderazione del traffico davanti all'Inps di Melchiorre Gioia) in altri casi alla sistemazione dell'asfalto non ha corrisposto il miglioramento di alcune curve o immissioni su strada.

Nell'insieme è c'è stato qualche piccolo, comunque gradito, passo, ma restiamo convinti che per migliorare sensibilmente la ciclabilità in città serva molto di più.

Valerio Montieri

Uno sguardo intorno al mondo

Albert Einstein ha detto «La vita è come andare in bicicletta: se vuoi stare in equilibrio devi muoverti». Certo, di questo hanno fatto tesoro i protagonisti di BiciMondo.

Con il loro pedalare, al suono di quel dlin dlin del campanello, si sono aperti - e hanno aperto anche per noi presenti alle serate - spazi immensi di pensiero nei quali realtà e sogno si sono intrecciati. La bicicletta è stata la compagna silenziosa dei loro sogni, dei loro desideri e non solo.
Pedalando s'impara**!**

L'incontro con **Emilio Rigatti**, il grande "prof a pedali", ci ha fatto conoscere un nuovo metodo di fare cultura: ai suoi alunni trasmette, infatti, "l'allegria del conoscere" ciclovagando con loro in bici per campagne, boschi, città e paesi.
Se la scuola avesse le ruote (Ediciclo Editore), il libro che Emilio Rigatti ci ha presentato, e alcuni filmati che hanno come protagonisti i suoi allievi adolescenti, ci hanno fatto capire, ancora una volta, come l'uso della bicicletta sia molteplice e come questo mezzo possa appassionare anche i più giovani.

Vincenzo Gamba, con le immagini e il racconto della sua pedalata sul percorso della ritirata degli alpini nella campagna di Russa della seconda guerra mondiale, ci ha presentato quelle drammatiche giornate: la crudeltà dei tedeschi, i primi feriti, i primi morti, il terribile inverno, la disperata resistenza e la disfatta.

La bicicletta è anche una risorsa preziosa per trasformare le città e ridurre l'inquinamento, migliorando la salute delle persone. Molti vorrebbero andare in bici a scuola o al lavoro, ma in una città metropolitana, o comunque abbastanza trafficata, non sanno da dove iniziare. **Luca Conti**, insieme a Eugenio Galli, con una buona dose di ironia ha spiegato come fare partendo dall'esperienza personale accumulata negli anni.

Uno stato di felicità e di grazia abbiamo trovato nei racconti e nelle immagini di **Angelina e Stefano Bolinger** che hanno percorso in bici la "Via della Seta".
In diciotto mesi, partendo da Lugano, hanno percorso 14.000 chilometri passando da Italia, Grecia, Turchia, Siria, Giordania, Egitto, Sudan, Dubai, Iran, Turkmenistan, Utzbekistan, Tajikistan, Kirgizistan, Cina, Pakistan.

La stessa gioia e felicità abbiamo ritrovato nelle immagini e nel racconto di **Paola Spagnolo e Silvano Grasso** che hanno presentato "Cambogia tra riso e sorrisi": una pedalata di 1300 chilometri tra imponenti templi Khmer, la magia di Angkor Wat, le splendide pagode, le risaie infinite e la calorosa accoglienza della popolazione.

Quando leggerete queste pagine avremo già vissuto, con "Tasmania: fra canguri, wombat e opossum", in programma per il 28 giugno**,** un meraviglioso viaggio in bicicletta in un'isola che sorprende di continuo, dove la Natura ha un'anima molto forte e le persone rimangono nel cuore di chi le incontra. Ci presenterà racconto e immagini **Girolamo Sorrentino**.
Ma altre serate ci attendono.

22 settembre
Castelli della Loira - Cicloturismo a largo raggio, istruzioni per l'uso.
Un incontro per aiutare chi ama la bicicletta a diventare un vero "cicloturista", con consigli, suggerimenti pratici e organizzativi per una ciclovacanza di 10-15 giorni alla portata di tutti. Lo spunto è un itinerario ormai classico del cicloturismo europeo, "I castelli della Loira", riscoperto attraverso gli scatti collettivi di una famiglia di ciclofotografi - madre, padre, figlia. Con la poesia, l'arte e la natura della "douce France" da Orleans all'Atlantico, l'ispirazione per tanti progetti di viaggio non tarderà a venire. Presentano Silvia Malaguti, Andrea e Flavia Scagni.

27 ottobre
Vietnam - In bicicletta nel Sud-est asiatico.
Pedalare sulle strade di montagna al confine con Laos e Cina e compiere un'escursione nei villaggi tribali è un'esperienza unica che ripaga delle fatiche. Si ritorna dal viaggio in Vietnam portando a casa un caleidoscopio di immagini coloratissime che resteranno a lungo nella memoria. Racconto e immagini di Sergio Brasca.

Mariella Berti

Grazie Paola, benvenuta Giordana

Cambio della guardia nella segreteria di Fiab Ciclobby.

Dopo tanti anni di positiva collaborazione con la nostra associazione nel ruolo di segretaria, **Paola Barsocchi** ha deciso di lasciare il suo incarico, pur continuando a collaborare come volontaria.

Tutti noi vogliamo ringraziare di cuore Paola per il prezioso lavoro che ha svolto in questi anni in modo encomiabile: sempre preparata, sorridente, propositiva e… con tante virtù nascoste. Avete notato, ad esempio, gli addobbi natalizi o quelli del nostro risciò in occasione dei 150 anni dell'unità d'Italia?
Siamo sicuri che sarà sempre una socia attiva e continuerà a collaborare in più d'una delle mille attività nelle quali abbiamo sempre bisogno di aiuto, in particolare del suo.
Quella della segreteria non è una posizione facile, è il primo contatto che una persona ha con l'associazione, e sostituire Paola non è stato semplice, ma ora possiamo dare il benvenuto a **Giordana Gagliardini** che ha affiancato Paola a partire dal mese di maggio e ora le è subentrata. Auguriamo a Giordana buon lavoro, nella speranza che anche la sua collaborazione con Fiab Ciclobby sia duratura e positiva.

In giro attorno all'Expo

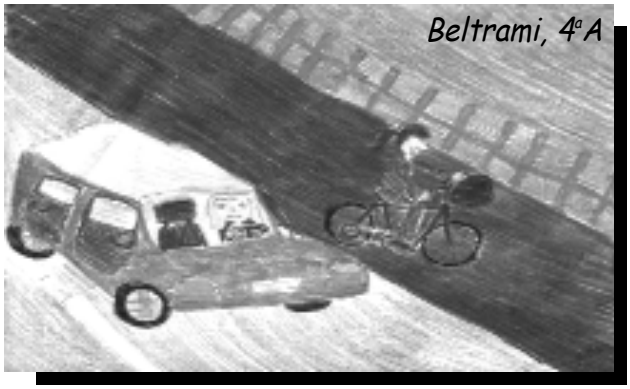
Un giro che ci porterà intorno al luogo del più importante e controverso progetto del futuro di Milano.

Proposto da Guia Biscàro e Valerio Montieri, questo giro che gli organizzatori definiscono "una vera e propria esplorazione per ciclisti avventurosi", ci porterà a cono-

Tutti a scuola di... e in bicicletta

Di Storia, Geografia, Fisica, Matematica, Educazione alla Cittadinanza e di tanto altro si può parlare facendo entrare la bicicletta nelle scuole.

Scoprire quando e chi ha inventata la bicicletta e perché alcuni mestieri o periodi storici ne hanno facilitato le innovazioni può parlarci di Storia. E perché quelle ruote così grandi nei velocipedi? Semplice: è Geometria! E l'importanza di avere una bici in alcuni paesi lontani, dove la scuola è distante dal villaggio e possederne una diventa un lusso? Siamo nelle ore di Geografia. Scoprire i modelli più creativi, più veloci, più pazzi? Qui potremmo parlare di Educazione Tecnica!


Beltrami, 4ª A

Si passa poi alla conoscenza del codice della strada, ai segnali dedicati alla bicicletta, come ci si comporta sulle strade, cioè il rispetto delle regole. Sappiamo che gli adulti sono spesso i primi a non farlo e i ragazzi se ne accorgono subito: dare le multe (finte) agli automobilisti per i comportamenti scorretti dà loro grande soddisfazione nelle uscite a piedi o in bici in quartiere, uscite pensate proprio per conoscere la strada e imparare a pedalare in sicurezza. Con l'educazione stradale li educhiamo a essere cittadini responsabili, come si fa nell'ora di Educazione alla Cittadinanza.

Sicurezza è anche conoscere il mezzo che usiamo. È in buono stato? Ho le luci, il campanello? I freni sono a posto? Sappiamo riparare una camera d'aria? E che cos'è una camera d'aria? Scopriamo perché ha questo nome e così per tutte le parti della bicicletta. E questa può diventare una lezione di Italiano. Oppure si osservano le differenze fra le varie bici: da corsa, mtb, citybike, da città… perché quelle differenze? Parlando di attrito o aerodinamicità diventiamo, per un'ora soltanto, prof. di Scienze!

La bicicletta regala fitness, Denisa 4ª A

Seguo il vento
e non mi pento,
in bicicletta
vado ogni momento,
Valentina 4ª A

Questo e molto altro hanno scoperto i ragazzi delle scuole Milano e provincia dove quest'anno gli esperti del gruppo scuole di Fiab Ciclobby hanno realizzato gli interventi, secondo il progetto didattico *In bici ci piace*, che vuole portare nelle scuole la bicicletta come "sapere pratico", ma soprattutto vuole suggerire ai ragazzi una possibilità di autonomia negli spostamenti, piuttosto che essere accompagnati ovunque dall'auto dei genitori, e per il loro futuro un'alternativa sostenibile al mezzo motorizzato privato.

Alla fine del percorso i ragazzi più grandi delle scuole secondarie (le vecchie medie) potranno conseguire il 'Patentino del ciclista', come simbolica alternativa al patentino del motorino. Attraverso i laboratori hanno imparato a fare la manutenzione ordinaria della loro bicicletta e ne hanno costruita una in miniatura con materiali di recupero, hanno conosciuto gli interventi sulla ciclabilità nei paesi europei ma anche in Italia, imparando a confrontarsi con le buone e le cattive pratiche. E, *dulcis in fundo,* hanno conosciuto il loro territorio con le uscite in bici in cui si sono divertiti moltissimo!

Il progetto di FIAB Ciclobby, variamente articolato, è stato adottato da alcune scuole di Milano e provincia: la secondaria di I grado Giusti di Milano, le primarie M. Montessori, M. Polo e la secondaria di I grado E. Montale di Bollate, la secondaria di I grado B. Croce di Cesate, la primaria S. D'Acquisto di Rho. Abbiamo collaborato anche con Ciclodi, l'associazione FIAB di Lodi che ha attuato il progetto del 'Patentino del ciclista' anche presso la secondaria di I gr. E.Cazzulani.

La proposta Fiab si propone di portare nella scuola la bicicletta come fattore di crescita e di conquista di spazi di autonomia, come occasione di uscire dall'aula per esplorare il mondo esterno, come strumento di divertimento e di piacere per i nostri allievi.

Usare la bicicletta è una forma di sapere pratico e proprio in ciò sta il suo potenziale di apprendimento: contribuire ad avvicinare la scuola a esperienze di apprendimento concrete, operative, attive, coinvolgenti; rafforzare i ponti tra il sapere scolastico e l'esperienza reale.

Silvia Malaguti (Gruppo scuole Fiab)

Alessandro, 4ª A

scere (o a conoscere meglio) un paesaggio di straordinaria varietà proprio alle porte di Milano: parchi, cascine, campi, tangenziali e nuove infrastrutture, un insieme destinato a modificarsi quando l'Expo, già in forte ritardo rispetto ad adempimenti e decisioni, con una forte responsabilità quindi sulle spalle della nuova amministrazione comunale, arriverà a prendere forma e a occupare una parte di questo territorio. Nella speranza che lo occupi senza stravolgerlo a vantaggio di speculazioni edilizie di cui la nostra città non ha proprio bisogno.

L'emozione di ritrovarsi in tan quella della pace

"Vuoi la pace? Pedala!" è sempre una grande emozione. Sarà perché anche quest'anno eravamo davvero tanti in piazza Duomo (quanti, 10.000? Non so mai "dare i numeri" oltre le 300 persone) e vedere tanti ciclisti insieme fa proprio un bell'effetto. Sarà per i colori della bandiera della pace che sono bellissimi. Ma certamente anche per le toccanti parole di don Mario Antonelli, rappresentante della Diocesi di Milano, e di Flavio Lotti, coordinatore nazionale della Tavola della pace e della marcia Perugia Assisi 2011. Parole non solo sulla pace, ma anche sulla bicicletta come mezzo di pace per la filosofia di vita che incarna e i valori che rappresenta.

Siamo arrivati a piazza Duomo che era circa mezzogiorno, sette cortei diversi, partiti da tutta la provincia di Milano e da quelle di Lodi e Monza Brianza.

- I gialli: da Vimercate - Agrate - Caponago - Carugate - Inzago - Cernusco - Cologno Monzese.se - Vimodrone, accolti dalle nostre Donata Schiannini, Laura Coletta, Stefania Conversano (che in realtà era con loro già da Vimodrone).
- I verdi: da Sesto San Giovanni - Cinisello Balsamo - Cusano - Cormano - Bresso, accolti da Marco Capecchi, Mariella Berti, Bruno Bauer.
- Gli azzurri: da Abbiategrasso - Corbetta - Albairate - Gaggiano - Trezzano - Corsico, accolti da Paola Barsocchi, Armindo Bellazzini, Bruno Del Frate.
- I rossi: da Ossona - Sedriano - Arluno - Vanzago - Pregnana - Rho - Pero, accompagnati da Rho e in Milano da Andrea Scagni e Silvia Malaguti.
- I viola: da Garbagnate - Bollate - Novate, accolti da Guia Biscaro, Franca Balloni, Pietro Brunero.
- Gli arancioni: da Noviglio - Lacchiarella - Rozzano, accompagnati da Pietro Scafati e Marco Cocchetti.
- I blu: da Lodi - Vizzolo Predabissi - Melegnano - Pantigliate - Peschiera Borromeo - San Donato, accolti da Chiara e Cesare Casiraghi con Aldo Allegri.

Tutti con pettorine e palloncini del proprio colore, così, arrivando in piazza Duomo, abbiamo fatto delle file che formavano un'enorme bandiera della pace.

Quella di domenica 22 maggio è stata la quarta edizione di "Vuoi la pace? Pedala!", la prima che si è deciso di fare in primavera, sempre organizzata dal Coordinamento "La Pace in Comune" in collaborazione con Acli Milano e altre associazioni. Fiab Ciclobby, fin dalle scorse edizioni, contribuisce preparando i percorsi in città, concordati con i vigili, accogliendo i diversi gruppi nel punto di entrata in Milano e ac-

Il punto 7 della "piattaforma" di piazza Duomo letto da Eugenio Galli

"Vuoi la Pace? Pedala!" non è per caso una manifestazione in bicicletta. La scelta di questo mezzo di trasporto è dovuta al fatto che vogliamo scegliere la mobilità sostenibile. La bicicletta, il trasporto pubblico e l'intermodalità tra loro sono la soluzione per la mobilità quotidiana in un territorio come il nostro.

I NUMERI 2011

250 km di percorso
563 bandiere della pace
5000 palloncini colorati
2 km di striscioni colorati
80 comuni attraversati
60 comuni coinvolti attivamente

"Vuoi la pace? Pedala!" e la festa "Via Padova è meglio di Milano"

Due organizzazioni, messe in contatto da Fiab Ciclobby, si annusano, si piacciono, decidono di fare una cosa insieme; e la cosa funziona.

Fiab Ciclobby ha partecipato nel 2010 alla prima edizione della festa "Via Padova è meglio di Milano": un titolo un po' presuntuoso, lo ammetto, ma lasciatemelo dire, noi che abitiamo in via Padova abbiamo forse bisogno di esagerare un po' per scrollarci di dosso quella fama di ghetto, di Bronx, di Far West (questa è dell'ex vicesindaco De Corato) che ci è stata appiccicata. Certo, via Padova non è perfetta, ma non lo è nessun'altra parte di questa o di qualsiasi altra città. Da noi convivono 50 nazionalità e più di 70 realtà (associazioni, comitati, parrocchie, la biblioteca, scuole, gruppi teatrali, musicali, artistici, sportivi...), insieme a singoli cittadini, si sono unite per fare qualcosa di bello, di allegro, di positivo, di pacifico. Ed ecco l'aggancio con "Vuoi la pace? Pedala!": la pace.

L'anno scorso Fiab Ciclobby ha offerto alla festa un giro organizzato da Anna Pavan che ha portato una cinquantina di persone a vedere piccole e grandi cose scorrazzando in bici su e giù per il quartiere. Ma quest'anno la data della festa è venuta a coincidere con quella, appunto, di "Vuoi la pace? Pedala!". Che cosa fare, allora?

Un dirottamento in piena regola, con l'accordo delle due organizzazioni e il consenso dei vigili. Il gruppo nord est, quello giallo, che gli altri anni dalla ciclopedonale Martesana usciva sul viale Monza per raggiungere Loreto e il centro, quest'anno è uscito su via Padova e l'ha percorsa dall'inizio alla fine.

Credo che lo rifaremo la prossima volta, anche se le due date non coincidessero: gli amici ciclisti di fuori Milano ci hanno detto che il viale Monza era più "freddo", in pratica, la domenica mattina, quasi solo macchine in giro; in via Padova invece c'è sempre gente sui marciapiedi, qualcuno ti guarda stupito, qualcuno ti saluta, ti applaude. Il perfetto servizio d'ordine del gruppo ciclistico di Agrate e due macchine di vigili cordiali e collaborativi hanno garantito il percorso senza nessun malumore dei pochi automobilisti: forse anche merito della bandiera della pace in testa al gruppo?

Donata Schiannini

ti sotto la stessa bandiera,

compagnandoli fino a piazza Duomo.

L'obiettivo è manifestare la richiesta, rivolta al nostro Governo così come a quelli di tutto il mondo, di rispettare gli 8 obiettivi del millennio e di dire finalmente stop alla povertà, secondo quanto dichiarato e sottoscritto al vertice delle Nazioni Unite del 2000.

Pace e lotta alla povertà sono certamente due temi che si sposano molto bene con la bicicletta, mezzo così sostenibile per il nostro pianeta. E la nostra scelta di servirci di questo mezzo ogni giorno, di apprezzarne la semplicità e la lentezza è certamente un bel modo per portare avanti nel quotidiano obiettivi di civiltà. In attesa dell'appuntamento con la Marcia Perugia-Assisi del prossimo 25 settembre e con "Vuoi la pace? Pedala!" 2012.

Stefania Fuso Nerini

Pace in Comune e Acli ringraziano

Milano, 23 maggio 2011

Gentile Eugenio,

Vogliamo ringraziarvi per la collaborazione e l'impegno dimostrato da voi, nel far sì che la manifestazione "Vuoi la Pace? Pedala!" avesse un così significativo successo.

Non è stato facile riaffermare gli stessi risultati delle precedenti edizioni, soprattutto con una data differente rispetto al solito e in un periodo dell'anno particolarmente intenso.

Ma ancora una volta i risultati ci hanno dato ragione, con una Piazza Duomo coloratissima, un percorso in più della scorsa edizione, e una giornata in cui Milano e le nostre Province sono state "invase" dalla nostra gente. Il tutto è stato ben sottolineato dalla presenza della manifestazione di Domenica sui TG e su molti media.

Ma la maggiore soddisfazione ci deriva dall'aver costruito un appuntamento atteso e apprezzato da tanti cittadini del nostro territorio, una manifestazione per la pace e la convivenza civile che con la gentilezza della bicicletta si appropria di Milano e del suo territorio.

Un appuntamento che per molti è ormai fisso come la Marcia per la Pace Perugia Assisi, che quest'anno, con la presenza in Piazza Duomo di Flavio Lotti, abbiamo voluto collegare in modo forte e chiaro alla nostra manifestazione.

Molti cittadini ci hanno chiamato e scritto manifestandoci la loro felicità non solo per aver partecipato a "Vuoi la Pace? Pedala!", ma anche perché hanno vissuto una intera giornata di incontro, di dialogo, di festa insieme a persone che non avevano mai incontrato, ma con cui hanno condiviso, è il caso di dirlo, un pezzo di strada insieme.

Siamo certi che il lavoro svolto possa, debba proseguire nell'impegno quotidiano su ciascun territorio perché quei temi che abbiamo sostenuto siano all'ordine del giorno e all'attenzione di tutti.

Siamo convinti che dalla manifestazione del 22 maggio esca rafforzata l'idea forte del Coordinamento Pace in Comune, vale a dire che la pace, la lotta alla povertà e la cooperazione internazionale siano dei temi fondamentali nell'azione amministrativa degli Enti Locali. La prossima Amministrazione Comunale di Milano speriamo ne tenga conto.

È per questo che ti chiediamo di proseguire con sempre maggiore convinzione il vostro lavoro su questi temi e di partecipare con rinnovato impegno alle azioni che, come ACLI e come Coordinamento Pace in Comune, metteremo in campo nei prossimi mesi, a partire dalla Perugia Assisi del 25 settembre, che ci vede già pienamente attivi come Comitato Locale.

Insieme continueremo a dare un buon servizio ai nostri cittadini, anche su queste tematiche.

Grazie ancora per l'impegno e per la presenza!

Paolo Ricotti, Vicepresidente ACLI Milano, Monza e Brianza

Caro Silvio,

grazie per la bella lettera. Che dirti, in realtà mi sento quasi io in dovere di ringraziarvi.

Perché è stata una manifestazione intensa, con una ricca partecipazione, portatrice di contenuti oggi non banali. Sono quei momenti che, quando vengono vissuti, danno voce e corpo alle forti speranze per un futuro più sereno per tutti.

Le parole di Flavio Lotti, ma anche quelle del portavoce del cardinale Tettamanzi, mi hanno molto toccato.

Sono contento che anche Fiab Ciclobby abbia potuto dare il proprio contributo. Il merito credo vada riconosciuto alle persone (Guia, Stefania, Donata) che hanno collaborato alle attività preparatorie e organizzative, e a quelle che si sono rese disponibili per accompagnare i vari cortei, sottraendo il loro tempo alle molte attività che già svolgono per la nostra associazione (che, come sai, è onerata di molti impegni, ma, sinora, onorata da scarsi risultati: anche noi speriamo molto che con la nuova amministrazione si volti pagina dopo venti anni di oscurità). Teniamoci in contatto.

Ciao, Eugenio

Fiab Ciclobby a Ferrara tra cultura, natura e sapori

Una delle gite organizzate nel quadro dell'accordo tra Fiab e il Consorzio delle città d'arte della pianura padana.

Mi sono iscritta all'ultimo momento alla gita del 16–17 aprile a Ferrara e ne sono stata molto soddisfatta. Non solo per l'organizzatrice Mariella Berti, con cui già avevo fatto altre gite cicloculturali, ma anche per la presenza di un gruppo di simpatici ciclisti di Milano, Monza e Ferrara.

Il primo giorno, sabato, appena arrivati, i nostri ospiti ci hanno fatto conoscere le bellezze artistiche della città, patrimonio mondiale dell'Unesco. Una guida del Comune ci ha mostrato e raccontato la storia della parte medievale, con le sue vie centrali, con splendidi palazzotti di mattoni rossi e archi, con la zona ebraica - che ha visto la deportazione di 150 ebrei durante il fascismo - e della parte rinascimentale con il celebre Palazzo dei Diamanti e il Palazzo Schifanoia. Il Castello segna la divisione tra queste due parti della città.

E poi un simpatico e facile giro alle mura attraversando alcuni parchi cittadini.

Nel tardo pomeriggio ci siamo spostati nella sede della Fiab Amici della Bicicletta di Ferrara per ascoltare la presentazione del libro *La signora del caviale* (Cult Editore) di Michele Marziani, autore anche dei romanzi *La trota al tempo di Zorro* (Derivi Approdi) e *Umberto Dei. Biografia non autorizzata di una bicicletta* (Cult Editore), che è stato presentato anche a Milano, sempre a cura di Mariella, e da cui è stata tratta la commedia musicale che abbiamo visto l'anno scorso al Rosetum.

La signora del caviale è una storia immaginaria con al centro la pesca allo storione (che fino agli anni Cinquanta è stata un'importante attività nell'economia della zona), le persecuzioni razziali e la guerra. La lettura di alcune pagine, le domande fatte da Ines Pedrini (presidente della Fiab Ferrara) all'autore e le sue risposte ci hanno conquistato e coinvolto, tra un groppo in gola e un sorriso.

Abbiamo concluso questa prima giornata con la cena in un ristorante caratteristico dove abbiamo assaggiato i prodotti tipici come la "salama da sugo", una specie di cotechino molto saporito.

Stanchi ma felici siamo ritornati all'ostello in pieno centro della città.

La domenica ci siamo alzati col sole e l'aria mite, pronti, dopo colazione, per percorrere parte dell'argine destro del fiume Po. Ci siamo incontrati nella piazza della Cattedrale e via per un 25 chilometri, toccando Francolino, Pescara, Sabbioni, Zocca. Nonostante il vento un po' contrario all'andata, tutti siamo stati molto bene e dopo qualche ora abbiamo raggiunto nel borgo di Ro il mulino che ha ispirato il romanzo di Riccardo Bacchelli *Il mulino del Po* e l'omonimo sceneggiato televisivo di qualche decennio fa.

Purtroppo il mulino era in riparazione e sarebbe ritornato al suo posto solo l'indomani, però abbiamo visto foto e ascoltato le spiegazioni fornite da una giovane e appassionata guida: ci ha detto che in quelle zone una volta i mulini ad acqua erano numerosi e producevano un macinato speciale detto *gentil rosso*, che si dice fosse particolarmente buono perché macinato con crusca e germe.

Al ritorno ci siamo fermati a mangiare a Pontelagoscuro in un bel ristorante a fianco degli ex stabilimenti dell'Eridania, oggi sede di esposizioni. Il pranzo è stato ottimo, sostenuto da un discreto vino e da una buona compagnia.

Infine, nel pomeriggio, in attesa della partenza alcuni di noi hanno visitato alcuni palazzi della città, con entrata gratis per la settimana della cultura; poi tutti dritti alla stazione.

Non si poteva volere di più: gita tranquilla, ma stimolante e simpatica. Alla prossima!

Rosa Calderazzi,

Pillole di sicurezza

di Eugenio Galli

Periodicamente qualcuno ci rimprovera di non dire, di non fare abbastanza sui temi della sicurezza stradale, di essere troppo condiscendenti rispetto ai molti ciclisti che circolano con imprudenza sulle strade mettendo a repentaglio la propria e altrui sicurezza (senza luci, sfrecciando sui marciapiedi, spaventando i pedoni ecc.). In realtà la nostra associazione è da anni impegnata anche su questi temi. Ha organizzato attività, iniziative diverse. Ad esempio un decalogo sulla sicurezza del ciclista; una presentazione di due ore su questo tema; il Forum sulla sicurezza stradale insieme alla Fondazione Rete Civica di Milano; ha richiesto e ottenuto la costituzione del Tavolo comunale su questi temi (poi fallito per debolezza della volontà politica); promuove periodicamente l'iniziativa "Bici sicura"...

Si potrà allora affermare che non è ancora abbastanza, perché si può sempre fare qualcosa di più. Ma non sono in molti a poter dire di avere fatto altrettanto. E certamente è stato spesso latitante il fronte istituzionale, che non può ritenersi una semplice comparsa, ma deve invece essere protagonista attivo e partecipe.

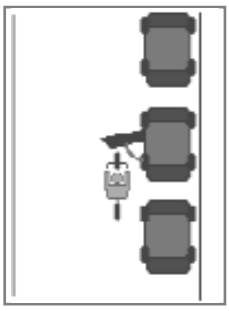
Sulle strade – troppo spesso arene insanguinate e dominate da una patologica aggressività – abbiamo bisogno anche di un nuovo galateo, di un codice etico condiviso che non faccia sentire nessuno fuori luogo.

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

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

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

*Ciò evidenzia l'importanza di valutare i **pericoli**, studiare le **norme** (la maggior parte degli incidenti è dovuta a infrazioni) e imporsi **comportamenti** prudenti.*



Casi frequenti di collisione

Collisione n. 2: la portiera aperta

Un altro tipo di incidente frequente: un'auto parcheggiata apre la porta proprio davanti a te (violazione **art. 157, comma 7 CdS**). *Se la distanza è ridotta e i riflessi non sono pronti, l'impatto è inevitabile e le conseguenze possono essere anche molto gravi.*

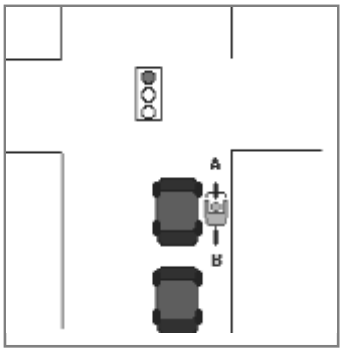
Come evitare questa collisione:

FBL (*Fa' Balà L'oeucc*): tieni d'occhio le auto parcheggiate. Per quanto possibile sorveglia gli occupanti delle auto e cerca di anticipare un'apertura improvvisa.

Consiglio pratico. Spostati leggermente a sinistra. In presenza di veicoli in sosta, riservati un margine di movimento in modo da poter evitare un'apertura improvvisa degli sportelli. Questo compatibilmente con il resto del traffico, in particolare quello che sopraggiunge alle tue spalle.

Collisione n. 3: rosso shocking

Ti fermi ad un semaforo rosso (o ad uno STOP) immediatamente a destra di un'automobile, in attesa allo stesso segnale. L'automobilista non ti vede. Alla ripresa della marcia, tu vai dritto, l'auto gira a destra e ti investe.



La situazione è ancora più pericolosa quando sei fermo accanto ad un mezzo pesante: un autobus, un camion o simili, dove il rischio è di finire stritolati sotto le ruote del veicolo (problema del blind corner *o "angolo cieco" di cui si parlerà più avanti).*

Come evitare questa collisione:

Fermati in un punto in cui sei visibile. Fermati davanti all'auto, in prossimità del suo margine destro (vedi punto "A" in figura), e non di fianco: questo ti rende visibile da qualunque direzione e eviti di farti tagliare la strada.

Se non ti trovi in prossimità del semaforo ma fra due auto incolonnate, fermati davanti alla seconda (ossia nel punto "B" dietro alla prima auto), in modo da permettere a quest'ultima di vederti chiaramente.

Se scegli il punto "A", alla ripresa della marcia (luce verde del semaforo) libera rapidamente l'incrocio. Se scegli il punto "B" non superare da destra il veicolo che ti precede, perché potrebbe svoltare a destra improvvisamente, tagliandoti la strada.

Fai molta attenzione a superare veicoli fermi in prossimità di un semaforo: rischi di essere colpito dallo sportello di un passeggero che scende dall'auto sul lato destro o investito da un'auto che inaspettatamente decide di entrare in un parcheggio o di affiancarsi al margine destro della carreggiata.

Consiglio pratico. Non fare affidamento sul fatto che tutti gli automobilisti segnalino con anticipo i cambi di direzione. Quello della freccia è un obbligo (**art. 154, comma 1 CdS**). sempre meno rispettato, una grave infrazione scarsamente punita. Dai per scontato che l'auto al tuo fianco possa sempre svoltare all'improvviso.

È in partenza Lombardiainbici 2011

Promossa dal coordinamento delle associazioni lombarde Fiab, l'ottava edizione di *Lombardiainbici* si svolge anche questo anno nella "Settimana europea della mobilità sostenibile", dal 16 al 22 settembre 2011.

La manifestazione, che ha come obiettivo generale quello di favorire lo sviluppo e la diffusione dell'uso della bicicletta come modalità di trasporto compatibile e rispettoso dell'ambiente, si presenta come un contenitore di eventi, organizzati spontaneamente da una grande varietà di associazioni e soggetti della Lombardia, uniti dal tema comune dell'uso della bicicletta, appunto.

Scuole di ogni livello, associazioni sportive, amministrazioni comunali e provinciali, gruppi di cittadini attenti alla qualità dell'ambiente, consorzi dei parchi, associazioni Fiab lombarde organizzeranno in questa settimana eventi come (ma non solo) cicloescursioni, visite culturali in bicicletta, giochi nelle scuole, gite alla scoperta del territorio, percorsi accompagnati casa-scuola per gli alunni, conferenze e approfondimenti sul tema della mobilità sostenibile, censimento dei ciclisti nelle aree urbane.

Quest'anno poi c'è una novità: il *Lombardia bike tour*. È la prima edizione di una cicloescursione di tre giorni (16-18 settembre), che si ripeterà ogni anno con percorsi diversi, alla scoperta del territorio e delle città della nostra regione: quest'anno partendo da Milano passerà per Brescia, Cremona, Lodi (città aderenti al circuito "Città d'arte della pianura padana": vedi l'articolo di Rosa Calderazzi a pagina 18), per concludersi ancora a Milano.

Un gruppo di ciclisti farà il percorso intero e altri si aggregheranno tappa per tappa. L'iniziativa ha già raccolto l'interesse di numerose amministrazioni delle città attraversate e intende porsi come l'evento di riferimento dell'intera manifestazione.

Come per tutte le precedenti edizioni, *Lombardiainbici 2011* ha il patrocinio dalla Regione Lombardia, di amministrazioni provinciali e comunali, di comunità montane, dell'Ufficio scolastico per la Lombardia e di altri enti.

Contatti: sito www.fiab-onlus.it; mail lombardiainbici@fiab-onlus.it; segreteria Fiab, via Borsieri, 4/2, 20159 Milano tel. 02.60737994.

Studenti alla cyclette, ma non per dimagrire

In un istituto tecnico di Roma gli studenti pedalano producendo energia elettrica. Ciascuno ha una tessera magnetica che registrando il tempo di pedalata permette di gareggiare con i compagni e vincere libri, dvd, ingressi al cinema.

Qualche anziano, forse, ricorda le biciclette sulle quali, ai tempi di guerre per fortuna passate, le persone pedalavano a turno per alimentare la lampadina dei rifugi antiaerei. Oggi non è la necessità pratica, ma sono un progetto educativo e un'idea di futuro a dar vita a questo che ormai, più che un progetto, è una realtà. Il progetto didattico dell'architetto Oscar Santilli, insegnante dell'Istituto Tecnico G. Vallauri di Roma, punta a rendere attivo l'apprendimento del valore dell'energia attraverso la sua produzione muscolare. Chi ha pedalato per un'ora per produrre 100 watt avrà un'idea molto più concreta del valore dell'energia, e di quanto costi produrla, tanto che forse gli passerà la voglia di sprecarla.

Nella "sala dell'energia" dell'Istituto Vallauri sono installate 18 postazioni ciclo-dinamiche, capaci di produrre energia elettrica grazie alle loro dinamo a propulsione umana. Per chi preferisce, o ha bisogno, di esercitare più le braccia che le gambe sono disponibili postazioni nelle quali l'energia si produce non pedalando, ma girando a mano delle manovelle.

È prevista anche la figura dei donatori di watt: docenti, non docenti, genitori, ex studenti, dirigenti potranno avere in dotazione una carta di credito energetica da caricare pedalando, nei limiti consentiti dalla loro età e forma fisica. E anche loro, come gli studenti, potranno scegliere tra ricevere regali (che si spera sempre in maggior numero possano essere forniti da sponsor) e offrirli come contributo alla scuola o a una classe; sembra incredibile, in una società che spesso viene descritta come inguaribilmente individualista, ma molti già fanno questa scelta.

D.S.

"Habemus Trenord"

È nata la nuova azienda di trasporto ferroviario regionale lombardo: buone intenzioni, soliti problemi.

L'attesa è stata lunga ma finalmente il capotreno ha fischiato per la partenza della nuova azienda **Trenord**, già in ritardo nel caso del trasporto bici+treno, dato che ci si sarebbe aspettati un'azienda che vuole offrire "un servizio con standard di efficienza e qualità paragonabili ai migliori sistemi europei" come recita l'opuscolo "Il trasporto regionale cambia prospettive" a firma del presidente Formigoni e dell'assessore Cattaneo.

Trenord non è altro che la fusione dell'azienda lombarda LeNord con la Direzione Regionale Lombardia di Trenitalia, acquisita ora dalla Regione Lombardia.

La nuova azienda ci ha presentato a giugno le **nuove Condizioni di Trasporto** che secondo la direzione vogliono essere un documento trasparente, semplice, e in via di definizione con la collaborazione del pubblico per dicembre 2011, di facile consultazione e a disposizione del pubblico, anche se il sito è ancora in lavorazione.

Le nuove regole mostrano qualche apertura verso il trasporto bici, tranne per le tratte exLeNord che sembrano aver conservato l'orario ridotto alla faccia della tanto sbandierata cadenzialità, ma la realtà rimane quella dell'assenza di spazi adeguati sui treni e un caos alle biglietterie per i supplementi e abbonamenti bici, speriamo solo momentaneo.

Trenord ha però messo a disposizione del pubblico un numero verde per qualsiasi richiesta o segnalazione: 800.500.005.

Possibilità di trasporto bici

- Il sito della nuova azienda Trenord è ancora in lavorazione, perciò per conoscere la ciclabilità di un treno, cioè se vi si può trasportare la bici intera al seguito del viaggiatore, occorre ancora consultare il sito **www.trenitalia.com controllando la presenza del simbolo bici.** Tendenzialmente i treni ciclabili sono più rari nelle fasce orarie tipiche dei pendolari. Tali indicazioni ci sono anche sull'orario ufficiale Trenitalia venduto in edicola e affisso nelle stazioni.
  Attenzione perché gli orari pubblicati da altri editori (Grippaudo, etc.) e quelli affissi nelle stazioni exLenord non dispongono delle indicazioni dei treni ciclabili. **Consultare il sito Trenitalia o chiamare il num. verde 800.500.005 .**
- A prescindere dalla presenza sul treno del vano-bici, **è possibile caricare fino a 5 bici per carrozza**, una per viaggiatore e non più lunga di 2 m. Rimane però la discrezione del capotreno che ha la facoltà di bloccare la salita dei viaggiatori con bici al seguito in casi di emergenza o di straordinario affollamento.
- Sulle corse sostitutive con pullman non è possibile il trasporto bici, salvo che questo non sia effettuato per emergenza.

Costi trasporto bici

- Il supplemento bici, valevole 24 ore, per viaggi su treni Trenord, cioè entro i confini tariffari lombardi (Novara, Tortona, Piacenza, Arona e Peschiera del Garda) **ora costa: 3,00 euro**, ma al momento nelle biglietteie exTrenitalia viene rilasciato solo compilato a mano! Attendiamo una data dalla quale sarà acquistabile in tutte le biglietterie della città e della regione. Per viaggi oltre tali stazioni occorre acquistare il solito supplem. bici 24h da 3,5 euro.
- Anche con Trenord è possibile trasportare la bici con un secondo biglietto uguale a quello del passeggero.
- L'abbonamento annuale per la bici, valevole 12 mesi dalla convalida per viaggi entro gli stessi confini lombardi, **ora costa 60 euro per tutti**. A Milano sembra sia acquistabile solo a P.ta Genova, attendiamo che lo sia in tutte le biglietterie della città e della regione.
- Nell'ambito urbano di Milano, cioè entro i confini tariffari milanesi, **per la bici si usa il biglietto urbano ATM da 1 euro**, come per portare la bici sul metrò.
- La nostra **Convenzione Regionale non vale più** (prevedeva abbonamento e supplementi bici scontati per i soci) ma i costi di supplemento e abbonamento bici si sono allineati a quelli che erano riservati ai soci.
- Sui **treni S5** (Varese-Milano Passante-Treviglio) il sabato e la domenica la bici al seguito viaggia **gratuitamente**.
- Per quelle località senza biglietteria o con emettitrice non funzionante, è ora possibile **fare il biglietto a bordo (anche per la bici) senza sovrapprezzo**, a treno partito, presentandosi dal capotreno nella prima carrozza.
- Prossimamente sarà possibile acquistare biglietti e abbonamenti Trenord per bici anche negli **ATMPoint** o altri punti vendita ATM.
  Per le vendite di supplementi e abbonamenti bici nelle biglietterie Trenord, occorre avere ancora un po' di pazienza perché il sistema di bigliettazione fra sportelli exTrenitalia ed exLeNord non è ancora uniforme (riceveremo una informativa dalla dirigenza Trenord con la data dalla quale sarà possibile acquistare tali titoli di viaggio).

Sconti comitive

- La nuova azienda Trenord, nell'ambito delle tratte sul suo territorio, applica lo **sconto del 20% ai gruppi di 10 o più persone, con o senza bici, e riserva i posti**.
- E' obbligatorio fare una **prenotazione** telefonica al num. verde 800.500.005, almeno 5 gg lavorativi feriali prima della gita, avvisando se le persone sono munite di biciclette e attendendo l'autorizzazione da Trenord.
- In questo caso, per i viaggi effettuati su treni Trenord entro i confini lombardi, **non è più valida la nostra convenzione nazionale** (chiamata anche Accordo CAI-FIAB, che prevede lo sconto per i nostri gruppi). Quest'ultima vale solo per i viaggi oltre Lombardia. Non è ancora chiaro, però, dove si possono fare i biglietti scontati per gruppi FIAB.
- Nel caso di comitive in partenza da stazione senza biglietteria, è possibile **ritirare il biglietto e saldare il prezzo nelle mani del capotreno**.
- In caso di sciopero o interruzione del servizio, Trenord contatterà il referente della comitiva per la **riprogrammazione** del viaggio o per il **rimborso** dei biglietti.

Bici pieghevoli, 'ridotte' o smontate nella sacca

- E' possibile trasportare qualsiasi bici gratuitamente purché smontata e chiusa in una sacca, oppure una bici pieghevole o di dimensioni ridotte, anche soltanto piegata senza sacca, se le sue dimensioni non superano i **cm 80x110x40**.

Silvia Malaguti (referente FIAB intermodalità Lombardia)

Un accordo importante tra Fiab e il **Circuito delle città d'arte**

Tre anni per sperimentare e consolidare una collaborazione che promette bene: quella tra il Circuito delle città d'arte della pianura padana e la nostra federazione nazionale.

Sabato 7 maggio, presso il Municipio di Parma, Mario Marini, presidente del Circuito delle città d'arte della pianura padana (Alessandria, Bergamo, Brescia, Cremona, Ferrara, Lodi, Modena, Mantova, Parma, Pavia, Piacenza, Reggio Emilia, Vercelli), e il presidente della Fiab, Antonio Dalla Venezia, hanno firmato una convenzione triennale per unire le forze e collaborare al fine della promozione, della conoscenza e della frequentazione in bicicletta dei territori di queste città. Questo accordo rende più stabile il rapporto di collaborazione cominciato l'anno scorso.

Con l'accordo, le Città d'arte riconoscono nella Fiab un interlocutore affidabile e competente in materia di cicloturismo, l'interlocutore giusto con il quale puntano a sviluppare un turismo sostenibile e responsabile, che valorizzi e apprezzi le loro bellezze senza portare gli effetti collaterali dannosi provocati dal turismo consumistico; e la Fiab non può non apprezzare questo approccio al turismo, che coincide proprio con uno dei suoi obiettivi statutari.

Il consorzio delle città farà di tutto per promuovere gli itinerari cicloturistici verificando il numero e la qualità dei percorsi esistenti, i servizi turistici relativi tra cui assistenza tecnica, noleggio e parcheggio di bici, mappe, informazioni, spazi di accoglienza come alberghi, bed & breakfast, ostelli, locande e ristoranti disponibili e attrezzati. E certo sarà data particolare attenzione agli aspetti storico-artistico-culturali, naturalistici ed enogastronomici. Fiab, da parte sua, metterà a disposizione i suoi tecnici, il portale Bicitalia e i volontari che saranno disponibili a trovare e provare i percorsi ciclabili migliori, oltre alla sua rete di contatti europei per favorire l'arrivo di cicloturisti responsabili da tutta Europa.

Sarà anche necessario - e i due sodalizi si attiveranno insieme a questo scopo - ottenere migliori servizi di trasporto bici al seguito, essenziali per la crescita del cicloturismo nazionale ed europeo.

D.S.

Siviglia, come dire: "Se si vuole fare, è **possibile**"

Siviglia non è solo la città del celebre Barbiere rossiniano: da qualche anno, e in poco tempo, la bici è stata al centro di una vera rivoluzione della mobilità, che ha fatto della capitale dell'Andalusia una Copenhagen del sud Europa. A dimostrazione che è la volontà a rendere possibile il cambiamento.

Si è svolta a Siviglia, dal 23 al 25 marzo scorsi, la 19ª Conferenza internazionale sulla Mobilità ciclistica "Velo-City", per iniziativa di European Cyclists' Federation (ECF) insieme all'Amministrazione comunale della capitale andalusa.

Oltre 120 relatori hanno presentato e discusso le loro tesi nelle sessioni plenarie, nei workshop e nelle tavole rotonde. Unanime il consenso manifestato per i risultati ottenuti dalla città di Siviglia che ancora nel 2004 aveva un traffico ciclistico residuale e, **in soli 4 anni di lavoro** (da fine agosto 2006 al 2010), ha dato attuazione al Piano urbano della ciclabilità, realizzando circa **140 Km** di percorsi ciclabili e servizi ai ciclisti, e **passando da uno 0,2% al 6,6% della mobilità ciclistica in ambito urbano**. Per questa ragione Siviglia è stata battezzata la "Copenhagen del sud".

Le linee di lavoro seguite dai progettisti della città andalusa sono state così sintetizzate: massimizzazione della sicurezza e della sensazione di sicurezza; omogeneità e semplicità del disegno di rete; continuità dei tracciati; connessione utile e rapida di tutta la città; riduzione dei contatti tra ciclisti e veicoli a motore (separazione); riduzione della velocità del traffico motorizzato (*traffic calming*). L'evoluzione non si arresta, al punto che si sta pensando a una inversione normativa: oggi tutte le strade sono a 50 km/h salvo eccezioni a 30 km/h. Successivamente quella dei 30 km/h, con precedenza alla bici, dovrebbe diventare la regola.

In molti degli interventi è stata ribadita l'importanza della partecipazione: eletti, funzionari e organizzazioni devono lavorare insieme.

Occorrono programmi misurabili, obiettivi specifici, priorità chiare, istituzioni politiche affidabili, cooperazione tra governo e cittadini. Nelle città italiane esiste tuttora una competizione per lo spazio, mentre soprattutto in Europa la crisi economica degli anni '70 è stata un'opportunità per favorire cambiamenti forti (come ad esempio a Copenhagen e Amsterdam). L'ambiente urbano deve favorire l'attività fisica: utilizzo di mezzi pubblici e bici e disincentivo della motorizzazione privata. Si tratta di questioni relative all'utilizzo dello spazio pubblico, che è di tutti: non è un problema tecnico, ma politico.

L'utilizzo dell'analisi economica costi-benefici ha messo in luce i costi della mobilità motorizzata (tempo, incidenti, inquinamento ed esternalità negative), ma ci sono anche aspetti di difficile valuta-

Parole su due ruote

Intrapresi un viaggio irto di difficoltà perché procedevo in senso inverso a un flusso ininterrotto di camion, jeep e carri armati alleati che spesso mi buttavano fuori strada. Fin da subito quella bicicletta mi diede un'impressione di solidità, dava sicuro affidamento. Per i più lunghi 55 km della mia vita la bicicletta non mi tradì mai! Non forai mai! Non si storse un raggio, non saltò la catena, non si ruppe mai! Arrivai a Porto Empedocle, trovai mio padre sano e salvo, e ripercorsi quella strada ancora più dissestata. E di nuovo la bicicletta Montante non mi abbandonò. Era una bicicletta Montante, una meravigliosa bicicletta fabbricata proprio dalla ditta di Serradifalco fondata da Calogero Montante.

Andrea Camilleri

Il cicloraduno regionale lombardo a Bergamo, in occasione del trentennale dell'associazione A.RI.BI

Sabato 1° ottobre e domenica 2 si svolgono in diverse regioni i raduni regionali delle associazioni Fiab. Per la Lombardia il raduno si svolge a Bergamo. Al momento di andare in stampa il programma non è ancora disponibile, ma i ciclisti lombardi lo potranno trovare sul sito di A.RI.BI. (Associazione per il Rilancio della Bicicletta) www.aribi.it, o potranno chiedere notizie via mail ad aribiufficio@gmail.com. Chi non ha confidenza con la posta elettronica può scrivere ad A.Ri.Bi.,Casella Postale n. 20 - Via Gleno "Casa dello Sport" - 24124 Bergamo.

zione economica (felicità, benessere psicofisico), sicché l'analisi economica non è di per sé esaustiva. Ma in generale si evidenzia che il ritorno di investimenti sulla ciclabilità è molto elevato rispetto ad analoghi investimenti sulla mobilità a motore.

Il maestro di cerimonie, **Gil Peñalosa**, già assessore ai Parchi e al tempo libero della città di Bogotà, non si è limitato ad introdurre ospiti, rappresentanti delle istituzioni e prestigiosi relatori ma ha egli stesso, con l'ausilio di video e presentazioni, portato testimonianza diretta di buone pratiche di mobilità ciclistica in Canada, Stati Uniti e Sud America (cfr. anche http://www.8-80cities.org). Sarà stato anche a causa della sua presenza che tra i 900 partecipanti, la delegazione proveniente dall'America Latina era numerosa come non mai.

Tra gli eventi che hanno prolungato per l'intera settimana la presenza a Siviglia di delegati ed esperti di mobilità ciclistica internazionali, l'assemblea generale dell'European Cyclists' Federation (20-21 marzo) e la visita guidata in bicicletta, da Puerto Serrano a Olivera, della *Via Verde de la Sierra*, una ciclovia di 36 km realizzata dove prima correvano i binari di una ferrovia ormai dismessa (26 marzo). Lungo quella infrastruttura, popolata da ciclisti (e camminatori) di tutte le età, le stazioni sono diventate centri visita o strutture per la ricettività di cicloturisti con bar, ristoranti e appartamenti a forma di vagoni ferroviari. Non a caso alla *Via Verde de la Sierra* è stato assegnato il Premio Europeo delle Vie Verdi nel 2005 e nel 2009.

La settimana della bici si è poi chiusa domenica con una grande "parata" in bicicletta, con in testa il Segreterio generale ECF, l'olandese Bernhard Ensink, a cui hanno partecipato migliaia di sivigliani in bici ma anche centinaia di pattinatori.

Nel corso della sessione di chiusura della Conferenza, è stata approvata e sottoscritta la ***Carta di Siviglia***. Il documento, articolato in quindici punti, è stato firmato anche dal Presidente della FIAB, Antonio Dalla Venezia.

Nella Carta si dichiara fra l'altro che «*La ciclabilità offre un accesso sostenibile al trasporto per molte persone, assicurando un'equa inclusione sociale. (...)Una maggiore ciclabilità riduce la congestione del traffico e conduce ad un uso più efficiente dello spazio per il trasporto. Le città ciclabili hanno una più elevata qualità dello spazio pubblico in generale. (...) Il potenziale di biciclette per il trasporto di merci all'interno delle città è spesso sottovalutato: l'utilizzo potrebbe essere di molto maggiore se le autorità creassero migliori condizioni per questa modalità di trasporto. (...) Una infrastruttura sicura e confortevole per il ciclismo permette ai giovani e agli anziani di essere mobili utilizzando un sano ed ecologico mezzo di trasporto. (...) È più economico investire in infrastrutture ciclistiche che in infrastrutture per il trasporto individuale motorizzato. I calcoli sul costo integrale (che tengono conto di costi e benefici sulla salute, ambientali, sociali ed economici) mostrano che vi è un elevato ritorno sugli investimenti a favore della ciclabilità (...)*».

Applaudita la cerimonia di passaggio di consegne tra gli organizzatori di Siviglia e quelli del prossimo anno. L'edizione "global" del Velo-City si terrà a Vancouver, Canada, dal 26 al 29 giugno. Già pronto lo slogan *Cities in Motion*.

Eugenio Galli e *Lello Sforza*

Appuntamenti

LEGENDA
pianura
collina
montagna
difficoltà
aereo+bici
auto+bici
treno+bici
pullman+bici
traghetto+bici
metro+bici MM
funivia+bici
anche per ragazzi
evento nazionale FIAB

Luglio

In città

Martedì 19 Luglio Bicigelato. Dove si puo' gustare il gelato piu' buono?? **Ritrovo** h 21.15, Piazzetta Reale. In caso di pioggia l'appuntamento e' annullato. *Proposta di: Marialuisa Bonivento, bonivento@libero.it*

Ciclistica km 90

Domenica 24 Luglio Dalla terra dei funghi porcini al Mar Ligure. Una bella ciclabile tra Ostia Parmense e Borgotaro, il borgo antico di Varese Ligure ed il mare. Pranzo al sacco. *Proposta di: Roberto Facchini, cell.3389005578*

Cicloturistica km 70

Domenica 24 Luglio Dai laghi ameni alla macchia del Ticino. Gita dal percorso particolarmente variegato e panoramico. Il tragitto che ci vedrà impegnati in continui saliscendi, ci permetterà di godere ammirevoli scorci di angoli lacustri, per concludere lungo il maestoso Ticino e la ciclabile del naviglio che da esso deriva. City Bike, Corsa, MTB. **Ritrovo** h 08.30, Mi Porta Garibaldi. Pranzo al sacco o in trattoria. *Proposta di: Pietro Scafati, ab.02-877295, cell.393-1692907, pietroscafati@fastwebmail.it*

In città

Martedì 26 Luglio Bicigelato. Insieme gustiamo un gelato... **Ritrovo** h 21.15, Piazzetta Reale . In caso di pioggia l' appuntamento e' annullato. *Proposta di: Marialuisa Bonivento, bonivento@libero.it*

Ciclistica km 110

Domenica 31 Luglio Da Stresa a Milano. Rientro in bici. City Bike, Corsa, Ibrida. 10 € (treno + bici, solo andata). **Ritrovo** h 07.30, Mi Centrale. Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica km 65,

Domenica 31 Luglio Gita fra i vigneti. City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. 20% sterrato. Acquisto biglietti in proprio. **Ritrovo** h 08.00, Mi Centrale. Pranzo in trattoria. *Proposta di: Raffaele Peccioli, cell.339 8236496, raffaele_p@libero.it*

Agosto

Ciclistica km110

Domenica 7 Agosto Al castello di Belgioioso. *City Bike, Corsa, Ibrida.* **Ritrovo** h 09.00, Piazza 24 Maggio (Darsena). Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Ciclistica km90

Domenica 7 Agosto Lago e Collina. Costeggiando il Lago d'Iseo fino a Lovere e dopo la piacevole salita a Clusone. *Corsa, Ibrida, MTB.* **Ritrovo** h 07.40, Mi Centrale. . Pranzo al sacco. *Proposta di: Roberto Facchini, cell. 3389005578*

Cicloturistica km80

Domenica 14 Agosto A Biella alta da Santhià a Vercelli. *City Bike, Corsa, Ibrida. 16 €.* **Ritrovo** h 07.30, Mi Centrale. Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani*

Cicloturistica km80

Domenica 28 Agosto Da Peschiera a Mantova. *City Bike, Corsa, Ibrida. 23 €.* **Ritrovo** h 07.30, Mi Centrale. Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani*

Settembre

Cicloturistica km80

Domenica 4 Settembre Abbazia dei SS Nazzaro e Celso, castello Rovasenda. *City Bike, Corsa, Ibrida. 14 €.* **Ritrovo** h 07.30, Mi Centrale. Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica km60

Domenica 4 Settembre Il Villoresi e il Parco di Monza. Attraverso il Parco Nord e le piste ciclabili di Cusano Milano e Paderno Dugnano, raggiungeremo la Villa Bagatti Valsecchi di Varedo. Percorreremo la ciclabile, di recente realizzazione, lungo il Canale Villoresi arriveremo al Parco di Monza, ove si farà una piacevole passeggiata! Stesso percorso per il rientro. 10% sterrato. *Passeggio, City Bike, Corsa, Ibrida, MTB.* **Ritrovo** h 08.45, Sede Ciclobby. Pranzo al sacco. *Proposta di: Marisa Scaffidi e Paola Galbusera, cell. Marisa 3474001448, arcobaleno170@ hotmail.com*

Cicloturistica km25

Domenica 4 Settembre La giornata della cultura ebraica. Programma da definire a seconda delle manifestazioni previste. *Passeggio, City Bike, Corsa, Ibrida, MTBPranzo* in trattoria. *Proposta di: Aurelio Giuseppe Heger, cell. 337361818, auriheger@alice.it*

Cicloturistica km100

Domenica 4 Settembre Bergamo – Romano di Lombardia. *City Bike, Corsa, Ibrida. 13 €.* **Ritrovo** h 07.15, Mi Porta Garibaldi. Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Per partecipare alle cicloescursioni

Lo spirito con cui si partecipa alle iniziative di Ciclobby è quello di **collaborazione e autonomia**. Collaborazione perché tutte le nostre attività sono svolte da volontari; autonomia perché Ciclobby non è un'agenzia turistica e quindi ognuno deve essere in grado di gestire eventuali inconvenienti che dovessero presentarsi nel corso delle attività. I nostri volontari faranno il possibile per aiutare chiunque abbia bisogno, ma nulla è dovuto da parte loro.
Le regole che seguono servono proprio a minimizzare gli inconvenienti e le incomprensioni.
Le attività proposte da Ciclobby sono normalmente aperte a tutti, anche se ad alcuni eventi occorre iscriversi e per alcune gite in città è richiesta una quota. **Sono invece riservate ai soci le cicloescursioni.**

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

Bicicletta e abbigliamento
I partecipanti devono presentarsi con la bicicletta in ordine (cambio, freni e luci perfettamente funzionanti) e adatta al percorso, con camere d'aria di scorta, pompa e attrezzi per le riparazioni.
Consigliamo di utilizzare sempre il casco e di indossare indumenti adatti.
La partecipazione alle iniziative di FIAB Ciclobby Onlus implica la conoscenza e l'accettazione del Regolamento di partecipazione, consultabile presso la sede o sul sito. Sottoscrivere la domanda di ammissione alle attività dell'associazione e prendere visione delle norme che ne regolano lo svolgimento è un modo per partecipare con spirito collaborativo e consapevole.

Evento FIAB

Domenica 4 Settembre - Giovedì 8 Settembre Ti-Bre Dolce - Bicistaffetta 2011. Variante Tirrenica della Ciclopista del Sole: Veneto - Lombardia - Emilia - Liguria - Toscana. Itinerario: Verona, Mantova, Sabbioneta, Casalmaggiore (Cremona), Colorno, Parma, Sala Baganza, Passo Della Cisa, Pontremoli, Sarzana (La Spezia), Fiumaretta, Marina Di Carrara (Massa Carrara), Viareggio (Lucca), Pisa, Livorno. *info@fiab-onlus.it*

In sede

Giovedì 8 Settembre Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby. Le riunioni sono aperte a tutti coloro che, soci o non soci, vogliano dare il loro contributo allo sviluppo dell'associazione con proposte, suggerimenti, offerte di collaborazione. h 20.30, Sede Ciclobby

Cicloturistica km30

Sabato 10 Settembre Bici In Campo - in giro attorno all'Expo 2015. Attorno ad Expo c'è un territorio vivo da scoprire e da far conoscere: un tour in bici fra cascine, campi, e parchi. Si pedalerà lungo i confini frastagliati tra città e campagna, tra spazi vuoti e limiti urbani, si scopriranno realtà agricole incuneate tra tangenziali e nuove infrastrutture, per arrivare al sito del progetto più importante e controverso dei prossimi anni. Insomma, sarà una vera e propria esplorazione per ciclisti avventurosi! *City Bike, Ibrida, MTB.* 30% sterrato. **Ritrovo** h 10.30, MM Molino Dorino. Pranzo al sacco. *Proposta di: Guia Biscàro, Valerio Montieri, cell. 339890961 4, 3286750782, valerio.montieri@ferranteassociati.it; guia.biscaro@tiscali.it*

Ciclistica km120

Domenica 11 Settembre Paesaggi dell'Oltrepò e della Lomellina. *City Bike, Corsa, Ibrida. 14 €.* **Ritrovo** h 07.00, Mi Centrale. Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica km45

Domenica 11 Settembre La Valganna e Valmarchirolo. Pedaleremo lungo la vecchia sede ferroviaria della Valmarchirolo tra ponti e gallerie, vedremo il maglio di Ghirla e poi visiteremo la fabbrica della cioccolata. *City Bike, Ibrida, MTB.* 10% sterrato. *15,5 €.* **Ritrovo** h 08.00, Mi Porta Garibaldi. Pranzo al sacco. *Proposta di: Stefano Pozzoli, ab.02-66804796, cell. 338-2164248, pozzolistefano73@alice.it*

Mountain Bike km70

Domenica 11 Settembre Il parco delle Colline di Brescia. Sesto appuntamento della serie "Scopriamo la MTB". A pochissimi chilometri da Brescia, ci perdiamo tra colline silenziose e poco abitate su un tracciato in parte sperimentato da una manifestazione di gran fondo MTB. *Solo MTB.* 70% sterrato*Pranzo* al sacco. *Proposta di: Andrea Scagni, cell. 339-3226541, silvandy@katamail.com*

Evento FIAB

Venerdì 16 Settembre - Giovedì 22 Settembre Lombardiainbici - 8' edizione. Settimana Europea della mobilità sostenibile.

Evento FIAB

Venerdì 16 Settembre - Domenica 18 Settembre Lombardia Bike Tour. In occasione di Lombardiainbici, FIAB propone un giro a tappe che toccherà' alcune citta' d'arte lombarde: Brescia, Cremona e Lodi. Arrivo il 18 a Milano. *lombardiainbici@ fiab-onlus.it*

Percorsi di Arte e Storia

Sabato 17 Settembre Luoghi recuperati: riservato a chi più ama Milano!. Il tradizionale appuntamento annuale con luoghi restaurati e tornati al primitivo splendore. *1 € ass.ne.* **Ritrovo** h 09.45, largo Richini *Proposta di: Anna Pavan*

Milano Arte

Domenica 18 Settembre Milano napoleonica. *1 € ass.ne*
Dalle 10.15 alle 11.50, Piazzetta Reale. *Proposta di: Arch. Gianfranco Rocculi, Marialuisa Bonivento, bonivento@libero.it*

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

Evento FIAB

Lunedì 19 Settembre - Sabato 24 Settembre Paciclica. Alcune associazioni FIAB pedaleranno verso Perugia Ponte San Giovanni arrivando sabato per poi risalire tutti insieme gli ultimi 6 o 7 chilometri con bandiere FIAB e arcobaleno e partecipare alla marcia Perugia-Assisi del giorno successivo. *Proposta di: Mariella Berti per il gruppo di Ciclobby, uff.0229526102, 3487815237, mariagabriella.berti@libero.it*

In sede

Giovedì 22 Settembre I castelli della Loira - Cicloturismo a largo raggio - istruzioni per l'uso. Un incontro per aiutare chi ama la bicicletta a diventare un vero "cicloturista", con consigli, suggerimenti pratici e organizzativi per una ciclovacanza di 10-15 giorni alla portata di tutti. Spunto: un itinerario ormai classico del cicloturismo europeo, "I castelli della Loira", riscoperto attraverso gli scatti collettivi di una famiglia di ciclofotografi - madre, padre, figlia. Con la poesia, l'arte e la natura della "douce France" da Orleans all'Atlantico, l'ispirazione per tanti progetti di viaggio non tarderà a venire. Silvia Malaguti, Andrea e Flavia Scagni. h 21.00 Sede Ciclobby. *Proposta di: Andrea Scagni e Maria Gabriella Berti*

Ciclovacanza km500

Venerdì 23 Settembre - Domenica 2 Ottobre In bici visitiamo la Calabria. Seguiranno dettagli. *City Bike. Proposta di: Stefania Maffei, Alberto Peracchi, cell. 3495210518, 3384294284, maffei.ste@libero.it, alberto.peracchi@fastwebnet.it*

Ciclistica km100

Domenica 25 Settembre Colline del Novarese fra Sesia e Ticino. *City Bike, Corsa, Ibrida. 14 €.* **Ritrovo** h 07.30, Mi Centrale. Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Ciclistica km110

Domenica 25 Settembre Cicloscalata 15 – Monte Lesima: la massima vetta dell'Appennino Pavese. Il Monte Lesima, da cui si gode un panorama incantevole verso le valli Trebbia e Staffora nonché sull'intera catena alpina, è la cima più alta del crinale appenninico che separa la provincia di Pavia con quelle di Piacenza, Genova ed Alessandria. Persino il generale cartaginese Annibale Barca passò di qui nel 218 a.C. (durante la II guerra punica), quando il suo esercito sconfisse i Romani nella battaglia della Trebbia. L'itinerario proposto permette di evitare le strade maggiormente trafficate ed offre panorami spettacolari anche verso il Mar Ligure. *Corsa, Ibrida, MTB. 17 € (treno + bici + ass.ne infortuni).* **Ritrovo** h 07.30, Mi Rogoredo. Pranzo al sacco o in trattoria. *Proposta di: Ignazio Scarlata, Domenico Luchetti, ab.02-3536418 [IS] (21-22), 02-29521547 [DL], cell. 328-4653638 [IS] (18-21), scarlata.ignazio@fastwebnet.it, domenico.luchetti@luditsrl.com*

In sede

Venerdì 30 Settembre Consigli per l'acquisto della bicicletta e non solo. Come scegliere la bicicletta più adatta per la cittào il cicloturismo e come eseguirne la manutenzione primaria. Suggerimenti per superare gli imprevisti che possono capitare durante una gita e indicazione della dotazione di emergenza necessaria. **Ritrovo** h 21.00, Sede Ciclobby . *Proposta di: Gruppo meccanici corso manutenzione*

Ottobre

Ciclovacanza km250

Sabato 1 Ottobre - Sabato 8 Ottobre Basilicata in bici e barca: i tesori del Vulture, Maratea e il Cilento. La Basilicata è una piccola regione ricca di gioielli naturalistici, culturali e… gastronomici. Questo viaggio ci porterà dal Vulture, zona che prende il nome dal vulcano spento e che si caratterizza per le dolci colline ricoperte da vigneti di Aglianico, uno dei vini più rinomati del Sud Italia, alla costa Tirrenica di Maratea e del Cilento, con un mare limpido in cui si rispecchiano le montagne dell'Appennino Meridionale. *City Bike, Corsa, Ibrida,*

MTB. Termine iscrizione: 20/07/2011. *Proposta di: Mariella Berti, ab.02-29526102, cell. 348-7815237, mariagabriella.berti@libero.it*

Evento FIAB

Sabato 1 Ottobre - Domenica 2 Ottobre Raduni Regionali FIAB. I coordinamenti regionali FIAB organizzeranno in questo weekend i loro cicloraduni ed incontri di coordinamento. *info@fiab-onlus.it*

Cicloturistica km60

Domenica 2 Ottobre Dallo Scrivia al costeggiamento del fiume Lemme. Da Arquata Scrivia il percorso si snoda in direzione Gavi. Si prosegue con un tragitto ondulato costeggiante il Lemme, per continuare, nei pressi di Ovada, un piacevolissimo saliscendi collinare che ci riporterà ad Arquata. *City Bike, Corsa, Ibrida, MTB*. **Ritrovo** h 07.35, Mi Centrale. Pranzo al sacco o in trattoria. *Proposta di: Pietro Scafati, ab.02877295, cell. 3931692907, pietroscafati@fastwebmail.it*

Mountain Bike km50

Domenica 2 Ottobre Oltre il Po, a Casalborgone sulle prime colline Torinesi. Settimo appuntamento della serie "Scopriamo la MTB". Percorso con baricentro sull'affascinante borgo storico di Casalborgone, attraverso i "Bosc Grand", ricchi di interessanti specie botaniche. *MTB*. 60% sterrato*Pranzo* al sacco. *Proposta di: Andrea Scagni, cell. 339-3226541, silvandy@katamail.com*

Cicloturistica km100

Domenica 2 Ottobre Sesto Calende - Milano. *City Bike, Corsa, Ibrida. 9 € (treno + bici, solo andata)*. **Ritrovo** h 08.15, Mi Porta Garibaldi. Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Percorsi di Arte e Storia

Domenica 2 Ottobre Luoghi verdiani a Milano. Il breve percorso in bici tocchera' alcuni luoghi e quartieri legati al soggiorno di Verdi a Milano fino al 1848. Si propone di rievocare l' ambiente del teatro d' opera dell' epoca e la particolare fisionomia della Milano ottocentesca con la qualificazione sociale dei vari quartieri. *1 € ass.ne*. **Ritrovo** h 09.50, Piazza della Scala Partenza alle 10.00, rientro alle 11.50. *Proposta di: Paola Crippa, crippa_paola@fastwebnet.it*

In sede

Venerdì 7 Ottobre - Venerdì 28 Ottobre Corso di manutenzione e riparazione della bicicletta: livello avanzato. Per quattro venerdì consecutivi (a cui se ne aggiungerà un altro la cui data verrà fissata successivamente) tecnici esperti di Ciclobby insegneranno, a quanti hanno già dimestichezza con le piccole riparazioni, come eseguire interventi più delicati sulla propria bici. Prenotazione obbligatoria, posti limitati. *15 € (riservato ai soci)*. **Ritrovo** h 21.00, Sede Ciclobby . *Proposta di: Gruppo meccanici corso manutenzione*

Cicloturistica km75

Domenica 9 Ottobre Il lago di Garda - parte inferiore. Il lungolago Bresciano pieno di ulivi e la parte Veronese vinicola. *City Bike, Corsa, MTB*. **Ritrovo** h 07.40, Mi Centrale. Pranzo al sacco. *Proposta di: Roberto Facchini, cell. 3389005578*

Ciclistica km90

Domenica 9 Ottobre Cicloscalata 16 – Il Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo. Il Parco Naturale delle Capanne di Marcarolo è un'area protetta di oltre 8200 ettari dal cui vasto altopiano si gode la vista del Golfo Ligure. Il territorio è di particolare interesse per l'abbondanza di corsi d'acqua e di zone umide e per la presenza di specie vegetali molto rare o endemiche. Merita una visita l'antica città romana di Libarna, sulla riva sinistra del Fiume Scrivia. Attraversata dalla Via Postumia, decaduta e abbandonata nel V secolo in seguito alle invasioni barbariche, solo nel XVIII secolo gli scavi hanno riportato alla luce parte del reticolato cittadino, con il teatro, l'anfiteatro, le terme e numerose case. *Corsa, Ibrida, MTB. 19 € (treno + bici + ass.ne infortuni)*. **Ritrovo** h 07.30, Mi Rogoredo. Pranzo al sacco o in trattoria. *Proposta di: Ignazio Scarlata, ab.02-3536418 (21-22), cell. 328-4653638 (18-21), scarlata.ignazio@fastwebnet.it*

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

In sede

Martedì 11 Ottobre Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby. Le riunioni sono aperte a tutti coloro che, soci o non soci, vogliano dare il loro contributo allo sviluppo dell'associazione con proposte, suggerimenti, offerte di collaborazione. h 20.30, Sede Ciclobby

Evento FIAB

Venerdì 14 Ottobre - Domenica 16 Ottobre Corso base di formazione residenziale FIAB. Il corso di formazione di base si rivolge ai dirigenti ed ai volontari attivi nelle associazioni FIAB, interessati a sviluppare le proprie conoscenze nel settore del cicloambientalismo; nelle materie connesse; sulla organizzazione della vita associativa. Sede da definire
info@fiab-onlus.it

Cicloturistica km90

Domenica 16 Ottobre Nel Parco Agricolo Sud. *City Bike, Corsa, Ibrida*. **Ritrovo** h 09.00, Piazza 24 Maggio (darsena). Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica km30

Domenica 16 Ottobre Andiamo a mangiare la cassoeura a Robecco. Come è ormai tradizione ci troviamo con gli amici di Leonardoinbici a Robecco per gustare la loro ottima "cassoeura". *City Bike, Corsa, Ibrida, MTB*. 10% sterrato. **Ritrovo** h 10.00, Mi - Chiesetta San Cristoforo. Termine iscrizione: 13/10/2011. *Proposta di: Vanna Bartesaghi, cell. 389-6797311, vanna.bartesaghi@libero.it*

Ciclistica km60

Domenica 16 Ottobre Cicloscalata 4 – Giro nell'Oltrepò Pavese. Giro collinare con diversi brevi sali-scendi tra i vigneti passando da Fortunago inserito tra i borghi più belli d'Italia. *City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. 14 € (treno + bici + ass.ne infortuni)*. **Ritrovo** h 07.20, Mi Centrale. Pranzo al sacco. *Proposta di: Enrico Spanò, cell. 3395033572*

Milano Arte

Domenica 16 Ottobre Milano Art Nouveau. *1 € ass.ne*
Dalle 10.15 alle 11.50, Piazzetta Reale . *Proposta di: Arch. Gianfranco Rocculi, Marialuisa Bonivento, bonivento@libero.it*

Ciclistica km130

Domenica 23 Ottobre A San Colombano al Lambro. *City Bike, Corsa, Ibrida*. **Ritrovo** h 09.00, P.za Corvetto. Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica km70

Domenica 23 Ottobre I castelli del Canavese (secondo giro). Attraverso un percorso nelle campagne del canavese arriveremo ad Agliè. Ne visiteremo il castello per proseguire, costeggiando il lago di Candia, fino a Mazzè, col suo imponente castello affacciato sul Dora Baltea. Concluderemo, percorrendo una strada defaticante, in leggera continua discesa, fino a Chivasso. *City Bike, Corsa, Ibrida, MTB*. **Ritrovo** h 08.45, Mi Centrale. Pranzo al sacco o in trattoria. *Proposta di: Pietro Scafati, ab.02877295, cell. 3931692907, pietroscafati@fastwebmail.it*

Cicloturistica km35

Domenica 23 Ottobre Periplo del Lago di Varese ed in barca sull'Isolino Virginia. La pista ciclopedonale del Lago di Varese, prevalentemente su asfalto o cemento colorato, è caratterizzata da un paesaggio suggestivo e variegato: si passa dai prati ai boschi al lago, con le Alpi e le Prealpi quale sfondo. A Voltorre una deviazione conduce al bel Chiostro Benedettino (sec. XI-XII). L'Isolino Virginia è forse il sito di maggior interesse del lago: nel 1863 furono ritrovati resti di insediamenti neolitici su palafitte delle culture Lagozza; questi reperti sono ora conservati sull'isola al Museo Preistorico Ponti, che visiteremo. *City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. 19 € (treno + bici + barca + museo)*. **Ritrovo** h 07.30, Mi Cadorna. Pranzo al sacco o in trattoria. *Proposta di:*

Ignazio Scarlata, ab.02-3536418 (21-22), cell. 328-4653638 (18-21), scarlata.ignazio@fastwebnet.it

Cicloturistica km70

Domenica 23 Ottobre Alla ricerca della ferrovia perduta tra Voghera e Varzi. Partendo da Voghera fra ex massicciate, sterrati e strade di campagna andremo alla ricerca del percorso della vecchia ferrovia e dei suoi paesaggi. *City Bike, Ibrida, MTB.* 30% sterrato. **Ritrovo** h 07.20, Mi Centrale. Pranzo in trattoria. *Proposta di: Aurelio Giuseppe Heger, cell. 337361818, auriheger@alice.it*

In sede

Giovedì 27 Ottobre BiciMondo:Vietnam - In bicicletta nel Sud-est asiatico. Pedalare sulle strade di montagna al confine con Laos e Cina e compiere un'escursione nei villaggi tribali è un'esperienza unica che ripaga delle fatiche. Si ritorna dal viaggio in Vietnam riportando a casa un caleidoscopio di immagini coloratissime che resteranno a lungo nella memoria. Racconto e immagini di Sergio Brasca. h 21.00, Sede Ciclobby . *Proposta di: Maria Gabriella Berti*

Cicloturistica km60

Domenica 30 Ottobre Ricomincio da Tre - anno terzo: sesta puntata. Pizzoccheri della Valtellina. *Passeggio, City Bike, Corsa, Ibrida, MTBPranzo* in trattoria. *Proposta di: Maurilio Grassi, mauriliopatrizio.grassi@fastwebnet.it*

Ciclistica km110

Domenica 30 Ottobre Nelle risaie di qua e di là del Ticino. *City Bike, Corsa, Ibrida.* **Ritrovo** h 09.00, Chiesa vecchia di Baggio. Pranzo al sacco. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Ciclistica km90

Domenica 30 Ottobre Cicloscalata 6 – Colli Piacentini: Passo Caldarola. Per buona parte del percorso staremo in quota sul crinale dei colli che separano la Val Trebbia dalla Val Tidone. Possibilità di visita dei castelli di Rivalta e di Agazzano. *Corsa, Ibrida, MTB. 16 € (treno + bici + ass.ne infortuni).* **Ritrovo** h 07.00, Mi Centrale. Pranzo al sacco o in trattoria. *Proposta di: Domenico Luchetti, Ignazio Scarlata, ab.02-29521547 [DL], 02-3536418 [IS] (21-22), cell. 328-4653638 [IS] (18-21), domenico.luchetti@luditsrl.com, scarlata.ignazio@fastwebnet.it*

Novembre

Cicloturistica km 70

Domenica 6 Novembre Lago di Garda inferiore. Visiteremo il centro di Desenzano, il centro di Moniga ed il centro di Salò. *Corsa, Ibrida, MTB.* **Ritrovo** h 07.40, Mi Centrale. Pranzo al sacco. *Proposta di: Roberto Facchini, cell. 338-9005578*

Ciclistica km100

Domenica 6 Novembre Cicloscalata 17 – Carenno. *Corsa, Ibrida, MTB.* **Ritrovo** h 09.00, Sede Ciclobby. Pranzo al sacco. *Proposta di: Marisa Scaffidi, cell. 347-4001448, arcobaleno170@hotmail.com*

In sede

Giovedì 10 Novembre Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby. Le riunioni sono aperte a tutti coloro che, soci o non soci, vogliano dare il loro contributo allo sviluppo dell'associazione con proposte, suggerimenti, offerte di collaborazione. h 20.30, Sede Ciclobby

Evento FIAB

Venerdì 18 Novembre - Domenica 20 Novembre Corso avanzato di formazione residenziale FIAB . Questo corso di formazione è riservato a chi ha già partecipato al corso base del mese precedente e ai dirigenti e volontari attivi da tempo nelle associazioni FIAB, interessati ad approfondire le proprie conoscenze nel settore del cicloambientalismo; nelle materie connesse; sulla organizzazione della vita associativa, sul fund rising.
Sede da definire. *info@fiab-onlus.it*

Cicloturistica km60

Domenica 20 Novembre Accompagnati dai flussi del Ticino. Percorso di particolare qualità panoramica e aerobica. Da Sesto Calende costeggieremo il Ticino portandoci poi Sul Naviglio Grande dove, in fasi alterne, ritroveremo il Ticino. La gita si concluderà ad Abbiategrasso. *City Bike, Corsa, Ibrida, MTB.* 10% sterrato. **Ritrovo** h 08.30, Mi Porta Garibaldi. Pranzo al sacco o in trattoria. *Proposta di: Pietro Scafati, ab.02877295, cell. 3931692907, pietroscafati@fastwebmail.it*

Milano Arte

Domenica 20 Novembre Milano del '900. *1 € ass.ne.* Dalle 10.15 alle 11.50, Piazzetta Reale . *Proposta di: Arch. Gianfranco Rocculi, Marialuisa Bonivento, bonivento@libero.it*

Ciclovacanza km800

Venerdì 25 Novembre - Domenica 11 Dicembre Senegal: Dakar, Sine Saloum, The Gambia, l'Africa del Sogno. Un'immersione totale nell'Africa dell'Ovest degli orizzonti infiniti e delle ombre del baobab. Pianure con arachidi, attraversamenti con le piroghe delle isole di mangrovie, notti in tenda ospitati dal capo villaggio accanto a capanne in paglia, doccia fredda con secchio d'acqua. Si pernotta al primo villaggio dove si riesce ad arrivare (dopo le 17.30 ogni sera). *City Bike, Ibrida, MTB.* 40% sterrato. Termine iscrizione: 10/11/2011. *(Aereo 550 €, 50 €/notte per 2 notti in albergo al mare, 15 € al giorno il resto del viaggio). Proposta di: Vassilis Zafrakopoulos, cell. 3293343697, vas_zafr@yahoo.it*

Dicembre

In sede

Martedì 13 Dicembre Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby. Le riunioni sono aperte a tutti coloro che, soci o non soci, vogliano dare il loro contributo allo sviluppo dell'associazione con proposte, suggerimenti, offerte di collaborazione. h 20.30, Sede Ciclobby

In sede

Venerdì 16 Dicembre Festa degli auguri. Come tutti gli anni ci troviamo in sede per scambiarci gli auguri e rinnovare (o regalare) la tessera dell'associazione. Sede Ciclobby . *Proposta di: Volontari Segreteria Ciclobby*

Come iscriversi a FIAB CICLOBBY

Quote associative 2011	
Socio ordinario	**30 €**
Socio sostenitore	**40 €**
Socio benemerito	**80 €**
Familiare di un socio	**15 €**
Gruppi familiari (senza limite di numero)	**60 €**
Da 6 a 18 anni e studenti	**15 €**
Sotto i 6 anni	**gratuita**

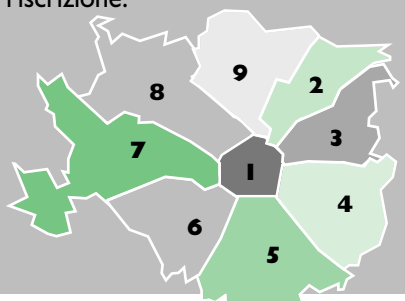
- passare in **sede** dal martedì al venerdì ore 17-19; sabato ore 10.30-12
- effettuare un **versamento sul conto corrente postale** n. 11 35 82 07 intestato a: CICLOBBY onlus - Via Borsieri 4/E - 20159 Milano
- effettuare un **bonifico bancario** intestato a CICLOBBY onlus presso Intesa Sanpaolo. Iban IT 68 G 03069 01631 10000 0004673
- con sistema **Paypal**, riservato ai possessori di carta di credito, accedendo dal nostro sito www.ciclobby.it nella sezione "Iscriviti a Ciclobby"

Per il conto corrente postale e il bonifico bancario è importante ricordarsi di indicare la causale del versamento (nuovo socio o rinnovo) con nome, cognome, indirizzo, telefono, data di nascita, professione, e-mail.

CICLOBBY point

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

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



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

Zona 1

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

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

Silvestrini RUV
viale Caldara 6 - 20122 Milano
Tel.: 02.55013248
www.silvestrinibiciclette.com
silvestrini1_@libero.it

Silvestrini RUV
Viale Caldara 37 - 20122 Milano
Tel.: 02.5466916 - Fax: 02.5468074
www.silvestrinibiciclette.com
silvestrini1_@libero.it

Zona 2

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

Cascina Quadri In Bici RV
Via Nuoro 2 - 20128 Milano
Tel.: 333 1137792
www.cascinaquadriinbici.it
pieromaria.grassi@gmail.com

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

Sciranobike DLPRV
Via Toselli 5 - 20127 Milano
Tel.: 02 26118096 cell 347 4455164
sciranobike@fastwebmail.it

Zona 3

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

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

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

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

Silvestrini RUV
piazzale Susa 7 - 20133 Milano
Tel.: 02.87391899 - Fax: 02.87391781
www.silvestrinibiciclette.com
silvestrini1_@libero.it

Zona 4

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

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

Silvestrini RV
viale Corsica 86 - 20137 Milano
Tel.: 02.43119852
www.silvestrinibiciclette.com
silvestrini1_@libero.it

Zona 5

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

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

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

Zona 6

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

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

Ciclistica Srl RV
Via Pellizza da Volpedo 12 - 20149 Milano
Tel.: 02 36550328 - Fax: 02 36550901
www.ciclistica.it info@ciclistica.it

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

Silvestrini RUV
via Vigevano 11 - 20144 Milano
Tel.: 02.89403642 - Fax: 02.89403642
www.silvestrinibiciclette.com
silvestrini1_@libero.it

Zona 8

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

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

Zona 9

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

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

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

FUORI MILANO

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

Gherociclo CNRU
Via Gramsci 4 (ex stazione F.S.)
20094 Corsico (Mi) - Tel. Fax: 02 45103113
www.gheroarte.com/category/gherociclo
Aperto merc. e sab. 15-22. Dom su appunt.

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

Sostieni FIAB Ciclobby !

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

www.ciclobby.it