



In questo numero:

4

Appuntamenti con l'arte e la storia di Milano

5

Intervista all'assessore provinciale Pietro Mezzi

6 - 7

Bicinfesta 2005

9

Dossier
Dalla proposta alla protesta: la pessima situazione della ciclabilità milanese

17

Nuova associazione FIAB a Pavia

18

Ciclocittà di Varese

Mal di città, male necessario?

*La speranza ha due bellissimi figli: l'indignazione e il coraggio.
L'indignazione per le cose che non vanno.
Il coraggio per cercare di cambiarle.*

(Agostino da Ippona)

Mentre si alternano fasi di allarme collettivo ad altre di scanzonata disattenzione al problema, una recente ricerca condotta per Legambiente e Il sole 24 Ore ha individuato una nuova patologia: è il "mal di città", che descrive il disagio derivante dal vivere in un grande centro urbano. Secondo questa ricerca ne soffre un italiano su due. Un cittadino su 4 dichiara persino di aver pensato al trasferimento.

Le fonti stressogene sono diverse, ma tra esse il traffico, l'inquinamento da smog, il rumore, il funzionamento dei mezzi pubblici (in pratica, i temi dell'ambiente e della mobilità nei centri urbani) rappresentano i principali fattori di un malessere multiforme e insidioso, spesso ampiamente sottovalutato sia nelle cause che negli effetti.

Se il quadro è abbastanza preciso, sono invece ancora largamente incomplete le risposte che la politica e l'amministrazione pubblica, quelle cittadine in primo luogo, danno per risolvere il problema o contribuire a ridurne la portata.

Non è facendo inopportuni paragoni con "chi sta peggio" che si darà il segno della svolta. E neppure praticando rituali come la danza della pioggia o invocando la calata di zone cicloniche o depressionarie che favoriscano la mitigazione del clima e l'ingresso delle perturbazioni.

Il problema non è se pioverà, quando e per quanto tempo. O se finalmente giungerà l'atteso *foehn* a spazzare il cielo e con esso tutti i micidiali veleni, solidi e gassosi, che vi aleggiano sospesi. Perché, passata la pioggia o cessato il vento, tutto tornerà ad essere esattamente come e peggio di prima.

Il problema è dunque a quale modello di città intendiamo aspira-

CICLOBBY NOTIZIE

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

Proprietà: Ciclobby onlus
Editore: Ciclobby onlus

gennaio - marzo 2005

DIRETTORE

Luigi Riccardi (luigi.riccardi@libero.it)

**REDATTORE CAPO E RESPONSABILE
COORDINAMENTO REDAZIONALE:**

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

REDAZIONE:

Vanna Bartesaghi (*Ciclobby Point*),
Stefano Antonelli (*Appuntamenti cicloturismo*)
Sandro Ticozzi, Pierluigi Todisco

HANNO COLLABORATO:

Guida Biscaro, Anna Pavan,
Doretta Vicini

Progetto grafico, impaginazione e stampa:

Grafiche Zenith s.n.c. Via Flavia, 1 Milano

Questo numero è stato chiuso
il 23 dicembre 2004

Per ulteriori informazioni (anche su iniziative
organizzate dopo la chiusura di questo numero)
contattare la segreteria dell'associazione

CICLOBBY onlus

Via Pietro Borsieri, 4/E - 20159 MILANO
Telefono e fax 02.69311624

Bus 41, 43, 51, 70, 82, 83. Tram 3, 4, 11, 30, 33.
M2 e Passante ferroviario P.ta Garibaldi FS.

Apertura sede:

Martedì - Venerdì: ore 17.00 - 19.00
Sabato: ore 10.30 - 12.00

C.F. e P.I. 08970250158 - ccp 11358207

Presidente CICLOBBY onlus:

Eugenio Galli

Internet:

<http://www.associazioni.milano.it/ciclobby>
e-mail: ciclobby@associazioni.milano.it

Rete Civica di Milano:

- via FirstClass:
"Desktop"\"RCM\""ConferenzAmbiente\"
"CICLOBBY"
- via internet: [www.retecivica.milano.it](http://www.retecivica.milano.it/conferenzambiente)
/conferenzambiente
- Forum on line:
ciclobby-ld@rcm.inet.it

**Mal di città,
male necessario?**

segue da pag. 1

re; di quale concetto di qualità della vita ci facciamo portatori; in che modo vogliamo riempire nel concreto il cosiddetto diritto alla salute, costituzionalmente protetto; che tipo di presente desideriamo costruire per noi e quale futuro intendiamo lasciare alle generazioni che verranno dopo di noi; che cosa abbiamo fatto e stiamo facendo per restituire sostenibilità ad un ambiente che sembra sempre più fatto apposta per fuggire. Privilegiamo una città per abitare e lavorare o invece da usare vivendoci? Milano ha perso mezzo milione di abitanti negli ultimi quindici anni e molti (coloro che possono farlo, ovviamente) attendono il fine settimana per trascorrerlo lontano dalla città: vorrà pur dire qualcosa! Non sono problemi che si risolvono con uno schiocco di dita. Ma serve un'idea, un progetto credibile e condiviso con i cittadini, che li renda partecipi e non semplici comparse e che sia portato avanti in modo coerente. È quello che accade a Milano? Ognuno potrà fare le proprie riflessioni. Ma, nella città del Sindaco Commissario straordinario al traffico per decreto del governo, vi è sicuramente un punto. Fino ad ora, e da molto, troppo tempo, a Milano si è proceduto ignorando, sostanzialmente, o trascurando pesantemente e in modo colpevole il contributo che la bicicletta può dare alla mobilità urbana e dunque a fronteggiare i due grossi problemi attuali del traffico e dell'inquinamento, con tutto ciò che ne consegue. Il ritardo è divenuto ormai intollerabile. Abbiamo detto, da anni, che la bicicletta non è la panacea di ogni

male, il rimedio taumaturgico. Ma essa è un ingrediente importante della mobilità. E la ciclabilità, a sua volta, è una ricetta complessa, costituita da un quantitativo di ingredienti a proporzione variabile (piste ciclabili, moderazione del traffico, strade a 30 all'ora, rotatorie, chicanes etc. etc.) che vanno conosciuti e saggiamente dosati affinché il risultato finale possa essere appetibile. Ciclabilità non vuol dire solo piste ciclabili, ma provvedimenti ad impatto più complesso sul traffico in generale che restituiscano ai cittadini la *libertà di scegliere* il mezzo più conveniente per i propri spostamenti (che in moltissimi casi è proprio la bici). Nella nostra città il tema della ciclabilità o viene considerato con sufficienza, se non addirittura apertamente osteggiato, dagli amministratori oppure lo si considera come un argomento che necessita semplicemente di comunicazione dei buoni sentimenti. Non è così: servono provvedimenti e realizzazioni, non solo progetti e programmi. E serve un'adeguata conoscenza della domanda che consenta di strutturare meglio l'offerta. È proprio questo che continua a mancare: una politica coordinata delle energie alternative e dei trasporti. Nessuno si sognerebbe di fare una torta solo con la farina. A Milano, evidentemente, invece sì. Una farina che sta imbruttendo la città oltre ogni limite, che ci costringe a vivere imbottigliati ore ed ore in un traffico snervante e costoso, in una escalation di decibel che non dà mai tregua, a respirare un'aria mefitica, a suggerire di lasciare a casa bambini ed anziani in certi giorni, a presagire un futuro tutt'altro che desiderabile. È proprio necessario?

Eugenio Galli

NOTIZIE *in breve*

NOVITÀ IN TRENO

Sacca porta bici ammessa nelle cuccette anche per il singolo.

È caduto infine l'ultimo tabù ferroviario per la sacca porta bici.

Dal 12 dicembre 2004 non ci sono più limitazioni di sorta, nemmeno per quelle sacche riposte nei vani cuccette o WL non utilizzati in modo esclusivo.

Il nuovo regolamento prescrive sola-

mente che: i viaggiatori possono portare gratuitamente su tutti i treni una bici a condizione che essa sia contenuta in una sacca di dimensioni non superiori a cm. 80 x 110 x 40 e non arrechi pericolo o disagio agli altri viaggiatori.

Rimane quindi la sola discriminante del non arrecare pericolo e disagio agli altri, cosa che ci sembra più che giusta; è sufficiente quindi solo un po' di buon senso da parte nostra...

Per maggiori informazioni:

E-mail: bicintreno@fiab-onlus.it

ASSEMBLEA DEI SOCI DI CICLOBBY

L'Assemblea annuale dei soci di Ciclobby si svolgerà a Milano, in una sede in via di definizione e che verrà successivamente comunicata, **sabato 5 marzo 2005** dalle ore 15.30 alle ore 18.30 con successivo buffet. Possono partecipare all'Assemblea, con diritto di voto, tutti i soci aderenti che siano in regola col versamento della quota sociale.

Desideriamo farne un momento di incontro e di scambio, di crescita comune: è importante cercare di non mancare.

BICISICURA

Sabato 12 marzo **Bicisicura** dalle ore 10.30 alle 17. Presso il gazebo di Ciclobby verranno riparati gratuitamente gli impianti luce delle biciclette di coloro che si presenteranno all'appuntamento. Inoltre, fino ad esaurimento, a chi ne è sprovvisto verranno offerte e montate, sempre gratuitamente, anche le regolamentari piastrine catadiottriche laterali sui raggi delle ruote. Una corretta manutenzione del mezzo è fondamentale per la propria sicurezza. L'iniziativa si svolgerà in luogo centrale ancora

da definire al momento di andare in stampa. Informazioni in sede.



Assicurare i ciclisti

Quanti sono i rischi per un ciclista a Milano? E chi dovrebbe occuparsi di tutelare la sicurezza sulle strade? Basta rispondere a queste due domande retoriche per capire il senso della proposta lanciata qualche settimana fa da Carlo Montalbetti, animatore di tante belle iniziative civiche nella nostra città.

I ciclisti si trovano in una situazione di pericolo perché devono percorrere strade che sono costruite a misura del traffico automobilistico, sconnesse, con i tombini che diventano trappole, piene di rotaie inutilizzate

che non vengono rimosse.

Il Comune dovrebbe occuparsi di migliorare la situazione della ciclabilità milanese, ma, siccome chi dirige le politiche sul traffico in città si accorge sempre un po' in ritardo dei fenomeni emergenti, prima che la rete stradale venga adeguata alla sempre più diffusa presenza delle bici, passeranno anni (e assessori...). Allora un rimedio che si potrebbe iniziare a mettere in atto è quello di stipulare una polizza a livello cittadino – come già avviene in molti casi per tutelare le persone dal rischio dei furti, per esempio – che copra dai danni quanti pedalano sulle strade milanesi. Naturalmente tanto maggiore sarà il premio assicurativo quanto peggiori saranno le condizioni della rete viaria cittadina. Negli

anni l'ammontare del premio scenderà in ragione dei miglioramenti ottenuti a misura di ciclista.

Potrebbe essere un buon metodo anche perché un giudice terzo e imparziale fra ciclisti e amministrazione calcoli se effettivamente le promesse diventino realtà o se le chiacchiere e i numeri di Goggi & Albertini restino perennemente giochi di prestigio e politiche per l'immagine. Nel bilancio preventivo 2005 proveremo a trovare uno spazio perché qualche soldo venga destinato a questo scopo. Se volete sostenere questa proposta scrivete a: bicisicura@libero.it.

Maurizio Baruffi,
consigliere comunale

e coordinatore degli Amici della
Bicicletta a Palazzo Marino

Appuntamenti con l'Arte e la Storia di Milano

Rubrica a cura di **Anna Pavan**

GENNAIO

◆ Domenica 16 gennaio

Milano Arte

"La Milano Neoclassica"

Ritrovo ore 10 in piazza Duomo, lato piazzetta Reale, partenza ore 10.15.

Partecipazione gratuita.

Proposta di Maria Luisa Bonivento e Gianfranco Rocculi.

◆ Domenica 23 gennaio

Domenica senz'auto:

partecipazione gratuita per tutti

• "I giardini storici di Milano".

Un percorso nel verde del centro storico: i giardini Montanelli, i giardini di Villa Comunale, i giardini Perego, il parco Sempione, la Guastalla, la Rotonda della Besana, il parco delle Basiliche, il parco Solari. Ritrovo presso Ciclobby, via Borsieri 4, alle ore 10, partenza ore 10.15. Proposta di Luigi Riccardi.

• "Gio Ponti architetto, intermediario fra architettura accademica e movimento moderno".

Ritrovo presso Ciclobby, via Borsieri 4, alle ore 11.15, partenza ore 11.30. Proposta di Simonetta Bernardi.

• "Le acque di Milano".

Il percorso ci conduce alla scoperta del prezioso sistema delle acque che ha caratterizzato per secoli il nostro contesto urbano. Soste al Santuario di S. Maria alla Fontana, Naviglio Martesana, Tombon de San Marc, cerchia dei navigli, il Laghetto, la Conca del Naviglio, la Darsena di Porta Ticinese. Ritrovo presso Ciclobby, via Borsieri 4, alle ore 14.15, partenza ore 14.30. Proposta di Luigi Riccardi.

• "L'arte lombarda della terracotta".

Gruppi statuari che parlano il linguaggio dell'arte oppure più modestamente motivi decorativi di chiese e palazzi: la grande duttilità e varietà di impiego di un materiale che ha dato colore a Milano.

Visiteremo anche i cortili Candiani, sede di una storica fornace.

Ritrovo in piazza S. Vittore alle ore 14.45, partenza ore 15.

Proposta di Anna Pavan.

• "Una intera giornata in bici per vivere la città senza traffico"

Ritrovo alle ore 9.45 presso Ciclobby in via Borsieri 4.

Partenza ore 10. Sosta per una prima colazione al Nord Est Caffè in via Borsieri. Seconda sosta (ore 11) al cinema Anteo dove si proietta il film "Le biciclette di Pechino".

Terza sosta (ore 13.30) al ristorante Grand'Italia in via Palermo 5.

Nel pomeriggio per concludere un giro digestivo per le vie di Milano.

Costo complessivo di circa 20 euro (colazione, cinema, pranzo).

Si consiglia la prenotazione presso la segreteria Ciclobby (telefono 02.69311624).

Proposta di Stefano Antonelli.

Per le ulteriori iniziative della giornata contattare la Segreteria o il sito Web.

FEBBRAIO

◆ Domenica 20 febbraio

Domenica senz'auto:

partecipazione gratuita per tutti

• "In giro per parchi a Milano".

Una rassegna dei parchi più belli: parco Lambro, Forlanini, Monluè, Cascina Colombè, Marinai d'Italia.

Ritrovo presso Ciclobby, via Borsieri 4, alle ore 10, partenza ore 10.15.

Proposta di Luigi Riccardi.

• Milano Arte:

"Il Liberty a Milano".

Ritrovo alle ore 10 in piazza Duomo, lato piazzetta Reale, partenza ore 10.15.

Proposta di Maria Luisa Bonivento e Gianfranco Rocculi.

• "Una zona semicentrale di Milano: Isola, Centro Direzionale, Greco".

Una parte di Milano che si è identificata con la rivoluzione industriale, ma che conserva anche ricordi di epoche più lontane: le case di ringhiera all'Isola, le case di Terragni, il cimitero della Moiazza, S. Maria alla Fontana, la cascina Mirabello, il villaggio dei giornalisti e

dei ferrovieri, le Cucine Economiche, le stazioni ferroviarie ed altro ancora.

Ritrovo presso Ciclobby, via Borsieri 4, alle ore 14.15, partenza ore 14.30.

Proposta di Luigi Riccardi.

• "Tracce del passato al quartiere Isola".

Visita alla fonderia Barigozzi, fondata in epoca napoleonica, raro esempio a Milano di archeologia industriale, ma anche due ville rinascimentali e antiche chiese, ovvero le tante sorprese di un contesto periferico storicamente molto ricco. Ritrovo presso Ciclobby, via Borsieri 4 alle ore 14.30, partenza ore 14.45.

Proposta di Anna Pavan.

Per le ulteriori iniziative della giornata contattare la Segreteria o il sito Web.

MARZO

◆ Sabato 5 marzo

"Eleganze liberty a Porta Magenta".

A zonzo per le vie del quartiere milanese che più di tutti conserva testimonianze liberty. Ritrovo alla fontana di piazza Castello alle ore 10, partenza ore 10.15. Quota 6 euro, soci Ciclobby 3 euro, ragazzi gratis. Proposta di Pierfrancesco Sacerdoti e Anna Pavan.

◆ Sabato 12 marzo

"Il Naviglio Piccolo della Martesana dalla Cassina de Pomi al Lambro".

Dall'osteria Cassina de Pomi, ritrovo di Stendhal e Carlin Porta, si prosegue per le prime "ville di delizia" lungo il Naviglio, per le osterie di Gorla, la "piccola Parigi", per il borgo di via Berra e l'Abbazia di S. Maria Rossa, fino al ponte canale del Martesana sul Lambro con le "cinque porte" per l'acqua che giunge a Milano dall'Adda e dal Lambro. Ritrovo in via M. Gioia 194 (inizio della cicloalzaia Martesana) alle ore 14.45, partenza ore 15. Quota 6 euro, soci 3 euro, ragazzi gratis. Proposta di Franco Torti e Guia Biscaro. In collaborazione con *Gorla Domani*.

"Una Provincia a due ruote"

L'intervista di Ciclobby Notizie all'Assessore Mezzi della Provincia di Milano

Pietro Mezzi è Assessore al territorio e parchi nella nuova giunta che guida la Provincia di Milano dalla scorsa estate, dopo cinque anni passati come consigliere provinciale all'opposizione. La sua delega è ampia e comprende anche le competenze legate ai temi di Agenda 21, dei diritti degli animali e, soprattutto, della mobilità ciclistica. La Provincia di Milano, guidata dal presidente Penati, ha esplicitamente annunciato di volere invertire la rotta rispetto alla politica espressa dall'amministrazione precedente. Si tratta ora di capire attraverso quali tappe e quali strategie la Provincia intende dare concretezza a una pianificazione e gestione che metta al centro del progetto la mobilità ciclistica. Ne parliamo con l'assessore Pietro Mezzi.

All'inizio del mandato di una nuova amministrazione è d'obbligo porre la domanda: quali obiettivi intendete raggiungere?

In primo luogo va effettuato l'aggiornamento del censimento dell'intera rete ciclabile presente in provincia di Milano, ma il lavoro è cospicuo e, per evitare di dilatare i tempi operativi in attesa di avere il quadro completo, abbiamo definito due priorità. Da un lato individuare lo stato delle connessioni intermodali, dove cioè sia importante fare incontrare le biciclette con i mezzi pubblici, su ferro e su gomma, dall'altro evidenziare il deficit di collegamento tra le reti ciclabili esistenti. In questo modo possiamo avviare in tempi abbastanza rapidi la fase progettuale degli interventi.

Come uscire da una logica di piccolo cabotaggio sul tema della ciclabilità scegliendo un respiro strategico?

In primo luogo non limitando gli interventi alla sfera del tempo libero, ma progettandoli per favorire gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola. E soprattutto non vogliamo limitarci alla realizzazione di nuove piste o al miglioramento delle connessioni ma intendiamo fornire una serie di servizi: aree di parcheggio custodito, noleggio, ricovero e riparazione sul modello della Velostazione di San Donato, rastrelliere e parcheggi dedicati nelle scuole della Provincia e in tutte le sedi istituzionali, fino ad arrivare alla realizzazione di una flotta di biciclette a disposizione dei dipendenti. Nei progetti a media scadenza potrebbe entrare anche l'istituzione di una Officina Mobile presente durante manifestazioni ed eventi.

I programmi sono sempre accattivanti, ma perché possano camminare, oltre alla volontà politica, occorrono le risorse economiche. Quanto è stato messo a disposizione per realizzare il programma e in particolare per il cicloescursionismo?

Innanzitutto sono stati stanziati 110 mila euro per la messa a punto di una serie di studi di fattibilità. Inoltre, nel 2005, tra opere dirette, contributi ai Comuni e opere di manutenzione abbiamo iscritto a bilancio oltre 3.500.000 euro per riuscire a raddoppiare i quasi mille chilometri di piste ciclabili di estensione attuale, distribuiti nel territorio della provincia, dei comuni e dei parchi. Buona parte di questa dotazione è destinata a realizzare, migliorare, connettere una serie di percorsi particolarmente dedicati alle escursioni, tra cui voglio segnalare quelli lungo i Navigli Pavese e Martesana, il Canale Villoresi e l'itinerario delle Abbazie nel Parco Sud.



la Biciclissima

GIUSEPPE OLMO S.P.A.
Via Aurelia, 22 • 17015 Celle Ligure (SV)

Nuovo negozio in Milano

Via Panfilo Nuvolone, 28 angolo V.le Espinasse
Tel.02.33.40.09.92 Fax 02.38.00.39.80

Vendita biciclette di produzione propria:
Corsa, Mountain Bike, City Bike, Bambino.

Abbigliamento Sportivo, accessori, ricambi e fitness

Pagamenti rateali senza interessi.

Distributore:

Campagnolo

MAVIC

Vittoria

ELITE

AMBROSIO

SHIMANO

SCHWALBE

RUDY PROJECT

SW
NORTHWAVE

SIGMA SPORT
GERMANY

GAEMO
GT



ALFA

GORE
Creative Technologies
WINDOR

Bicinfesta di primavera 2005

La nostra Prima-vera Festa

Un appuntamento giunto alla diciannovesima edizione, ma che ha ancora l'entusiasmo degli inizi

Qualcuno potrebbe anche obiettare: ma che c'è da festeggiare? Se ci sono due termini che a Milano stanno agli antipodi, quelli sono "bici" e "festa". Vogliamo brindare alla giungla del traffico che affrontiamo tutti i giorni? Ai veleni che ci fanno respirare? Alle misere stradine-gruviera (nel senso delle buche) che il Comune chiama piste ciclabili?

Ci si può ridere sopra, ecco, quello sì. Lo ha fatto ultimamente Giovanni Storti (quello del trio Aldo, Giovanni & Giacomo, amico di Ciclobby), che in un'intervista al *Corriere della Sera* ha definito l'uso della bici a Milano "roba da uomini veri", e ha spiegato il suo metodo di allenamento: dissemina casa sua di ostacoli, e poi, bendato, si esercita a evitarli...

Ma naturalmente è un riso amaro. Perché poi, nella realtà, la mancanza di una cultura della bicicletta e il disinteresse di troppi (amministratori, vigili urbani, automobilisti...) formano un cocktail pessimo per la qualità della vita e dell'ambiente, e pericoloso per la nostra incolumità, visti gli incidenti, a volte anche molto gravi, di cui continuano a essere vittime i ciclisti. Insomma, c'è qualcosa da festeggiare? Sì, qualcosa c'è. Anzi, c'è parecchio. Innanzitutto il fatto che siamo tanti, tantissimi, nonostante tutto. Poi la certezza che continuiamo ad aumentare. Non lo diciamo così, come slogan, ma con i dati in mano: li raccogliamo noi stessi, in modo meticoloso e scientifico, con i censimenti dei ciclisti che facciamo ormai da qualche anno a primavera. E ancora, c'è che abbiamo le idee chiare, nel senso che sappiamo quello che vogliamo: di questi tempi, scusate se è poco. Lo abbiamo dimostrato, tra l'altro, con la piattaforma della due giorni che abbiamo tenuto a novembre a Milano (v. dossier nelle pagine centrali del *Notiziario*): obiettivi molto precisi e facilmente realizzabili dalle amministrazioni pubbliche (basta volerlo) per migliorare le condizioni di vita dei cicli-

sti in città. Infine, c'è la consapevolezza di essere nel giusto: è difficile immaginare che qualche politico, di qualunque colore, si avventuri a darci torto.

Basta e avanza, insomma, per dire che la festa è qui, eccome. E per dare appuntamento a tutti il 20 marzo.

Partiremo, come di consueto, dalla centralissima via Dante dove nei 9 giorni che precedono la manifestazione saremo presenti con un nostro gazebo per le iscrizioni a *Bicinfesta* e per dare ai ciclisti milanesi consigli e informazioni. Scortati dalla Polizia Locale e dal nostro servizio d'ordine che garantirà tranquillità e sicurezza anche ai ciclisti meno esperti e alle famiglie con bambini, pedaleremo fino al parco secolare dell'ex Paolo Pini, dove l'associazione Olinda (v. box nella pagina seguente)

ci ospiterà nel suo vasto spazio verde. Come sempre, all'arrivo ci saranno una estrazione di premi (viaggi e biciclette), la premiazione delle scuole elementari e medie che parteciperanno più numerose e poi uno spettacolo di musica e danze popolari. È prevista anche la possibilità di ristoro per chi vorrà fermarsi ancora con noi per un paio d'ore.

Bicinfesta di primavera quest'anno è dedicata alla memoria di Fabio Casartelli, nel decimo anniversario della sua prematura scomparsa al Tour de France e nostro partner organizzativo quest'anno sarà la Fondazione Fabio Casartelli, nata, nel ricordo di questo giovane campione del ciclismo, per diffondere la pratica della bicicletta presso i giovani e per educare a comportamenti attenti alla propria ed altrui sicurezza.

Tutte le associazioni FIAB vicine e lontane sono naturalmente invitate ad unirsi a noi il 20 marzo, perché *Bicinfesta* non si rivolge solo ai milanesi. Se avvisati in tempi ragionevoli, potremo organizzare per i gruppi FIAB di altre città delle visite guidate nel pomeriggio, prima di riaccomagnare in stazione i nostri graditi ospiti.

Pierluigi Todisco

Domenica 21 marzo 2004

Bicinfesta di primavera

18^a edizione

*in ricordo del campione di ciclismo Fabio Casartelli,
nel 10° anniversario della scomparsa*

*Con la collaborazione della Fondazione Casartelli e di Olinda
Radio Lombardia radio ufficiale della manifestazione*

Ritrovo: in via Dante ore 9.00 - Partenza: ore 10.30

Arrivo: Presso Olinda (ex Ospedale Paolo Pini) in via Ippocrate alle ore 12.30

All'Arrivo: sorteggio di viaggi e biciclette, premiazione delle scuole elementari e medie più numerose, animazione con musiche e danze popolari, possibilità di ristoro a cura di Olinda.

Iscrizione: Gazebo Ciclobby in via Dante da sabato 12 marzo
Segreteria Ciclobby

Quote: Adulti 5 Euro, Bambini fino ai 12 anni 3 Euro,
Gruppi familiari di 3 o più persone 3 Euro
Gruppi FIAB di altre città 3 Euro

La Fondazione Casartelli a Bicinfesta di Primavera 2005

Carissimi amici,
noi della Fondazione Casartelli stiamo scaldando i motori (muscoli) per arrivare pronti a Bicinfesta di Primavera 2005.

Siamo oramai alla nostra terza partecipazione come Fondazione, e se è vero che alla prima edizione ho partecipato praticamente in qualità di "testimonial", come richiestomi dall'amico Gigi Riccardi, che avevo conosciuto alcuni mesi prima, soprattutto in qualità di Presidente della Fondazione Casartelli ed anche, forse in parte, come ex-giocatore di basket.

L'anno scorso (seconda nostra partecipazione) siamo venuti in una quarantina indossando la maglietta della Fondazione, con al seguito mogli e bimbi che si sono divertiti tutti un sacco. Oltre tutto abbiamo anche beneficiato di due biciclette, grazie ai biglietti acquistati per l'iscrizione.

Vorrei ricordarvi di **iscrivervi alla manifestazione**, perché con un piccolo contributo, rischiate di vincere dei ricchi premi come è successo a noi l'anno scorso, con le due biciclette. Voi direte "ma che fortuna". Sì, forse è vero però provate ad acquistare anche voi quaranta biglietti e poi vedrete che magari succederà anche a Voi. Anzi già che ci siete, cercate di comprarne qualcuno in più, perché Vi comunico che quest'anno noi

saremo almeno il doppio, cioè un'ottantina, per cui fate bene i Vostri conti, se volete vincere i premi...

A parte gli scherzi, noi parteciperemo veramente in una ottantina di persone ma non per i premi, ma perché si è creato una specie di effetto domino all'interno del gruppo che ha partecipato lo scorso anno, entusiasti di aver attraversato il centro di Milano ad una velocità "da ciclista amatoriale", quindi molto tranquilli, tale da consentire di ammirare la bellezza di parecchi palazzi "sconosciuti" a noi piloti di 364 giorni all'anno, che sfrecciamo con le nostre auto per raggiungere la meta. (Ma quale meta, se a furia di correre ci ritroviamo sempre più poveri?).

Qualcuno dirà che correndo così, oggi si trova più ricco. Non lo so, e comunque la povertà che intendo io non è quella del danaro che abbiamo in tasca, ma quella dei valori, dell'amicizia, del sorriso, che oggi sono in netto calo (pensate a ciò che troviamo sui quotidiani o nei TG, riguardo agli incrementi delle liti in famiglia, quelle con i colleghi di lavoro, quelle tra gli autisti, etc.)

Allora io dico se Ciclobby ci dà questa possibilità di un giorno all'anno (al riguardo sono a chiedere ufficialmente di portare la manifestazione almeno a scaden-

za mensile) dove poter girare con moglie e figli divertendosi un sacco, perché non dovremmo approfittarne? Credetemi, nelle mie tre partecipazioni non ho mai visto una persona scontenta o senza il sorriso sulle labbra, ma gente entusiasta, allegra, serena, della serie che basta veramente poco per renderci felici.

È vero che dopo Bicinfesta tornerà il lunedì, riportandoci i nostri problemi quotidiani, ma credetemi: talvolta affrontando i problemi con maggiore serenità si ragiona meglio e spesso si trovano delle soluzioni insperate. Provare per credere...

Noi della Fondazione Casartelli l'abbiamo già provato ed è per questo che non vogliamo più mancare a questo appuntamento: provate anche Voi.

Appuntamento a tutti, Domenica 20 Marzo a Milano in via Dante verso largo Cairoli per fare tutti insieme un altro... bel canestro. Con affetto.

Pier Luigi Marzorati

Presidente della
"Fondazione Fabio Casartelli"

P.S. *A proposito: le due biciclette sono state messe in palio ad una sottoscrizione a premi per la Fondazione Casartelli, in occasione di una cena dove ci siamo molto divertiti.*



Un'Olinda tutta nuova che nelle sue dimensioni ridotte conserva i tratti e il flusso di linfa della prima Olinda e di tutte le Olinde che sono spuntate una dall'altra, e dentro a questo cerchio più interno già spuntano - ma è difficile distinguerle - l'Olinda ventura e quelle che cresceranno in seguito.

da "Le città invisibili" di Italo Calvino.

Facciamo mobili, torte, salute, cultura, cocktail, notizie, errori, relazioni, feste, formazione, matrimoni, riunioni (tante), bilanci, calcio, contratti di lavoro a tempo indeterminato, contatti, ristrutturazioni e non ci vergogniamo di avere paura che il cielo ci possa cadere sulla testa.

Praticiamo con successo e con insuccesso il riuso di spazi abbandonati combinando la sua dimensione fisica e la sua dimensione sociale a cui corrisponde un approccio fertile per la sua interdisciplinarietà per non dire per la sua indisciplina. Sappiamo che la geografia dei disagi si è molto estesa e atomizzata. Per questo siamo affascinati da un'idea ambiziosa: fondare una città là dove non c'è. Dove i bar chiudono alle sette, e non c'è traccia di libri, di cultura, di artigiani, di luoghi in cui andare. Siamo convinti che i nostri progetti contribuiscono alla riqualificazione urbana, intesa anche come riqualificazione umana.

L'associazione **Olinda** e la Cooperativa sociale **La fabbrica di Olinda** sono nate con l'obiettivo di promuovere impresa sociale (Bar e Ristorante, Ostello) e inclu-

sione sociale di persone con problemi di salute mentale, nell'ambito dei progetti di superamento dell'ex ospedale psichiatrico Paolo Pini.

Le iniziative culturali sono parte integrante dei progetti promossi da **Olinda**, come strumento per comunicare alla città il cambiamento avvenuto nell'ex manicomio e come riconversione di un'area considerata dismessa nella periferia nord di Milano.

In questi anni migliaia di persone hanno varcato il cancello del Pini, contribuendo a trasformare un luogo di esclusione in un luogo di accoglienza e a ricostruire una cultura di vita pubblica e partecipata.

Olinda ex ospedale psichiatrico Paolo Pini, Via Ippocrate 45 Milano
Tel./Fax 02 66200646

www.olinda.org - olinda@olinda.org

In ricordo di Steve



A seguito di una grave malattia, lo scorso ottobre, è mancato Steve Serenelli, prezioso e stimato collaboratore di Ciclobby nei primi anni di vita dell'associazione, nella seconda metà degli anni '80.

Si deve a Steve l'organizzazione di importanti iniziative di Ciclobby quali: l'assicurazione delle bici contro il furto; la produzione delle diverse serie di *cartoline sulla bicicletta* con Promo Card; il calendario

del 1989 formato da 12 cartoline di Valentina in bicicletta disegnate espressamente per noi da Guido Crepax; il concorso *inventori di biciclette e dintorni*; il concorso *bici pitturate*; le *mostre fotografiche*; la mostra delle *bici di cartone* dello scultore Mauro Giuntini, e tante altre azioni che hanno contribuito fin dall'inizio a far apprezzare la nostra associazione, anche sul piano culturale.

Dopo l'esperienza con Ciclobby, Steve si era trasferito in Canada assieme alla moglie Cora Pond, simpatica socia canadese di Ciclobby, che è successivamente mancata. In Canada era divenuto un esperto informatico come webmaster (con consulenze anche a Milano) ed era editore di un giornale elettronico messo

a disposizione della città in cui viveva: *City Lights News* di Prince Albert (<http://CityLightsNews.com/cn/index.htm>). Il primo numero del giornale è del giugno 1993 e, fino allo scorso ottobre, ne sono usciti 116 numeri. Nel numero dello scorso ottobre Steve annuncia ai lettori che si trattava dell'ultimo numero perché l'avanzare della malattia non gli permetteva più proseguire. In vista del compimento dei primi vent'anni di vita di Ciclobby - la nostra associazione è stata fondata il 21 maggio 1986 - se scriveremo la sua storia, un posto di rilievo verrà dato sicuramente all'amico Steve. L.R.

TRA ARTE e storia



Tante lingue, una bici

CICLI

Rossignoli

BICI SPORT CORSA MTB CITY BIKE

PRODUZIONE PROPRIA
VENDITA DELLE MIGLIORI MARCHE

ABBIGLIAMENTO SPECIALIZZATO

RICAMBI E ACCESSORI

CARTINE E ITINERARI PER CICLOTURISTI

SCONTO PER I SOCI CICLOBBY

MILANO CORSO GARIBALDI 65/71 TEL. 02 86460295 / 02 804960
www.rossignoli.it cicross@infinito.it



AWS BICIMOTOR s.n.c.

RIPARAZIONE BICI

VENDITA BICICLETTE: AWS -
BIANCHI - CYCLETTE CARNIELLI -
NUZZI - NSR - OLMO

PRODUZIONE PROPRIA: MOUNTAIN BIKE, CITY BIKE, CORSA

RICAMBI: SHIMANO, CAMPAGNOLO, RITCHEY

ABBIGLIAMENTO SPORTIVO E ACCESSORI

PAGAMENTI RATEALI

BICI, BICI ELETTRICHE E CYCLETTE: NOLEGGIO,
RITIRO E CONSEGNA A DOMICILIO PER RIPARAZIONI
• PERMUTA USATO CON NUOVO • VENDITA USATO

via Ponte Seveso 33 (angolo Schiapparelli) - 20125 Milano
tel. 02-67072145 - e-mail: awsbici@fastwebnet.it

CICLI



Bikes & Fitness

- RICAMBI
- ACCESSORI
- ASSISTENZA
TECNICA

Vendita e Assistenza Autorizzata



MAGAZZINO RICAMBI ORIGINALI
MODELLI IN PRONTA CONSEGNA
TAPIS ROULANT
CONSEGNA A DOMICILIO

VIA CANALETTO, 1 (ang. P.zza Guardi) - Milano - Tel./Fax 02.70102358



ALFREDO BONARIVA

BICI CENTER

BICICLETTE CORSA SU MISURA
Biciclette uomo, donna, bambino
Accessori e abbigliamento per
il ciclismo agonistico

201210 BARANZATE DI BOLLATE (MI)
Via Milano, 220 - Tel. 02.356.06.87

DOSSIER

Ciclobby

Di fronte alla ormai troppo lunga inerzia e all'insensibilità del Comune di Milano in materia di interventi a sostegno della mobilità ciclistica, Fiab CICLOBBY ha deciso di dare una svolta alle proprie iniziative promuovendo una campagna di mobilitazione che ha come obiettivo quello di sostenere la necessità di interventi a favore della bicicletta almeno negli ultimi mesi durante i quali rimarrà in carica questa Amministrazione comunale (in scadenza a primavera del 2006) e di far crescere la consapevolezza dei cittadini, di cui ascoltiamo quotidianamente le espressioni di preoccupazione e di rabbia, su queste tematiche. Dopo un presidio in piazza della Scala in occasione del Consiglio comunale straordinario sul traffico e dopo aver lanciato un appello pro bici, sottoscritto da oltre cento autorevoli personalità dei più diversi campi, sabato 20 e domenica 21 novembre scorsi Fiab CICLOBBY ha organizzato a Milano quelle che sono state definite dalla stampa le "giornate dell'orgoglio ciclistico".

Due giornate che hanno coinvolto migliaia di milanesi, dapprima con un momento di impegno e passione civile, con una partecipata assemblea pubblica al mattino del sabato presso il Teatro alle Colonne di San Lorenzo e una grandiosa manifestazione in bicicletta per le strade di Milano al pomeriggio e poi, con i volontari di CICLOBBY al

servizio della città in occasione della domenica senz'auto del 21 novembre, con numerosi appuntamenti dedicati allo svago in bicicletta che hanno trovato il momento conclusivo in una foto collettiva con centinaia di ciclisti in piazza duomo a rappresentare una grande ruota (v. foto nella pagina).

Il corteo di ciclisti del pomeriggio di sabato ha toccato i luoghi istituzionali più significativi della città per consegnare l'appello con le adesioni raccolte: al Pirellone, ai cui piedi ci ha accolti l'arch. Anelisa Ricci in rappresentanza della Regione Lombardia; poi alla Provincia di Milano, nel cui parco siamo stati ricevuti dall'assessore Pietro Mezzi; indi alla Prefettura, dove abbiamo consegnato il documento al vice prefetto e infine al Comune di Milano, dove ad attenderci c'era lo storico custode di Palazzo Marino, il signor Brigida, che gentilmente ha accettato di ritirare il documento per consegnarlo al Sindaco.

In queste pagine abbiamo raccolto, per chi c'era e per chi non c'era, e comunque per chi desidera approfondire le ragioni della protesta, alcuni documenti di grande rilevanza che bene riflettono a nostro parere lo stato della questione.

Pubblichiamo anche alcune immagini – scattate da Guia Biscaro, Lorenzo Giorgio e Anna Vandoni – sui momenti più significativi delle manifestazioni.

La grande ruota dei ciclisti in piazza del Duomo recita: "Migliaia di biciclette e Milano impazzirà di gioia" foto di Lorenzo Giorgio





Biciclette: la scarsa, scarsissima, volontà politica del Comune di Milano

Relazione introduttiva del presidente della FIAB Luigi Riccardi all'assemblea cittadina svoltasi al Teatro alle Colonne di San Lorenzo il 20 novembre 2004

A Milano i ciclisti sono in crescita

I cittadini milanesi che usano la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani in città sono in aumento, come chiunque è in grado di percepire ad occhio. La conferma di questo trend crescente viene inoltre dai dati dei censimenti del traffico ciclistico che FIAB Cicloby, con la collaborazione di altre associazioni, va compiendo da tre anni, a partire dal 2002.

Nella giornata del rilevamento del 2002, i ciclisti entrati ed usciti dalla Cerchia dei Navigli sono stati 21.800; l'anno successivo sono stati rilevati 25.500 ciclisti (+ 16,9%); mentre nella giornata del censimento del 2004 sono stati conteggiati 30.000 ciclisti (+ 17,6%).

Ma vi è anche un'utenza ciclistica potenziale, quella che oggi **non si sente libera** di utilizzare la bicicletta come mezzo di trasporto urbano perché ritiene il traffico troppo pericoloso e perché si fa troppo poco per proteggere questo tipo di mobilità.

Sarebbe meglio evitare di menare il can per l'aia

Allora – di fronte a questa crescita in atto dell'utenza ciclistica e delle sue potenzialità di sviluppo – bisogna che siano chiare a tutti le inadempienze dell'attuale amministrazione comunale; occorre che si prenda coscienza delle sue troppo frequenti affermazioni propagandistiche a copertura del suo disimpegno nel settore della mobilità ciclistica; del suo deficit democratico nei rapporti con la rappresentanza dell'utenza ciclistica.

Facciamo alcuni esempi.

35.66.90.87: un numero telefonico?

No, sono i numeri con i quali il Sindaco di Milano ha esordito parlando ad una manifestazione di ciclisti milanesi nel settembre del 2003. "35 sono i chilometri di piste ciclabili che abbiamo trovato, 66 sono quelli a cui siamo arrivati oggi, 90 sono quelli cui arriveremo a fine programma, 87 sono le isole ambientali che abbiamo previsto per Milano". Ma noi sappiamo bene che per far circolare le biciclette in sicurezza non bastano le piste ciclabili (che pure, in alcuni casi, sono necessa-



TeatroSanLorenzo - Un momento dell'assemblea cittadina organizzata da Cicloby lo scorso 20 novembre

rie). A Milano – la cui rete stradale ha uno sviluppo di 1.800 chilometri – per rendere ovunque possibile e sicura la circolazione delle biciclette occorrono soprattutto provvedimenti di **moderazione del traffico** (v. *più avanti*). Così come ormai sappiamo tutti che le piste ciclabili esistenti, in realtà, sono spezzoni ettometrici, inutilizzabili e inutilizzati, sparpagliati in tutta la città e che è dunque mistificatorio sommare tra di loro questi spezzoni che non costituiscono neppure un abbozzo di rete. Senza contare che il Comune si rifiuta di fornire, anche ai giornali, il loro elenco.

Successivamente poi abbiamo appreso, da dichiarazioni comunali ai giornali, che i chilometri di piste (spezzoni) prima sono diventati 70 e recentemente 77. Allora siamo andati verificare da dove venivano fuori gli ultimi 7 chilometri e così abbiamo scoperto che si tratta di lavori previsti nel programma d'iniziativa comunitaria URBAN II Milano 2000-2006 per il recupero urbanistico nel quartiere di Quarto Oggiaro, appaltati ma non ancora iniziati. Insomma, si comincia ormai a conteggiare come esistenti anche le piste ciclabili la cui costruzione non è ancora iniziata.

Marciapiedi

A noi che abbiamo ripetutamente proposto l'utilizzo dei marciapiedi **adatti** anche per far circolare le biciclette, sempre a mezzo stampa, ci è stato via via risposto: a) che è vietato

dal Codice della Strada (falso); b) che i marciapiedi di Milano sono stretti (ma ci sono anche quelli larghi, e comunque si possono sempre allargare); c) che ci sono su le macchine parcheggiate (vero, però si tratta di parcheggi abusivi).

In realtà, in base al Codice della Strada, è possibile utilizzare i marciapiedi anche per le bici con una semplice ordinanza del Sindaco che stabilisce che questi spazi pedonali (e lo ribadiamo, quelli adatti che non sono pochi a Milano, e cioè dove non si intralciano i pedoni) possono essere utilizzati anche per il transito delle bici con due possibili provvedimenti: *pista ciclabile contigua al marciapiede e percorso pedonale e ciclabile*. Ironia della sorte, nonostante le sparate sui giornali, nella pratica, il Comune già utilizza i marciapiedi per il transito delle bici come in via Dezza, in via Cimarosa, in via Pallavicino, in via Legnano, in via M. Gioia ed anche nel progetto per il citato intervento a Quarto Oggiaro.

Rimozione delle rotaie dismesse

Le rotaie dismesse (in qualche caso da decenni), senza più neppure la rete aerea, hanno uno sviluppo di qualche decina di chilometri. Un ostacolo in più, del tutto inutile, per i ciclisti. Noi da sempre ne chiediamo la rimozione. Ebbene in Comune è stato detto che questi profilati di acciaio abbandonati a terra servono per il ritorno della corrente e quindi non

si possono rimuovere senza interrompere la rete. Non occorre essere ingegneri o periti elettrotecnici per sapere che si tratta di una bufala da politicanti e che queste rotaie senza corrente non vengono rimosse solo per cialtroneria o, se si preferisce, per non spendere qualche euro a ripristinare la pavimentazione.

Moderazione del traffico

Noi da tempo chiediamo che vengano attuati, in modo diffuso nella città, provvedimenti di moderazione del traffico (strade e zone residenziali, strade e zone con il limite di velocità a 30 chilometri all'ora, rotatorie con diritto di precedenza per i veicoli al loro interno, chicanes e rialzamenti degli attraversamenti pedonali e ciclabili ed altri ancora). Questi provvedimenti sono indispensabili, non solo per migliorare la mobilità in generale, ma in particolare per rendere compatibile il traffico delle biciclette con quello dei veicoli motorizzati. Ebbene testardamente si risponde da parte del settore mobilità del Comune di Milano che questi provvedimenti verranno presi nelle 87 isole ambientali nelle quali è ripartito l'intero territorio comunale. Sappiamo bene tuttavia che la realizzazione delle isole ambientali avverrà, se va bene, nel corso di decenni e decenni. E cioè in tempi non utili per risolvere i problemi del traffico e ambientali di oggi. Anche qui si devono però notare le contraddizioni del Comune: probabilmente ad opera di altri settori comunali rispetto a quello della mobilità, in realtà già ora vengono attuati positivi interventi di moderazione del traffico. Per citarne qualcuno: rotatorie in varie parti della città; risistemazioni stradali, con restringimenti e rialzamenti degli ingressi e con chicanes, come in via Mar Jonio e in via Leon Battista Alberti; restringimenti di carreggiata e allargamenti dei marciapiedi alle fermate dei tram (che tuttavia creano, così come realizzati, problemi ai ciclisti); zone residenziali come in viale Affori (e piazza S. Giustina) da via Astesani a Villa Litta.

Non ci resta dunque che incoraggiare questi settori comunali (Urbanistica? Lavori Pubblici?) a proseguire ed a sviluppare questi interventi a prescindere dalle dichiarazioni di piazza Beccaria.

Rappresentanza dell'utenza ciclistica urbana

Le organizzazioni di ciclisti presenti a Milano sono le seguenti:

- le società sportive aderenti alla Federazione Ciclistica Italiana-**FCI** che organizzano le attività agonistiche dei giovanissimi, dei dilettanti e dei professionisti;
- le società sportive aderenti all'**UDACE** che organizzano attività ciclistiche amatoriali (agonistiche e contigue all'agonismo); a questa organizzazione è affiliata anche l'associazione **Turbolento**;
- le organizzazioni di promozione sportiva come **UISP, CSI, Endas, US ACLI** e

altre: nel settore ciclistico, organizzano il ciclismo amatoriale (agonistico e contiguo all'agonismo);

- il **Mountain Bike Club Italiano "Gite nella Natura"**, il cui scopo è espresso chiaramente nella ragione sociale;
- di recente, è poi venuto in essere a Milano il fenomeno della **massa critica** (detta anche *critical mass*); non si tratta però di associazione con rappresentanza di ciclisti, bensì di periodiche *coincidenze organizzate* di ciclisti;
- più di recente ancora, lo scorso anno, è nata l'associazione **+bc**, regolarmente costituita, il cui scopo fondamentale è l'organizzazione delle *ciclofficine* fisse e mobili e la promozione della cultura della bicicletta;
- e, infine, ci siamo noi; dal 1986, a Milano è attiva **CICLOBBY** che organizza e rappresenta i ciclisti quotidiani urbani e cicloescursionisti (oltre mille soci e qualche migliaio di simpatizzanti). **CICLOBBY** e le analoghe associazioni cicloambientaliste presenti in varie parti d'Italia hanno costituito nel 1989 la **Federazione Italiana Amici della Bicicletta - FIAB**.

In questo panorama, quali sono dunque le associazioni che rappresentano i ciclisti urbani? Quali sono le associazioni *stakeholder* della **mobilità ciclistica quotidiana**, di quei cittadini cioè che vogliono sia garantita loro la **libertà di scegliere la bicicletta** come mezzo di trasporto per muoversi in città? In altre parole, quale è l'associazione che a Milano costituisce una sorta di *Acì* dei ciclisti?

La risposta è ben conosciuta all'interno dei palazzi e nelle redazioni dei media. Solo questa amministrazione comunale non se ne accorge, *cade sempre dal mondo delle nuvole* e così, da un lato, continua a parlare genericamente di *associazioni dei ciclisti* e, dall'altro, rifiuta ostinatamente il rapporto con gli autentici *centri di competenza* in materia di mobilità sostenibile e ciclistica in particolare espressi dalla società civile milanese.

Cosa vogliamo

Noi non neghiamo certo, nell'amministrare una realtà complessa come la nostra città, il valore e l'importanza dell'immaginazione, degli scenari futuri, delle strategie, dei piani. Ma queste prospettazioni del futuro, per non divenire mere *visioni*, non possono costituire l'alibi per il non fare di oggi, per non affrontare l'emergenza dell'attuale congestione del traffico e l'allarme rosso dell'inquinamento nel quale siamo immersi ora.

E dunque cosa chiediamo che si faccia da subito? Lo abbiamo detto per esteso nel documento *Perché i ciclisti milanesi decidono di scendere in*

piazza con una civile e democratica protesta (pubblicato in questo stesso dossier di *Ciclobby Notizie* a pag. 13 ed al quale rimandiamo). In estrema sintesi, gli interventi che chiediamo - il cui costo è relativamente modesto e che si possono realizzare in tempi brevi - sono i seguenti: a) spazio per le bici su alcuni marciapiedi adatti (per non intralciare i pedoni), nelle corsie preferenziali, con eccezione per le bici in alcuni sensi unici per gli altri veicoli; b) accelerazione nella diffusione dei provvedimenti di moderazione del traffico senza aspettare i tempi biblici della realizzazione delle isole ambientali; c) priorità a quegli interventi nel settore delle piste ciclabili che fanno fare passi avanti alla predisposizione della rete, evitando quindi la dispersione a pioggia in città di inutili piccoli spezzoni di pista; d) diffusione delle attrezzature per il parcheggio a partire dai luoghi dove attualmente le bici sono parcheggiate in modo selvaggio; e) promozione di progetti pilota casa-scuola e casa-lavoro.

E cosa risponde il Comune

Per vedere cosa risponde il Comune può essere utile prendere un recente documento ufficiale e cioè la registrazione stenografica della replica dell'Assessore Goggi al dibattito sul traffico in Consiglio comunale (11 novembre 2004) che recita in questo modo:

"Lo scenario che noi possiamo immaginare quando le opere che noi abbiamo promosse saranno realizzate, e quando saranno realizzate se sarà possibile anche le opere di cui abbiamo la proposta dei promotori, cioè le strade interraste (per capire questo linguaggio: il tunnel sotterraneo ai Bastioni e l'altro dal Centro direzionale alle autostrade, da realizzare con la finanza di progetto, *nota di redazione*) consentirà ai prossimi amministratori di avere tre leve fondamentali: il pedaggio per le infrastrutture di transito, le tariffe per la sosta e la possibilità di riqualificare le strade in superficie eliminando la capacità (di parcheggio, *n.d.r.*) non più necessaria (qui si riferisce ai parcheggi sotterranei in pieno centro di Milano, *n.d.r.*). E allora si che sarà possibile riempire la città di piste ciclabili (*sic!*) - sia detto per inciso -. Queste tre leve daranno la possibilità ai prossimi amministratori di disciplinare completamente il traffico della città arrivando anche ad un azzeramento della congestione che oggi rende difficile la vita e la mobilità in città. A questa si aggiungerà naturalmente l'aumentata capacità del mezzo pubblico. Allora sarà possibile estendere isole ambientali, pedonalizzazioni e tutta una serie di opere per la riqualificazione ambientale paesaggistica ed ecologica della città, che oggi noi non consideriamo possibili, che noi non abbiamo nemmeno il coraggio di immaginare" (come si vede, siamo in pieno *mil-*





lenarismo, n.d.r.).

"Per quanto riguarda il piano urbano della ciclabilità mi sembra abbastanza superfluo osservare che esiste un capitolo nel piano di traffico dedicato alla ciclabilità, esiste un ben preciso piano della ciclabilità, e segno della realizzazione di questo piano sono proprio quei famosi spezzoni di piste ciclabili, contro cui tutti si scagliano, che sono semplicemente la dimostrazione che l'Amministrazione pensa di realizzare piste ciclabili, ed impone tutte le volte che si fanno le nuove strade di fare il corrispondente pezzo di pista ciclabile, avendo il programma di collegarle tutte. Quindi anche se adesso sono degli spezzoni saranno poi collegate" (dunque, per essere spezzoni, sono spezzoni anche per l'Assessore; verranno però collegati: sì, ma quando? di provvedimenti di moderazione del traffico da attuare velocemente, neanche parlarne, n.d.r.).

Che fare?

Cos'altro ci rimane da fare, dunque, se non elevare una **vibrata, civile e democratica protesta**?

E così abbiamo cominciato a farlo proponendo, assieme ad altre associazioni, un *Appello pro bici* sottoscritto in pochi giorni da oltre cento personalità milanesi (confidenzialmente, tra di noi, chiamiamo questa operazione *la carica dei 101*). L'appello – che si può leggere su questo stesso numero di *Ciclobby Notizie* a pag. 16 – è stato messo sul nostro sito (www.associazioni.milano.it/ciclobby) e così è iniziata la raccolta on-line delle adesioni.

Abbiamo proseguito nel weekend del 20-21 novembre – definito da Paolo Garimberti su *Repubblica* come la due giorni dell'*orgoglio ciclistico* – con l'assemblea pubblica del sabato mattina al Teatro S. Lorenzo alle Colonne e la bicicletata del pomeriggio durante lo svolgimento della quale siamo stati ricevuti dai rappresentanti della Regione e della Prefettura, dall'Assessore della Provincia di Milano Pietro Mezzi e... dallo storico, simpatico e gentile custode di Palazzo Marino, Antonio Brigida. La domenica poi abbiamo fatto festa mettendoci al servizio dei cittadini milanesi in bici nella domenica senz'auto per effettuare visite guidate della città.

A proposito di questa domenica senz'auto, guardate un po' cosa ha dichiarato alla *Repubblica* del 22 novembre l'Assessore

Goggi: "Certo una domenica a piedi ogni tanto alla gente non dispiace. Ma se provassimo a trasformarla in un blocco fisso, la reazione sarebbe ben diversa", spiega l'assessore al traffico Giorgio Goggi. Che sottolinea come tanti milanesi, in una domenica così, vivono problemi grandi e piccoli, come quello di genitori anziani bloccati in casa. "Noi puntiamo molto sugli altri provvedimenti antitraffico – aggiunge l'assessore – come la sosta a pagamento e le isole pedonali. Le domeniche a piedi lasciamole come provvedimento straordinario. A chi pensa che servono ad educare la gente ad andare a piedi, rispondo che è un'idea un po' nazista" (*sic!*).

Perdurando questa situazione, siamo dunque costretti a continuare ad *agitarsi* e ad *agitare le masse* per tutti gli ultimi diciotto mesi in cui rimarrà in carica questa Amministrazione comunale perché si decida finalmente a fare qualcosa di semplice e poco costoso, ma di grande utilità, per realizzare una diffusa ciclabilità sul territorio della nostra città.

Purtroppo, molte istituzioni pubbliche italiane non assomigliano per nulla a quelle di altre realtà europee.

Ecco un esempio di questa diversità. Sul numero 35 del 2000 di *Savoir faire* – il periodico della RATP, l'azienda dei trasporti pubblici di Parigi – era comparso un lungo articolo intitolato "La politica ciclistica della RATP" il cui *incipit* era il seguente: "*La RATP aime le vélo parce qu'elle aime la ville qui va avec*" (più o meno: La RATP ama la bici perché ama la città a misura di bicicletta").

L'articolo proseguiva poi nel modo seguente: "Questo slogan riassume la strategia globale sull'utilizzo della bicicletta in ambiente urbano che l'Azienda ha sviluppato in partenariato con le associazioni dei ciclisti urbani e degli utenti per mettere assieme e coordinare i diversi *progetti bici* nell'ambito dei trasporti pubblici. La bici è stata scelta per il suo ruolo esemplare nella politica di ecologia urbana della RATP che costituisce il *fil rouge* del suo progetto d'impresa".

Non si può dunque che essere d'accordo con Michele Boato, ambientalista ed ex Assessore della Regione Veneto, quando, nella prefazione del bel libro di Zenone Sovilla, *Bicicrazia. Pedalare per la libertà*, 2004, afferma:

"Credo ci sia tantissimo ancora da fare per far crescere una cultura della città e dell'ambiente che faccia spazio al verde, alle zone pedonali, alle piste ciclabili e alla moderazione del traffico. Le cose migliori succedono quando questo lavoro vede alleati i movimenti di base (associazioni ecologiste o comitati contro l'invasione automobilistica nei quartieri) e le istituzioni locali.

Un esempio.

La più grande trasformazione della mia città, Mestre, verso una maggiore vivibilità è avvenuta negli anni 1984-86 con la pedonalizzazione del suo luogo centrale, piazza Ferretto: è stato il risultato di una serie di "bicifestazioni",

organizzate dal sottoscritto e da pochi altri fondatori degli Amici della Bicicletta. A partire da sabato 24 maggio 1984 e per molti sabati successivi fino a ottobre, giravamo per le vie della città, scampanellando e richiedendo a gran voce zone pedonali e piste ciclabili, e, attorno alle 18, arrivavamo nella piazza centrale che, pur gremita di gente a passeggio, era percorsa da una colonna ininterrotta di auto e di bus.

A quel punto stendevamo le bici in mezzo alla strada e il traffico si bloccava, con grandissima soddisfazione di (quasi) tutti.

Dopo il primo momento di sorpresa, i vigili, dal secondo sabato in poi, bloccavano il traffico appena ci vedevano arrivare, dicendoci sottovoce che avevamo assolutamente ragione. C'era un po' d'incertezza solo sul far transitare o no i bus pubblici, ma la quantità di gente (e la nostra determinazione) era tale, da deviare anche i bus fuori dalla piazza. Piazza che, finalmente, diventava tale, per la prima volta, dopo decenni di discussioni "teoriche" sulla sua pedonalizzazione.

Il quotidiano locale, a ottobre, lanciò un referendum tra i suoi lettori e, nonostante la dura polemica dei commercianti e di alcuni partiti contrari alla pedonalizzazione, il risultato fu superiore ad ogni più ottimistica previsione: il 79% rispose sì alla pedonalizzazione totale, il 19% si esprime per il no, il 2% per un sì con alcuni suggerimenti.

A quel punto quei politici che, pur essendo d'accordo da anni sulla pedonalizzazione, non erano stati capaci di far prevalere la loro opinione, presero coraggio e, dopo una serie di passaggi in consiglio di quartiere, giunta e consiglio comunale, finalmente il 24 novembre 1986 arrivò l'ordinanza di chiusura definitiva e totale al traffico.

Una data che dovrebbe rimanere nella storia della nostra città, perché segna l'inizio di una svolta, dopo che per quarant'anni avevamo subito solo brutture, inquinamenti e cementificazioni".

Dunque è così che si vuole che facciamo? Come del resto siamo stati costretti a fare qualche volta anche nel passato quando abbiamo tracciato una pista ciclabile in piazza Conciliazione, o siamo entrati in bici in metropolitana quando ancora non si poteva, o abbiamo attraversato i Giardini Pubblici quando erano ancora vietati alle bici, o abbiamo raccolto migliaia di firme sotto una nostra petizione, o i nostri soci hanno inondato il Comune con centinaia di fax e così via.

Se costretti, malgrado l'agitazione non rappresenti il nostro sport preferito, non ci tireremo certo indietro.

Però ci piacerebbe di più impiegare le nostre energie costruttivamente collaborando con il Comune per rendere Milano una **città amica della bicicletta**, con un traffico meno agitato, anche grazie allo spazio ed alle facilities assegnati alla bici.

Luigi Riccardi

Perché i ciclisti milanesi decidono di scendere in piazza con una civile e democratica protesta



Il corteo di biciclette sta arrivando al Pirellone, sede della Regione Lombardia

FIAB Ciclobby onlus è una tipica organizzazione con un **solo scopo** – al quale si dedica da quasi vent'anni – vale a dire: **la promozione dell'uso della bicicletta** come mezzo di trasporto quotidiano per migliorare traffico e ambiente urbani e per la pratica del cicloescursionismo, una forma di turismo rispettosa più di ogni altra dell'ambiente.

Proprio perché ci dedichiamo esclusivamente a promuovere l'uso della bicicletta, la nostra associazione, nel corso degli anni, è divenuta un autorevole **centro di competenza** in materia di mobilità sostenibile e ciclistica in particolare, oltre che una democratica rappresentanza dell'utenza ciclistica.

Prioritariamente dunque, a FIAB Ciclobby interessa mettere a disposizione del Comune di Milano – e più in generale delle istituzioni locali e delle aziende pubbliche di trasporto – le proprie competenze, collaborando per rendere Milano *amica della bicicletta*, vale a dire, una città nella quale sia garantita la **libertà di scelta** di muoversi in bici, dove questo mezzo di trasporto, che non ingombra, non consuma, non inquina e non fa rumore, possa circolare in modo sicuro e confortevole in tutta la città.

Purtroppo negli ultimi anni a Milano si è fatto molto poco per perseguire questo obiettivo e quel poco è stato fatto nella direzione sbagliata. Senza contare le consistenti difficoltà di rapporto tra Comune e la nostra associazione (si vedano alcuni esempi in appendice).

Anziché **realizzare**, anno dopo anno, spazi da destinare alla circolazione della bicicletta, ci si è limitati a **progettare** sulla carta la rete delle piste ciclabili la cui realizzazione potrà avvenire solo in tempi biblici, stante lo scarso impegno comunale in materia e l'inadeguatezza, per usare un eufemismo, delle risorse proprie e di quelle messe a disposizione da altri livelli di governo (nessun progetto del Comune di Milano, a causa della mancanza dei requisiti richiesti, è stato messo in graduatoria nel

recente bando regionale). Le uniche costruzioni sono state spezzoni di piste ciclabili – realizzate mediante lo scomputo degli oneri di urbanizzazione a carico dei costruttori di edifici – sparpagliati in tutta la città, dunque non collegati tra loro e, per questo, inutilizzabili e inutilizzati dai ciclisti, anche impropriamente conteggiati nelle statistiche comunali.

Anziché prendere, anno dopo anno, provvedimenti di **moderazione del traffico** – vale a dire, quei provvedimenti (ad esempio strade e zone con limite di velocità a 30 chilometri all'ora) che, migliorando la circolazione in generale, rendono compatibili le biciclette con i mezzi motorizzati – ancora una volta, ci si è limitati a **progettare** la ripartizione della città in 87 isole ambientali, rimandando la loro **realizzazione** a quando ci saranno le risorse (sic), vale a dire alle **calende greche**. Rinviando così *sine die* ogni possibilità di verifica di responsabilità politica.

Quel che serve, invece di un piano di grandi opere, è un **grande piano di piccole opere**, del tipo di quello da noi offerto al Comune e denominato **Piano d'intervento 2004-06**. Ma, ancora una volta, la nostra offerta è stata lasciata cadere, nonostante la nostra città sia, oltre che caratterizzata da un'insopportabile congestione del traffico, in pieno **allarme rosso** quanto a inquinamento dell'aria, e nonostante i cittadini che scelgono di muoversi in bicicletta in città, pur in assenza di interventi adeguati, siano in costante aumento. I costi economici, sociali e individuali di questa improvvida disattenzione sono sopportati da tutti i cittadini, ciclisti e non, incidendo sulla qualità della vita. Cos'altro ci rimane da fare, dunque, se non elevare una **vibrata, civile e democratica protesta?**

Per questo abbiamo deciso una giornata di mobilitazione sabato 20 novembre ed una di servizio ai cittadini milanesi in bici domenica 21 novembre, giornata senz'auto.

Chiediamo che, almeno in questi ultimi diciotto mesi in cui rimane in carica questa Amministrazione Comunale, ci si decida a fare qualcosa di semplice e poco costoso, ma di grande utilità per realizzare una diffusa ciclabilità sul territorio della nostra città.

E precisamente, dando almeno parziale attuazione al **Piano d'intervento 2004-06** proposto da FIAB Ciclobby :

1. adozione di provvedimenti specifici per la

sicurezza dei ciclisti quali:

- a) utilizzo dei marciapiedi adatti (per frequentazione da parte dei pedoni, dimensione, presenza di accessi) mediante il tracciamento di pista *ciclabile contigua al marciapiede* o la destinazione del marciapiede a *percorso pedonale e ciclabile* (art. 122, 9 c) del Regolamento del Codice della Strada);
 - b) eccezione per le bici nelle corsie preferenziali per i bus purché di calibro superiore a metri 4;
 - c) eccezione per le biciclette in un certo numero di strade a senso unico per gli altri veicoli, sia mediante il tracciamento di corsia ciclabile per la direzione *contromano*, sia, nelle situazioni confacenti, mediante la sola apposizione degli appositi segnali di obbligo muniti degli specifici pannelli integrativi;
2. diffusione della vasta gamma dei provvedimenti ricompresi nel concetto di moderazione del traffico (strade e zone residenziali, strade e zone 30, soprattutto) in tutti gli altri casi, i quali, senza dubbio, costituiscono la quota di gran lunga prevalente del reticolo stradale urbano;
3. con riferimento alla rete delle piste ciclabili – del tutto inadeguata dopo 24 anni dall'adozione del primo Piano della mobilità ciclistica a Milano – si chiede: a) completamento e *restyling* della pista (che, per ora, rappresenta l'unico percorso ciclabile compiuto di Milano) Caprilli-Parco Lambro: verso ovest per collegarsi al Boscoincittà ed al Parco delle Cave recuperando la passerella, recentemente ricostruita, di via Novara; e mediante il superamento delle diverse, e ormai annose, soluzioni di continuità: piazzale Lotto; piazza Conciliazione; attraversamento ciclabile della pericolosa via Foppa tra via Dezza e il Parco Solari; attraversamento di via Padova verso la pista di viale Palmanova; attraversamento di via Rizzoli/Civitavecchia per l'ingresso al Parco Lambro. Inoltre, va evidenziato che poche centinaia di metri di corsia ciclabile lungo il marciapiedi di viale Papiniano e il semplice attraversamento del parcheggio della Darsena permetterebbero (intanto per oggi, per il futuro si vedrà), il collegamento con l'alzaia del Naviglio Grande e quindi permetterebbero di dare continuità ad un itinerario protetto di lunga percorrenza e di grande valenza turistica, oltre che trasportistica, che va dal Lago di Lecco al Lago Maggiore, attraversando tutta la città. In questa prospettiva, potrebbe essere





utile l'apposizione di segnali di conferma (ad esempio, con la scritta *itinerario ciclabile n.1*, come da elenco in PGU) lungo tutto il percorso cittadino; b) concentrazione degli sforzi e delle risorse per il completamento di quella che potrebbe divenire la seconda pista ciclabile compiuta di Milano: il percorso dal centro città a piazzale Corvetto; c) la terza pista ciclabile compiuta, da realizzarsi con il recupero di diversi spezzoni (alcuni dei quali ormai di antica costruzione), potrebbe essere lungo il percorso centro città Parco Saini/Parco Forlanini; se poi si potesse trovare un accordo con la Provincia, il percorso protetto potrebbe proseguire fino all'Idroscalo realizzando il sogno coltivato da tempo da molti milanesi di poter arrivare in bicicletta a questa importante risorsa d'acqua e per il tempo libero;

4. installazione di attrezzature per il parcheggio delle biciclette in tutti i punti della città dove già ora si verificano situazioni di parcheggio selvaggio (le quali, a ben vedere, evidenziano un endemico fabbisogno arretrato);
5. predisposizione di progetti pilota in alcune scuole elementari e medie per sperimentare percorsi sicuri casa-scuola;
6. predisposizione di progetti pilota, in partenariato con i mobility manager aziendali, per lo sviluppo della domanda di mobilità ciclistica nei percorsi casa-lavoro e per l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti per motivi di lavoro.

Appendice

Alcuni esempi dei difficili rapporti del Comune di Milano con FIAB Ciclobby e, più in generale, con la mobilità ciclistica.

1. Nella primavera del 2000, FIAB Ciclobby chiede all'Assessore al Traffico del Comune di Milano il restyling della pista (che rappresenta l'unico percorso ciclabile compiuto di Milano) Caprilli-Parco Lambro. L'Assessore si impegna ad attuarlo entro il 27 novembre di quell'anno quando la FIAB organizza a Milano un importante convegno internazionale sulla mobilità ciclistica (vi era l'intenzione di far percorrere la pista ciclabile restaurata agli ospiti stranieri).

Questi lavori di manutenzione non sono mai stati realizzati e così l'unica pista ciclabile di Milano è oggi ancor

più degradata di allora.

2. La *determina* dirigenziale del 3 ottobre 2000 che istituisce l'Ufficio Mobilità Ciclistica in Comune di Milano ne fissa anche i compiti. Uno di questi è la "collaborazione con le Associazioni di categoria, con utenza ed Enti vari".

Per quanto riguarda FIAB Ciclobby, questa collaborazione è stata sempre rifiutata.

3. Il primo di giugno del 2001 – dopo anni di paziente attesa – abbiamo scritto al Sindaco di Milano chiedendogli un incontro per parlare del poco o nulla che fa il Comune di Milano per favorire la circolazione delle biciclette.

La lettera è rimasta inevasa.

4. Il 18 novembre del 2001 abbiamo scritto al Sindaco di Milano segnalandogli:

- a) la mancata destinazione di almeno il 10% dei proventi delle multe per infrazioni alle norme del Codice della Strada – ai sensi della legge 472/99, art. 18 – a favore dell'utenza debole (pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili);
- b) la mancata osservanza della legge regionale della Lombardia 65/89 la quale, agli articoli 3 e 4, stabilisce che piani regolatori, progetti di nuove strade, manutenzione straordinaria delle strade, devono prevedere spazi per la circolazione delle biciclette;
- c) mancata applicazione anche della legge nazionale 366/98 la quale stabilisce, all'art. 10, che le strade extraurbane secondarie, le strade urbane di scorrimento, le strade urbane di quartiere, le strade locali – in caso sia di nuova costruzione sia di manutenzione straordinaria della sede stradale – devono essere dotate di piste ciclabili o percorsi ciclabili adiacenti.

Questa lettera è rimasta inevasa.

5. Il 10 gennaio 2002 abbiamo scritto al Direttore Centrale Ambiente e Mobilità del Comune di Milano per chiedergli di dare disposizioni per avviare un rapporto tra FIAB Ciclobby e il tavolo di coordinamento degli uffici comunali che si occupano di mobilità (CIMA).

La lettera è rimasta inevasa, tuttavia il Direttore ha dato disposizioni al CIMA di riceverci (v. il punto successivo).

6. Nel febbraio del 2002 infatti siamo stati chiamati dal CIMA e invitati a predisporre una bozza di Protocollo d'intesa tra CIMA e Ciclobby. Prontamente abbiamo eseguito il compito e lo abbiamo trasmesso al coordinatore del CIMA il quale ci ha risposto interlocutoriamente dicendoci che i responsabili del settore mobilità del Comune intendevano rifletterci sopra.

Da quel momento, non c'è stata più alcuna risposta.

7. In occasione di una audizione presso la

Commissione Consiliare Trasporti del Comune di Milano, invitati dal suo Presidente, abbiamo offerto all'Assessore alla Mobilità, presente alla riunione, la collaborazione gratuita dei volontari di FIAB Ciclobby per compiere il censimento del traffico ciclistico.

Questa offerta è stata lasciata cadere.

Fiab Ciclobby, da allora, ha realizzato ben tre censimenti con la collaborazione di decine di volontari.

Il Comune non ha mai neppure richiesto di vederne i risultati.

8. Vengono inviate varie lettere di sollecito per ottenere una risposta in merito al protocollo di cui al precedente punto 6 all'Assessore, al Direttore di settore, al coordinatore del CIMA: 4 maggio 2002, 17 giugno 2002, 17 settembre 2002.

Tutte senza risposta.

9. L'assessore al Traffico il 19 marzo 2003 promette la costituzione di una Consulta cittadina sulla sicurezza stradale come da richiesta di FIAB Ciclobby e di altre associazioni della mobilità e ambientaliste. Anzi indica la sede: la Scuola del Corpo della Polizia Locale di Milano in via Boeri.

Da allora, non se ne è saputo più nulla.

10. Tre lettere al Sindaco Albertini per essere ricevuti e poter riferirgli delle inadempienze del Comune nel nostro settore: 6 febbraio, 26 settembre e 22 dicembre 2003.

Tutte senza risposta.

11. Il Gruppo *Amici della Bicicletta* del Consiglio Comunale di Milano – del quale fanno parte consiglieri sia di maggioranza, sia di minoranza – nel settembre del 2003 ha *commissionato* a CICLOBBY Fiab una *bozza di piano di interventi a costo sostenibile per una ciclabilità diffusa a Milano*. CICLOBBY Fiab ha rivolto all'inizio di ottobre del 2003 uno specifico appello ai propri soci e ad altri ciclisti milanesi affinché fornissero le loro osservazioni sugli abituali percorsi in bicicletta. In breve tempo, sono pervenute quasi 200 segnalazioni di possibili interventi. Con il lavoro volontario del Comitato Tecnico di CICLOBBY Fiab è stato possibile interpretare queste segnalazioni, elencarle, classificarle in base alla tipologia degli interventi proposti, e quindi mapparle. È stata così predisposta la carta della **Rappresentazione delle proposte dei ciclisti milanesi** o, se si vuole, la *carta dei desideri*. Su questa base, si è passati quindi alla elaborazione di una bozza di piano, la quale successivamente è stata sottoposta ai rappresentanti del Gruppo Consiliare Amici della Bicicletta. Dal confronto tra i Consiglieri comunali ed il CT di CICLOBBY Fiab è stata varata la carta con il **Piano d'intervento 2004-06**, integrata dalla carta **Effetto rete**. I criteri adottati per la scelta degli interventi da inserire nel piano sono stati i seguenti:

- a) sostenibilità economica;

- b) fattibilità temporale;
- c) continuità dei percorsi;
- d) numero delle richieste da parte degli utenti;
- e) indicazioni derivanti dai censimenti sul traffico ciclistico realizzati da FIAB Ciclobby.

Il piano è stato presentato al Politecnico di Milano il 19 dicembre 2003; successivamente è

stato illustrato nel gennaio 2004 in una riunione nella quale sono stati presenti un dirigente della Polizia Locale di Milano, il coordinatore del CIMA, il Responsabile della segnaletica del Comune di Milano e il dirigente dell'Ufficio Mobilità Ciclistica.

La riunione era stata convocata per iniziativa dei Consiglieri Comunali Tenconi (maggioranza) e Baruffi (minoranza) i quali sono stati pre-

senti alla riunione stessa. Il piano è stato ulteriormente presentato ad una riunione del CIMA, richiesta dagli stessi Consiglieri, del 28 aprile 2004. L'impegno del CIMA è stato di dare risposta a breve sugli interventi messi in cantiere da parte del Comune. Poiché non pervenivano risposte, abbiamo inviato lettere di sollecito nel giugno scorso.

Ancora non sono pervenute risposte.

Cambiare la politica dei trasporti per tutelare la salute dei cittadini

Quando al liceo leggevo Romeo e Giulietta di Shakespeare pensavo con rabbia che era una tragedia che poteva essere evitata. Se solo Romeo fosse arrivato più tardi... Doveva proprio finire così? Che spreco di vite umane, di felicità, di amore! È la stessa rabbia che mi assale quando una bimba muore di leucemia, o qualcuno che conoscevo muore di cancro al polmone. Mi chiedo sempre se questa morte poteva essere evitata.

Secondo Paolo Crosignani, epidemiologo dell'Istituto dei Tumori, sì. Dal Corriere della Sera: "Ben 1228 persone in meno morirebbero ogni anno se dagli attuali 60 microgrammi per metro cubo di polveri sottili Pm10 si passasse a 30 microgrammi, che pare sia la media delle città dell'Unione Europea". I dati dell'Arpa (Agenzia Regione di Protezione Ambientale) ci informano che i gas di scarico delle auto incidono per il 70% sul Pm10. Ormai viviamo in un mondo altamente tecnologico in cui è impossibile ignorare le cause di alcune malattie, abbiamo studi autorevoli, come quello condotto a Denver nel Colorado che ha dimostrato che i bambini che abitano in case vicino a strade di grande traffico (20.000 veicoli al giorno) hanno un rischio di sviluppare il cancro 6 volte superiore a quelli che vivono in zone meno trafficate, e 8 volte superiore di sviluppare leucemie; o come quello del California Department of Health Services che ha confermato una possibile associazione tra esposizione ad agenti inquinanti e l'incidenza di tumori infantili. Le auto in città vanno fermate e sostituite con spostamenti a piedi o in bicicletta.

La convenienza ecologica della bicicletta è mostrata in modo evidente dall'analisi della sua "impronta ecologica", un indicatore della sostenibilità ambientale diventato molto famoso a livello internazionale (www.footprintnetwork.org). Nei dati presentati nel corso dell'ultima Fiera delle Utopie Concrete di Città di Castello dall'ing. Stefano Caserini (www.utopieconcrete.it) lo scorso ottobre è emerso che l'impronta ecologica di uno spostamento di un km in bicicletta è un cinquantesimo dello spostamento in automobile, un decimo dello spostamento in treno, la metà dello stesso spostamento a piedi.

Le stime, effettuate sulla base di dati mediterranei ed europei, mostrano come la bicicletta è una forma di mobilità leggera, efficiente, che minimizza il peso sulla natura degli spostamenti umani. L'utilizzo esteso della bicicletta nei centri urbani, oltre a rendere più belle e meno inquinate le nostre città, è quindi un modo per aumentare la sostenibilità del nostro stile di vita.

Whitelegg, professore di trasporti e mobilità a Lancaster di fama internazionale che si occupa da 25 anni di questo problema, parlando al convegno di Città di Castello ha detto che le soluzioni ci sono, ma che quello che manca è la volontà politica per applicarle e ha riportato l'esempio di Edimburgo dove sono riusciti ad eliminare la maggior parte del traffico motorizzato individuale in alcune strade della città grazie alla lungimiranza di alcuni politici e nonostante il parere contrario di molti commercianti, che ora sono felici e non vorrebbero più tornare indietro.

In questi giorni si è parlato molto degli effetti dannosi dell'inquinamento sulla salute di noi tutti e di noi milanesi in particolare. Sono stati fotografati dall'alto i veleni che ci accorciano la vita, almeno di un anno e mezzo. Alla televisione francese hanno mostrato anche le foto durante il weekend, che mostravano che l'inquinamento diminuiva perché le auto in circolazione erano meno numerose. E allora perché i nostri amministratori non fanno qualcosa per migliorare questo quadro catastrofico? Nel 1952 a Londra sono morte 4.000 a causa dello smog e pare che il governo

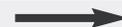
per coprire le vere cause si inventò un'epidemia di influenza.

L'inquinamento era causato principalmente dal carbone. Questo portò al Clean Air Act del 1956 che proibiva l'uso del carbone per il riscaldamento domestico.

Ora il problema principale sono i gas di scarico delle auto. Quante persone devono ancora morire inutilmente? Crosignani ci dice che ci possiamo salvare cambiando il modo di usare la città. In che modo? "Come hanno fatto a Brescia, cioè con vere reti di piste ciclabili che confluiscono e rendono possibile girare la città, e naturalmente con linee di mezzi pubblici efficienti, e con la chiusura del centro alle auto".

Siamo nel 21° secolo, ci vantiamo del progresso, guardiamo con sufficienza ai paesi poveri. Eppure con tutti i mezzi che la tecnologia e la scienza e l'invenzione umana ci mettono a disposizione in questo inizio di secolo, il Comune di Milano si comporta esattamente come i primitivi e per risolvere il problema dell'inquinamento fa solo scongiuri e danze della pioggia. È per smuovere dal letargo i nostri amministratori, che dovrebbero rappresentarci e volere il bene della comunità, che abbiamo sentito il dovere di mobilitarci e di scendere in piazza, a partire dallo scorso autunno e fino alla fine del loro mandato, nella primavera del 2006, se non si decidono a cambiare politica dei trasporti.

Doretta Vicini





Appello per Milano dicembre 2004

A Milano si deve fare di più, molto di più per sostenere la circolazione delle biciclette

L'appello è proposto da FIAB Ciclobby onlus

con la collaborazione di Arciragazzi, Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP, Camminamilano, Coordinamento Comitati Milanesi, Coordinamento Comitati Zona Sud, Fondazione Fabio Casartelli, Legambiente Milano, Mamme Antismog di Milano MAM, WWF Lombardia.

e con l'adesione di:

Altan, Serena Arduino, Bruno Arena, Sandro Balducci, Antonio Ballista, Benedetta Barzini, Francesco Bertolini, Claudio Bisio, Mario Boffi, Guido Bolzani, Maria Bonatti, Giosuè Bonomi, Francesco Saverio Borrelli, Simone Borsetti, Gianni Bottalico, Lucio Braicovich, Paola Brambilla, Giancarlo Buccheri, Gianni Bugno, Giulio Calderoli, Vito Calderoli, Bruno Canino, Vinicio Capossela, Giovanni Caproni, Franco Carnelli, Pinuccia Carrer, Fabio Casiroli, Ciclisti Bicocca, Amedeo Clavarino, Antonio Colombo, Lella Costa, Philippe Daverio, Francesco Degrada, Duccio Demetrio, Alfredo Drufo, Maria Grazia Fabrizio, Matteo Fagnini, Inge Feltrinelli, Aldo Ferrara, Massimo Ferrari, Fondazione Exodus, Antonio Frigè, Eugenio Galli, Jacopo Gardella, Paolo Garimberti, Jole Garuti, Ida Garzonio, Marco Garzonio, Dan Gay, Massimo Gentili Tedeschi, Daniele Gilardoni, Ivan Gotti, Viviana Guolo, Pietro Ichino, Vivian Lamarque, Francesco Leporino, Elia Luini, Chicca Macchi, Silvia Maffii, Patrizia Malgieri, Albano Marcarini, Angelo Martino, Pier Luigi Marzorati, Rosanna Massarenti, Marisa Masullo, Don Antonio Mazzi, Max, Susanna Messaggio, Carlo Montalbetti, Fabrizio Onida, Lorenzo Pagliano, Cristina Pariset, Marco Pastonesi, Bruno Pizzul, Enrico Prevedello, Roberto Prina, Andrea Poggio, Maria Pia Quintavalla, Emanuele Ranci Ortigosa, Pippo Ranci, Gian Luigi Ravasi, Luigi Riccardi, Emilio Rigatti, Cesare Rimini, Giorgio Roilo, Ennio Rota, Paolo Rumiz, Roberto Ruozi, Michele Sacerdoti, Franco Scarpelli, Mario Scirea, Alberto Smeraldi, Vera Squarcia-

lupi, Giovanni Storti (Giovanni di Aldo, Giovanni e Giacomo), Gino Strada, Luisa Toeschi, Fabio Treves, Umberto Veronesi, Francesco Viganò, Marco Vitale, Tommaso Vitale, Francesca Zajczyk, Renzo Zanazzi.

La nostra salute fisica e mentale e la qualità della vita sono sempre più compromesse dall'eccesso di traffico motorizzato. Inquinamento dell'aria, rumore, code snervantanti, lentezza dei mezzi pubblici, e l'occupazione per la sosta di ogni spazio pubblico, marciapiedi compresi, rendono la vita impossibile ai milanesi. Senza contare quelli che la vita la perdono o restano invalidi, in incidenti sempre più numerosi. I costi individuali e sociali causati dall'irragionevole predominio della mobilità a motore sono divenuti ormai palesemente insostenibili e minacciano di pregiudicare anche il diritto fondamentale alla mobilità individuale.

Sono molte le cose da fare per affrontare l'emergenza traffico: una, che si potrebbe fare subito, è *incoraggiare la mobilità ciclistica*, e non solo con le corsie e piste ciclabili. Si può e si deve *moderare il traffico* (strade e zone residenziali, strade e zone con il limite di 30 chilometri all'ora, zone a traffico limitato e altro ancora); si può e si deve *applicare il Codice della Strada* là dove prevede la circolazione promiscua o separata di pedoni e biciclette sui marciapiedi più larghi e adatti a non compromettere la mobilità pedonale, e la circolazione delle biciclette nelle corsie preferenziali dei mezzi pubblici. E una cosa ancora più semplice, e che pure non si fa in modo adeguato: *installare attrezzature per il parcheggio delle bici*, a partire dai numerosi luoghi dove attualmente sostano in modo selvaggio.

La bici non è solo un giocattolo o un attrezzo sportivo, è un mezzo per muoversi. È un mezzo di trasporto agile che non ingombra, non inquina, non fa rumore, non produce emissioni di alcun tipo. Un mezzo che si rivela particolarmente economico, in termini sia di risparmio sia di efficienza energetica, e dalle grandi potenzialità. Ed è un mezzo facilmente integrabile con i mezzi di tra-

sporto pubblici e privati. Ma per l'effettiva integrazione bisogna consentire l'accesso alle bici sulla metropolitana, non solo di sera e nei giorni festivi e di sabato, e sui treni; ci vogliono accessi facilitati alle stazioni, possibilità di spostare le bici al loro interno (canaline sulle scale e utilizzo degli ascensori), adeguati parcheggi, depositi, noleggi, punti di riparazione (velostazioni).

E a chi arriva a Milano in auto bisogna far trovare, nei parcheggi esterni di corrispondenza, bici a noleggio con cui eventualmente proseguire il viaggio verso il centro. Bisogna sviluppare i progetti *a scuola in bicicletta* e *al lavoro in bicicletta*.

Nel territorio esterno alla città si possono e devono predisporre strade svincolate dal traffico motorizzato per il cicloescursionismo, la forma di turismo più rispettosa dell'ambiente.

Non con nuove costruzioni, ma recuperando un ricco patrimonio di spazi male utilizzati o abbandonati: strade interpoderali, sedi ferroviarie dismesse, argini, alzaie dei navigli, strade di servizio dei canali, strade dismesse.

In sostanza, occorre prendere finalmente atto dello sviluppo spontaneo della circolazione delle biciclette, che è sotto gli occhi di tutti, ma anche testimoniato da recenti censimenti condotti dalle associazioni dei ciclisti. Uno sviluppo che potrebbe essere senz'altro molto maggiore se finalmente fosse preso qualche provvedimento per favorirlo.

Alle pubbliche amministrazioni (Regione, Provincia, Comuni e altri enti locali) chiediamo di considerare la bicicletta come un mezzo di trasporto con pari dignità rispetto agli altri (e per certi tipi di spostamento più efficiente di altri).

Non chiediamo privilegi per i ciclisti, chiediamo di garantire la *libertà di scelta* di questo mezzo di trasporto da parte di tutti i cittadini. Senza dimenticare che i provvedimenti che migliorano la vita dei ciclisti migliorano la mobilità di tutti.

Per aggiungere la propria adesione on line, collegarsi al sito:

www.associazioni.milano.it/ciclobby

Dal Coordinamento regionale e FIAB Lombardia

La nuova associazione Fiab a Pavia

Da qualche settimana una nuova associazione si è costituita federandosi alla FIAB. La nuova associazione locale non ha avuto esitazioni sul nome da darsi: FIAB-Pavia. Più chiaro di così...

Dopo l'assemblea costitutiva, svoltasi a fine ottobre alla presenza del presidente nazionale Luigi Riccardi e del coordinatore regionale Eugenio Galli, i vulcanici amici pavesi hanno subito voluto organizzare una gita comune in bici per sancire in modo ancora più evidente la loro presenza sul territorio e il desiderio di interessare da subito un proficuo rapporto con le varie realtà.

Domenica 5 dicembre, in una giornata fredda ma non piovosa, si è quindi svolta la prima iniziativa in comune, con una escursione che ha toccato alcune delle più interessanti testimonianze architettoniche e ambientali della zona. Qui a seguire riportiamo un breve resoconto a cura del presidente di FIAB-Pavia Piermaria Greppi.

Puntuali alle 9,15 siamo tutti caoticamente raccolti di fronte alla stazione, sulle nostre bici.

Allrettanto puntuale è il sindaco di Pavia, Andrea Albergati, venuto ad accogliere i ciclisti foresti a nome dell'ancora assonnata cittadinanza locale.

Una stretta di mano fra il presidente nazionale FIAB, noi coordinatori di FIAB-Pavia e il sindaco, che ancora ringraziamo, e via che si parte.

Percorriamo il viale alberato della stazione, poi scendiamo Viale Libertà lungo la pista ciclabile. Raggiungiamo il Ponte della Libertà, quindi proseguiamo sul lungo Ticino, godendo della ciclabile che ci conduce al Ponte Coperto (v. foto qui sotto).

Noi pavesi esibiamo gocce di sapere sulla nostra città (che poi è né più né meno che amore sincero), raccontando ai nostri amici, venuti da fuori, un poco della storia di quanto stanno piacevolmente guardando: uno dei pochi ponti coperti esistenti in Italia, ricostruito quasi identico all'originario medioevale (bombardato durante la seconda guerra mondiale) e divenuto simbolo della città.

Continuiamo addentrando fra i vicoli antichi del centro storico, per raggiungere in breve la basilica romanica di San Michele, le cui origini si perdono

nella notte dei tempi.

Lasciato questo gioiello architettonico, il gruppo pedalante si distrae fra la folla prenatalizia che passeggia per Corso Garibaldi e Strada Nuova, proseguendo sino al Castello Visconteo. La tappa successiva è l'istituzione vanto di Pavia, la sua gloriosa Università, tra le più antiche d'Italia. Visitiamo il complesso storico, con i suoi cortili, uno più grazioso dell'altro; poi, usciti dall'accademica atmosfera, passiamo da Piazza Leonardo da Vinci e ci mettiamo a naso in su, per guardare tre alte torri medioevali a pianta quadrata, tra le poche rimaste delle originarie cento torri di Pavia (come narra la leggenda). Pigiamo sui pedali e raggiungiamo Piazza della Vittoria, la più ampia della città e posta al suo esatto centro. Vi si affaccia il Broletto, elegante palazzo risalente al XII-XIII sec., sede municipale fino al 1875; domina su tutto il cupolone del Duomo, alto ben 83 metri. Proseguiamo lungo Strada Nuova ed entriamo prima nel parco, quindi nel cortile del Castello Visconteo, le cui origini trecentesche sono chiaramente rintracciabili nel suo nobile nome.

Da qui il gruppo ha toccato il Parco della Vernavola, un parco cittadino che si distende a nord di Pavia, lungo i piccoli meandri della roggia Vernavola, affluente minore del Ticino, che rappresenta un importantissimo corridoio ecologico che collega l'ambiente urbano alla matrice agricola circostante e conserva un'importante biodiversità. Il Parco è attraversato da un tratto del percorso ciclabile denominato Greenway; per la precisione l'unico tratto finora esistente del tracciato che dovrebbe collegare in futuro Milano all'Oltrepò Pavese.

E così i nostri eroi raggiungono la Certosa di Pavia, sicuramente il monumento simbolo della provincia. Ma prima della visita, ad attenderci c'è il lauto pranzo servito nei caldi locali del ristorante dirimpetto all'imponente monastero cistercense.

Usciti dalla Certosa, una sete improvvisa si fa sentire ed eccoci di nuovo col bicchierino di vin brulé in mano. Ma si sa, i pedali non girano da soli, una forza propellente li dovrà pur far ruotare! Quale

più ecologico carburante attualmente sul mercato se non l'alcool etilico!?

Pavia ci attende, al calar delle luci invernali. Un ultimo piacevole pedalare lungo l'alzaia del Naviglio Pavese ed eccoci ai saluti finali, con la promessa di ritrovarci tutti quanti per una nuova piacevolissima escursione.

Piermaria Greppi

FIAB-Pavia

presidente Piermaria Greppi (tel. 0382.454490, cell. 320.6920167 - pmgreppi@libero.it)

vice-presidente Marta Ghezzi (tel. 0382.35957, cell. 333.4209367 - martatullio@virgilio.it)

Le novità sul sito della FIAB

Nel sito FIAB (www.fiab-onlus.it), sempre in costante aggiornamento, ci sono alcune nuove sezioni, la prima delle quali molto "corposa" ed importante.

1. Ciclisti Urbani

Chi sono, chi li difende, perché andare in bicicletta, come usarla in città. Documentazione, consigli spiccioli, proposte e battaglie. Una panoramica sul sito Fiab e nel Web.

2. Uffici Biciclette

A cosa servono, cosa fanno e dove sono in Italia. Per eventuali integrazioni, inviare la segnalazione a webmaster@fiab-onlus.it

3. L'opinione

È polemica sulle recenti dichiarazioni del ministro Lunardi: "La patente è un porto d'armi"; "Siamo arrivati ad una definizione completa dei doveri di chi viaggia che abbia una bici, un'auto, o un mezzo pesante. È giusto quindi che se esiste una patente a punti per gli automobilisti ci siano regole e sanzioni anche per i ciclisti".

Da qui, qualcuno ha ritenuto che si stia profilando la possibilità di una normativa dedicata ai ciclisti e l'introduzione di obblighi di guida con patente anche per chi va in bici...

Sarebbe questa una possibile soluzione?

Guardando a cosa accade ogni giorno sulle strade, alle condizioni di guida e al rispetto delle norme da parte di chi la patente già ce l'ha, si potrebbe tranquillamente escludere che essa sia in sé un rimedio.

Ma poi: è questo che davvero si vuole? È una priorità "ragionevole"?

Sul sito FIAB (www.fiab-onlus.it) è stata aperta una sezione dedicata alle recenti esternazioni del ministro e al dibattito che ne è scaturito.

Chiunque può esprimere la propria opinione. <http://www.fiab-onlus.it/opinioni/lunardi2.htm>



Il Ponte coperto di Pavia

Ciclocittà notizie



CICLOCITTÀ

Sede di ciclocittà:

P.zza De Salvo n. 8, 21100 Varese.
Tel. e Fax 0332.812059
e-mail: ciclocitta.varese@tiscali.it

Altri recapiti: - Rossana, tel. 0332.228633 • ciclorossa@yahoo.it - Beppe, tel. 0332.234281 • ferrarj@tin.it - Massimo, tel. 0332.831528

Recuperiamo la ferrovia Varese - Como

Una delle note incongruenze della "Regio Insubrica" è la mancanza di un collegamento efficiente tra due delle sue principali città: Varese e Como. Eppure c'era una volta la linea ferroviaria Malnate - Grandate delle FNM che collegava i due capoluoghi. Fu attivata nel 1885 e dismessa nel 1966. Nel prossimo settembre compirebbe 120 anni se non fosse stata immolata sull'altare della motorizzazione individuale. La ricorrenza potrebbe tuttavia segnare la sua rinascita sotto forma di percorso ciclopedonale e innervare una "Greenway" capace di collegare in sicurezza e tranquillità i dintorni di Como con i dintorni di Varese, attraversando uno dei territori più urbanizzati della regione. È questo uno dei primi obiettivi che si è posta Co.Mo.Do. (la Confederazione per la Mobilità Dolce, alla quale FIAB dà un forte contributo), contando anche sulla determinazione e sull'impegno già profuso dall'associazione Iubilantes di Como (www.iubilantes.it), anch'essa aderente alla Co.Mo.Do., per verificarne la fattibilità. Il vecchio sedime ferroviario è in gran parte ancora riconoscibile e riutilizzabile, punteggiato da reperti della vecchia armatura ferroviaria: tratti di massicciata, ponti in ferro, basamenti di tralicci, caselli e stazioncine.

Altri tratti invece sono stati inglobati nella rete stradale dei centri urbani o delle proprietà private bisognerà quindi individuare percorsi alternativi, oppure rendere la circolazione del traffico automobilistico compatibile con l'aumentata presenza della cosiddetta "utenza debole". Il recupero della linea ferrata non è privo di difficoltà e sarà possibile solo attraverso il coinvolgimento attivo degli enti locali interessati. I primi contatti già intrapresi da Iubilantes fanno tuttavia ben sperare, poiché a nessuno sfugge che si tratta di recuperare all'uso collettivo un patrimonio di storia e di natura che darà un significativo contributo allo sviluppo sostenibile delle comunità locali.

Un sito WEB per "CICLOCITTÀ"

Con il 2005 anche Ciclocittà sarà presente "On Line", in Internet, con il suo sito WEB. Basterà digitare www.ciclocitta.varese.it per entrare nel mondo di quelli che vedono la bicicletta, quest'antico mezzo di trasporto ecologico e non invasivo, non solo quale opportunità per conoscere meglio se stessi attraverso un salutare esercizio fisico, ma anche e soprattutto come esigenza per socializzare e sentirsi in armonia con l'ambiente circostante.

Questo sito si rivolge, infatti, a coloro che ritengono la bicicletta "conveniente", salutare e divertente per recarsi a scuola, al lavoro o a far compere, la giusta scelta per una mobilità urbana sostenibile, non aggressiva, capace di favorire uno sviluppo compati-

le con l'ambiente. È anche il sito di coloro che non vogliono perdere l'occasione per vivere il proprio tempo libero all'aria aperta, pedalando "senza agonismo" in lieta compagnia, nelle domeniche, nei week-end o nei viaggi cicloturistici e che sentono l'esigenza di accrescere la propria esperienza umana, naturalistica e culturale. Il sito, che vuole essere un vero e proprio "giornalino on-line", sarà "dinamico ed interattivo".

Dinamico perché, oltre a presentare l'associazione ed a fornire tutti gli strumenti di informazione di base necessari (chi siamo, statuto, modalità di iscrizione, ecc.), fruirà di una serie di rubriche che saranno periodicamente aggiornate e che tratteranno temi "vivi", legati alle manifestazioni organizzate da Ciclocittà, nell'ambito del proprio calendario ovvero legati al territorio e connessi con la sua "ciclabilità".

Interattivo perché, oltre a contenere "links" con altri siti d'interesse (FIAB, Provincia, Comune, altre associazioni quali ad esempio Legambiente, ecc.), vuole essere uno strumento diretto di dialogo, di stimolo e riflessione, accogliendo e commentando gli interventi e le osservazioni degli associati nonché di tutti coloro che ne fossero interessati, un "Forum" ove sviluppare un dibattito senza fine in merito a tutte quelle tematiche in cui il trinomio: bicicletta + ambiente + società, assurge a ruolo protagonista.

Gite scolastiche in bicicletta

Risucote sempre più successo nelle scuole medie di Varese la proposta di Ciclocittà per gite scolastiche in bicicletta. Ecco cosa ne pensano gli allievi della media Pellico (nella foto) dell'escursione al lago di Varese: "Per gli organizzatori dell'associazione Ciclocittà,

Vi ringraziamo a nome di tutta la classe 2ª D per averci offerto l'opportunità di passare una giornata diversa dal solito. In quel mattino, anche se freddo, ci siamo divertiti pedalando, scherzando ed osservando la natura che ci circonda. Cogliamo l'occasione per chiedervi di proporci ancora un'altra gita su due ruote.

Vi ringraziamo, inoltre, per averci guidato alla scoperta del passato al chiostro di Voltorre e vi salutiamo dandoci un arrivederci per la prossima volta! Grazie ancora" (seguono 22 firme).



Due ruote intorno al lago... a noleggio

La pista ciclopedonale del lago di Varese procede (a dire il vero con velocità più paragonabile a quella dei bicli ottocenteschi che non a quella degli ultratecnologici velocipedi attuali) e comincia a stimolare anche nuove iniziative di servizio ed imprenditoriali, che ci auguriamo abbiano successo e sviluppo. È il caso dell'attività di noleggio bici intrapresa da Valentino Boselli a Gavirate, in

marginale al tratto di pista recentemente realizzato che collega il lungolago con il ponte sul torrente Bardello. Una piccola costruzione in muratura, realizzata dallo stesso Boselli, imprenditore edile in pensione, su area concessa in uso dal Comune di Gavirate, costituisce la sede ed il punto di noleggio, il primo a cui forse ne seguiranno altri. La comunanza di obiettivi ed interessi tra Fiab-Ciclocittà e la ditta del Boselli è già stata messa in luce in un incontro che prelude all'intesa di operare insieme, ognuno con le proprie specificità, per promuovere la bicicletta nel turismo, nel tempo libero come mezzo di trasporto salutare per l'ambiente e per le persone. Per informazioni: "Due ruote intorno al Lago" cell. 349.4125317.

Corso di manutenzione della bicicletta

Tra le tante prerogative della bicicletta vi è quella di essere una macchina molto semplice ed economica, anche nella manutenzione. Tenere la bicicletta in ordine, tuttavia, richiede un minimo di impegno e di addestramento tecnico, che il nostro velocipede saprà ampiamente ricompensare dimostrando le sue migliori performance ed evitandoci pericoli e fastidi sul più bello della pedalata.

Con questo spirito, estremamente pratico ed essenziale, Ciclocittà propone a soci e non soci, ad adulti e ragazzi un breve corso di tre incontri per effettuare in autonomia le messe a punto e le riparazioni più ricorrenti per una bici sempre efficiente.

Il corso si effettuerà il giovedì sera presso la sede di Ciclocittà in p.zza De Salvo 8 a Varese, tra le ore 20,45 e le ore 22,15 nei giorni di Giovedì 10 e 24 febbraio e Giovedì 10 marzo con esercitazione pratica su una bicicletta, meglio se la propria.

La quota di partecipazione al corso è di 2 euro per i soci di ciclocittà e di 6 euro per i non soci. La quota non comprende il costo di materiali d'uso o pezzi di ricambio che ciascuno dovrà eventualmente procurarsi a proprie spese.

Per la buona riuscita del corso è opportuno che i partecipanti siano in numero limitato, pertanto è opportuno prenotare la propria partecipazione al corso presso Beppe Ferrari: cell. 349 3288079, e-mail: ferraj@tin.it.

I prossimi appuntamenti di Ciclocittà Varese

FEBBRAIO

► Giovedì 10, 24 febbraio - Giovedì 10 marzo

Corso di manutenzione della bicicletta

Tre appuntamenti alle ore 20,45 presso la sede di P.zza De Salvo, 8 (vedi box in questa pagina).

► Giovedì 17 febbraio -

Assemblea dei soci di Ciclocittà

Nella sede di P.zza De Salvo alle ore 21,00 si svolgerà, in seconda convocazione, l'assemblea ordinaria dei soci (la prima convocazione è per il giovedì precedente alla medesima ora e nel medesimo luogo). All'ordine del giorno oltre ai consueti adempimenti statutari (determinazione quote associative per il 2006, approvazione del bilancio consuntivo 2004 e preventivo 2005) è posta la designazione dei delegati all'assemblea nazionale FIAB del 19/20 marzo e la discussione sull'attività e sui programmi futuri dell'associazione che ha visto ampliare nel 2004 ed intende incrementare le proprie iniziative, le relazioni con la FIAB e con gli interlocutori sociali ed istituzionali locali.

Per chi vorrà partecipare a un momento conviviale tra amici, la seduta assembleare sarà preceduta, alle 19,30, da un buffet nella medesima sede (prenotarsi almeno il giorno prima da Rossana Chiodi tel. 0332.228633, e-mail: ciclorossa@yahoo.it).

► Domenica 20 febbraio -

Il rio Ranza e la Ferrovia della Valmorea

Si tratta di una breve escursione di scoperta, seppure a breve distanza da Varese. Nelle ore meno fredde della giornata andremo a indagare quel che rimane della vecchia ferrovia che colle-

gava Mendrisio con Castellanza ed il tratto già riattivato a ferrovia turistica. Lo scenario è quello di un paesaggio sorprendentemente suggestivo appena "fuori porta". Ci farà da guida Bruno Dalla Valle che ne è un profondo conoscitore. *Ritrovo:* ore 10,00 davanti alla stazione delle FF.SS. di Varese. *Rientro a Varese* previsto per le ore 16.00. *Difficoltà:* gita non impegnativa anche se in gran parte su sterrato, con qualche breve tratto da fare a piedi per fondo accidentato o in salita. *Lunghezza:* circa 40 Km. Colazione al sacco o merenda alla birreria "Bidù". *Quota di partecipazione:* € 2,00. *Informazioni:* Lucia Gandini, tel. 0332 860325 e-mail: lucybike1@inwind.it

MARZO

► Domenica 6 marzo -

I monumenti di Arsago Seprio

Ancora una gita di riscaldamento, di poco impegno, sperando nelle prime avvisaglie di primavera. Attraversando i paesi di Crosio Della Valle e Sumirago, per quanto possibile fuori dalle strade principali, raggiungeremo il complesso monumentale di Arsago Seprio. Il ritorno avverrà per le dolci ondulazioni moreniche di Villadosia e Casale Litta. *Partenza:* ore 9,00 dalla piazza della Stazione FF.SS. di Varese, rientro per le ore 17,00 circa. *Difficoltà:* abbastanza facile. *Lunghezza:* circa km. 55. Colazione al sacco. *Quota di partecipazione:* € 2,00. *Informazioni:* Rossana Chiodi tel. 0332 228633, e-mail: ciclorossa@yahoo.it

► Sabato 19 marzo -

Ottava edizione di "A Scuola In Bicicletta", pedalata con le scuole medie di Varese. *Informazioni:* Enrico Bronzi telefono 0332 826978, e-mail: enrbronz@tin.it

Appuntamenti

ATTENZIONE

Ricordiamo a tutti i partecipanti alle gite la necessità di presentarsi con biciclette in perfetta efficienza, freni funzionanti, camere d'aria di scorta e attrezzi per le riparazioni. Quanto al casco, l'esperienza insegna che indossarlo salva sempre da conseguenze più o meno gravi in caso di caduta.

AVVISI

(da leggere con attenzione)

Dal 12 Dicembre 2004 è scaduta e non sarà rinnovata da Trenitalia, la convenzione per il rilascio della tessera AMICOTRENO. Pertanto per ragioni organizzative è sempre necessaria, per le gite che utilizzano la formula treno + bici, non soltanto l'iscrizione, ma soprattutto il versamento in sede del corrispettivo, per quelle domenicali, entro le 12.00 del sabato antecedente lo svolgimento della gita, mentre per le altre entro le 19 del giorno precedente la partenza.

La partecipazione alle gite di persone non prenotate è consigliata: coloro che desiderassero aggregarsi alla comitiva presentandosi alla stazione, dovranno provvedere ad acquistare i biglietti ma, non essendo loro garantito il posto per la bici, qualora salissero sul treno (dopo che avranno preso posto le persone regolarmente iscritte) verrebbero 2 Euro se soci e 8 Euro se non soci, a titolo di rimborso spese generali dell'Associazione. Pertanto, poiché sui treni i posti per le biciclette sono spesso limitati, vi invitiamo ad iscrivervi tempestivamente, versando la quota relativa, per non rimanere esclusi dalle escursioni bici+treno. Anche per le escursioni che non utilizzano il treno e partono da Milano è sempre necessaria, salvo diversa indicazione, una iscrizione da farsi anche solo telefonicamente, in ogni caso per avere conferma del punto di ritrovo e dell'itinerario proposto che potrebbero essere cambiati (e questo potrebbe, anche se più raramente, succedere anche per le gite treno+bici) mentre il pagamento della quota potrà essere effettuato direttamente il giorno della gita.

RICORDATE

Milano Arte: terza Domenica di ogni mese. Ritrovo in piazza Duomo, lato Piazzetta Reale, alle 10.00. Alle 10.15 inizio del giro a sorpresa alla scoperta della nostra città. Termine intorno alle 13.00. Organizza Maria Luisa Bonivento e Gianfranco Rocculi illustra la toponomastica ed i monumenti.

Cicloturismo nella campagna intorno a Milano con partenza e ritorno in città senza treno:

- prima e seconda domenica del mese con ritrovo alle 9.45 davanti alla sede di via Borsieri
- quarta domenica del mese, sempre con ritrovo alle 9.45 davanti alla Chiesetta di S. Cristoforo, Alzaia Naviglio Grande.

N.B. - Dal 12 Dicembre 2004 sono cambiati

gli orari dei treni, quindi le indicazioni relative alle gite treno+bici possono presentare variazioni anche se, talvolta, minime.

Siete invitati ad informarvi ogni volta in Segreteria.

Consigliamo inoltre di informarsi sempre per proposte di gite non inserite nel Notiziario.

Consultate il nostro sito internet:
www.associazioni.milano.it/ciclobby

E se volete scriverci:
ciclobby@associazioni.milano.it

Tutti i soci sono invitati a sottoscrivere la domanda di ammissione a partecipare alle iniziative cicloturistiche ed a prendere visione delle norme che regolano lo svolgimento delle gite: è un modo per partecipare con spirito collaborativo e consapevolmente alle attività della nostra associazione.

GENNAIO



Domenica 16 Gennaio: Metro+Bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Il Parco dell'Adda.** Ritrovo alla Stazione della MM2 di Cadorna alle 9.00 oppure a quella di Gessate alle 9.30, per proseguire per Inzago, Gropello, Vaprio d'Adda e, per strade secondarie, Porto d'Adda, Paderno, quindi Calusco, Medolago, Bottanuco, Crespi e Gessate. Percorso di circa 60 Km. Si può rientrare a Milano lungo la "Martesana" per altri 20 Km circa. Quota 8 Euro, Soci 2 Euro (Biglietti Metropolitana esclusi). Proposta di Pietro Scafati.

Domenica 23 Gennaio: Domenica senz'auto. I volontari di Fiab CICLOBBY si mettono a disposizione della città per organizzare escursioni e visite guidate urbane. I programmi dettagliati, per quanto disponibili al momento di andare in stampa, sono pubblicati nella rubrica "Appuntamenti con l'arte e la storia di Milano" a pag. 4 di Ciclobby Notizie. Altre informazioni sul sito web e in sede.

- "I giardini storici di Milano"
- "Gio Ponti architetto, intermediario fra architettura accademica e movimento moderno"
- "Le acque di Milano"
- "L'arte lombarda della terracotta"

"Una intera giornata in bici per vivere la città senza traffico"

Ritrovo alle ore 9.45 presso Ciclobby in via Borsieri 4. Partenza ore 10.

Sosta per una prima colazione al Nord Est Caffè in via Borsieri. Seconda sosta (ore 11) al cinema Anteo dove si proietta il film "Le biciclette di Pechino". Terza sosta (ore 13.30) al ristorante Grand'Italia in via Palermo 5.

Nel pomeriggio per concludere un giro digestivo per le vie di Milano.

Costo complessivo di circa 20 euro (colazione, cinema, pranzo). Si consiglia la prenotazione presso la segreteria Ciclobby (telefono 02.69311624).

Proposta di Stefano Antonelli.



Domenica 23 Gennaio: Treno+ bici.

Pranzo al sacco o in trattoria. **San Gaudenzio e i marroni di Cuneo.**

Ritrovo a MI Garibaldi alle 8.30, partenza alle 9.05 con arrivo a Sesto Calende alle 10.05 Ritorno da Novara alle 18.01 con arrivo a MI Centrale alle 18.40. Itinerario: Sesto Calende, Parco del Ticino, Oleggio, Novara. Percorso asfaltato, pianeggiante di circa 80 Km. Bici col cambio in ordine con luci funzionanti e casco. Quota 19 Euro, soci 13 Euro. Proposta di Roberto Facchini.



Domenica 30 Gennaio: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Al Borgo antico di Candelo.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.40, partenza alle 8.20 con arrivo a Novara alle 8.58. Ritorno da Santhià alle 18.33 con arrivo a MI Centrale alle 19.40. Itinerario: Novara, S. Pietro Mosezzo, Casaleggio, Viculongo, Landiona, Carpignano Sesia, Ghisla-rengo, Rovasenda (castello), Buronzo, Giffenga, Mottalciata, Candelo (sosta per il pranzo e visita al borgo fortificato), Benna, Salussola, Santhià. Percorso asfaltato, in parte collinare, di circa 100 Km. Bici da corsa o col cambio. Quota 20 Euro, soci 14. Proposta di Aurelio Heger.



Domenica 30 Gennaio: Treno+bici. Pranzo al sacco. **I sentieri del Parco del Ticino.** Ritrovo a MI Porta Genova alle 8.20, partenza alle 8.42 con arrivo a Vigevano alle

9.13 da dove si ritorna alle 12.53 con arrivo a MI Genova alle 13.29. Gita breve di allenamento nei sentieri sterrati del Parco per circa 50 Km MTB in perfetta efficienza e casco. Quota 17, soci 11. Proposta di Stefano Antonelli (telefono 02.55602361, Ufficio 02.52037120).



Domenica 30 Gennaio: Bici+treno. Pranzo in trattoria. **Sua Maestà "il Maiale"...** **Valceno a tavola.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.30, partenza alle 8.00 con arrivo a Fidenza alle 9.16. Rientro da Parma alle 18.26 (o Fidenza alle 18.38) con arrivo a MI Centrale alle 20.00. Itinerario: Fidenza (m 75), Salsomaggiore (m 228), Passo di Sant'Antonio (m 650) Pellegrino Parmense (m 410) Montesalvo (m 544), Varano dei Melegari (m 190). **Pranzo a base di maiale al Ristorante La Valle; prezzo 24 Euro (prenotazione obbligatoria)**, quindi Forno-vo, Parma. Percorso collinare, asfaltato di circa 80 Km. Bici da corsa o col cambio, casco e luci funzionanti. Quota 24 Euro, soci 18 Euro. Proposta di Roberto Facchini.

FEBBRAIO



Domenica 6 Febbraio: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Il Gallaratese ondulato.** Ritrovo a MI Garibaldi alle 8.30 con partenza alle 9.05 ed arrivo a Gallarate alle 9.46; da qui si rientra alle 18.08 con arrivo a MI Garibaldi alle 18.43. Itinerario: Gallarate, Crenna, Besnate, Crugnola, Mor-nago, Dobbiate, Cazzago, Varano Borghi, Vergiate, Golasecca, Casorate Sempione, Gallarate. Percorso asfaltato, ondulato, di circa 70 Km. Bici col cambio o da corsa. Quota 18 Euro, soci 12. Proposta di Pietro Scafati.

Domenica 20 Febbraio: *Domenica senz'auto.* I volontari di Fiab CICLOBBY si mettono a disposizione della città per organizzare escursioni e visite guidate urbane. I programmi dettagliati, per quanto disponibili al momento di andare in stampa, sono pubblicati nella rubrica "Appuntamenti con l'arte e la storia di Milano" a pag. 4 di *Ciclobby Notizie*. Altre informazioni sul sito web e in sede.

- "In giro per parchi a Milano"
- Milano Arte: "Il Liberty a Milano"
- "Una zona semicentrale di Milano: Isola, Centro Direzionale, Greco"
- "Tracce del passato al quartiere Isola".



Domenica 20 Febbraio: Bici+treno, Pranzo al sacco o in trattoria. **Le torbiere di Provaglio d'Iseo.** Ritrovo alle 7.30 a MI Centrale, partenza alle 8.15 con arrivo a Brescia alle 9.19, da dove si rientra alle 18.41 con arrivo a MI Centrale alle 19.45. Il percorso collinare, interamente in pista ciclabile di circa 40 Km andata e altrettanti al ritorno, con tratti di sterrato, si snoda nelle colline di Franciacorta. Bici col cambio o MTB. Quota 21 Euro, soci 14. Proposta di Aurelio Heger.



Domenica 27 Febbraio: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria **Riserva Naturale del Lago di Piano.** Ritrovo a MI Centrale alle 8.40, partenza alle 9.15 con arrivo a Varenna-Esino Lario alle 10.18. Itinerario: da Varenna col traghetto a Menaggio (alt. m 203) poi si sale verso Cardano, Bene Lario (m 377) dove inizia lo sterrato che permette di compiere il periplo del lago, incontrando boschi, antichi mulini ed il borgo di Castel San Pietro. Percorso collinare di circa 30 Km. Bici MTB in perfetta efficienza e casco. Quota 21 Euro, soci 15. Proposta di Franco Di Nunzio - e-mail: francododo@virgilio.it



Domenica 27 Febbraio: Solo bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Accompagnati dal Naviglio.** Ritrovo alle 9.45 alla Chiesetta di San Cristoforo sul Naviglio Grande da dove si prosegue per Gaggiano, Cislano, Battuello, Corbetta (Chiesa della Madonna dei Miracoli), Santo Stefano Ticino, Boffalora Ticino, Ponte Nuovo, Ponte Vecchio, Robecco, Cassinetta di Lugagnano, Abbiategrasso, Naviglio Grande, Milano. Percorso pianeggiante, asfaltato di circa 70 Km. Bici col cambio. Quota 8 Euro, soci 2. Proposta di Pietro Scafati.



Domenica 27 Febbraio: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **L'Adige... da Verona a Peschiera.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.45, partenza alle 8.15 con arrivo a Verona alle 10.07. Rientro da Peschiera alle 17.05 con arrivo a MI Centrale alle 18.45. Itinerario: Verona, Chievo, Pescantina, Rivoli

" Il casco
ti salva la vita!
Usalo sempre"

Veronese, Platano, Caprino Veronese, Costermano, Garda, Bardolino, Lazise, Peschiera. Percorso ondulato, asfaltato di circa 70 Km. Bici col cambio. Quota 25 Euro, soci 19. Proposta di Roberto Facchini.

MARZO

Sabato 5 marzo: Assemblea dei Soci di Ciclobby (vedi pag. 3 del Notiziario).



Sabato 5 marzo: Solo bici. **"Eleganze liberty a Porta Magenta"**. A zonzo per le vie del quartiere milanese che più di tutti conserva testimonianze liberty. Ritrovo alla fontana di piazza Castello alle ore 10, partenza ore 10.15. Quota 6 euro, soci Ciclobby 3 euro, ragazzi gratis. Proposta di Pierfrancesco Sacerdoti e Anna Pavan.



Domenica 6 Marzo: Treno+bici. Pranzo al sacco/rifugio. **Alta via dei Monti Lariani.** Ritrovo al MI Cadorna Ferrovie Nord alle 9.00, partenza alle 9.13 con arrivo a Como Lago alle 10.06 da dove si rientra alle 18.15 con arrivo a MI Cadorna alle 19.17. Gita sperimentale attraverso le carrettiere che si inerpicano sui Monti Lariani, attraverso i boschi fino alla vetta del Monte Bisbino. Percorso sterrato di circa 60 Km. MTB in perfetta efficienza e casco. Quota (treno escluso) 8 Euro, soci 2. Proposta di Stefano Antonelli (tel. 02.55602361, Ufficio 02.52037120).



Domenica 6 Marzo: Treno+bici. Pranzo al Sacco o in trattoria. **Lungo i fiumi Mella e Oglio.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.40, partenza alle 8.15 con arrivo a Brescia alle 17.44 con arrivo a MI Lambrate alle 19.21. Percorso di circa 70 Km, prevalentemente sterrato, lungo gli argini dei due fiumi. Bici ibrida o MTB. Quota 22 Euro, soci 16. Proposta di Aurelio Heger.



Domenica 6 Marzo: Treno+bici. Pranzo al Sacco o in trattoria. **Da Milano a Lodi lungo i canali Martesana e Muzza.** Ritrovo alle 8.45 alla Cascina de' Pomm in fondo a via Melchiorre Gioia con arrivo a Lodi intorno alle 15. Da qui si rientra in

treno alle 15.28 con arrivo a MI Centrale alle 16.00. Itinerario: Milano, Vimodrone, Cernusco, Gorgonzola, Cassano d'Adda, Trucazzano, Paullo, Lodi. Percorso pianeggiante di circa 70 Km, metà su asfalto e metà su sterrato, lungo gli storici canali di irrigazione della pianura lombarda. Bici normale, ibrida o MTB in perfetta efficienza. Quota 15 Euro, soci 9. Proposta di Lorenzo Giorgio (tel. 02.71040273, cell. 339.4829790). N.B. Chi lo desidera può ritornare a metà percorso utilizzando la MM2 da Gessate (a suo carico 2 biglietti extraurbani ATM per sé e per la bici più la quota di 8 Euro, soci 2).



Domenica 6 Marzo: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Il Boscasso.** Ritrovo a MI Centrale ore 7.50, partenza alle 8.20, cambio a Piacenza con arrivo a Castel S. Giovanni alle 10.16. Rientro da Voghera alle 18.56 con arrivo a MI Centrale alle 19.45. Da Castel S. Giovanni, con un percorso in salita e ricco di vigneti, si arriverà a Boscasso dove è prevista una sosta nell'omonimo agriturismo, famoso per gustosi assaggi di formaggi caprini prodotti in loco. La gita si concluderà a Voghera percorrendo circa 80 Km, passando nei paesi di Rovescala, Pizzofreddo, Pometo, Torre Degli Alberi, Salice Terme. Bici col cambio. Quota 22 Euro, soci 16. Proposta di Pietro Scafati.

Sabato 12 marzo: Bicisicura dalle ore 10.30 alle ore 17. Presso il gazebo di Cicloby verranno riparati gratuitamente gli impianti luce delle biciclette di coloro che si presenteranno all'appuntamento. L'iniziativa si svolgerà in luogo centrale ancora da definire al momento di andare in stampa. Informazioni in sede (vedi pag. 3 del *Notiziario*).



Sabato 12 marzo: Solo bici. **"Il Naviglio Piccolo della Martesana dalla Cassina de Pomi al Lambro"**. Dall'osteria Cassina de Pomi, ritrovo di Stendhal e Carlin Porta, si prosegue per le prime "ville di delizia" lungo il Naviglio, per le osterie di Gorla, la "piccola Parigi", per il borgo di via Berra e l'Abbazia di S. Maria Rossa, fino al ponte canale del Martesana sul Lambro con le "cinque porte" per l'acqua che giunge a Milano dall'Adda e dal Lambro. Ritrovo in via M. Gioia 194 (inizio della cicloalzaia Martesana) alle ore 14.45, partenza ore 15. Quota 6 euro, soci 3 euro, ragazzi gratis. Proposta di Franco

Torti e Guida Biscaro. In collaborazione con l'associazione *Gorla Domani*.



Domenica 13 Marzo: Solo bici. Pranzo al sacco o in trattoria (da prenotare) **Visita al Castello Borromeo.** Ritrovo alle 9.30 in Piazza Ovidio angolo Mecenate lato numeri pari per proseguire in Via Fantoli, seguendo il perimetro dell'Aeroporto di Linate, innesto Paullese passando per il Laghetto Azzurro, Mirazzano e si arriva al Castello. Percorso pianeggiante, asfaltato di circa 40 km. Quota 8 Euro, soci 2. Proposta di Luciano Magnani.



Domenica 13 Marzo: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria **Dal Garda al Po lungo il Mincio.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.40, partenza alle 8.15 con arrivo a Peschiera alle 9.50. Rientro da Mantova alle 17.28 con arrivo a MI Garibaldi alle 19.32. L'itinerario consente di arrivare da Peschiera a Mantova percorrendo una delle più belle ciclabili d'Italia. Percorso pianeggiante, asfaltato di circa 60 Km. Bici col cambio o MTB. Quota 26, soci 20. Proposta di Paolo M. - e-mail: paolomininni@libero.it



Domenica 13 Marzo: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Nell'Oltrepò Pavese, da Voghera a Piacenza.** Ritrovo alle 7.30 a MI Garibaldi, partenza alle 8.17 con arrivo a Voghera alle 9.15. Rientro da Piacenza alle 17.25 (oppure 18.37) e arrivo a MI Garibaldi alle 18.50 (MI Garibaldi 20.02). Itinerario: Voghera, Torrazza Coste, Arpesina, Fortunago, Costa Cavalieri, Pometo (sosta), Caminata, Pianello Val Tidone, Agazzano, Piacenza. Percorso collinare, asfaltato di circa 90 Km. Bici da corsa o col cambio. Quota 20 Euro, soci 14. Proposta di Roberto Facchini.

Domenica 20 Marzo: 19ª edizione di "BICINFESTA DI PRIMAVERA".

Per una Milano più pulita e ciclabile, non mancate a questo importante appuntamento che vuol dare visibilità alla bicicletta ed al quale partecipano migliaia di cittadini. Partecipate con tutti i vostri amici che hanno scelto di muoversi in bici. Articoli a pag. 6 - 7 di *Cicloby Notizie*.



Domenica 27 Marzo: (giorno di Pasqua) Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Boschi di Cittiglio e Museo Binda.** Itinerario collinare di circa 60 Km. nei boschi che circondano Varese, attraverso borghi, cascate e la Villa Della Porta Bozzolo di proprietà del FAI. Bici da corsa o col cambio e buon allenamento. Proposta di Franco Di Nunzio - e-mail francododo@virgilio.it



Lunedì 28 Marzo: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Monferrato in fiore.** Ritrovo alle 7.40 a MI Centrale, partenza alle 8.20 con arrivo a Vercelli alle 9.13 da dove si rientra alle 18.44 con arrivo a MI Centrale alle 19.40 Itinerario: Vercelli, Asigliano, Pertengo, Rive, Balzola, Casale Monferrato, San Giorgio Monferrato, Olivola, Casorzo e rientro a Casale poi a Vercelli per strade secondarie. Percorso di circa 100 Km, pianeggiante da Vercelli a Casale e ritorno (circa 50 Km), collinare per il resto, tutto su strade asfaltate. Bici da corsa o col cambio in perfetto ordine e casco. Quota 19 Euro, soci 13 Euro. Proposta di Roberto Facchini.



Lunedì 28 Marzo: Solo bici. **Pic-nic a sorpresa.** Ritrovo alle 9.30 in sede per venire a scoprire l'itinerario (forse treno+bici), la varietà dei cibi e la piacevole compagnia. Proposta di Marco Milan (cell. 347.8156087, e-mail marcomilan67@libero.it)

APRILE



Domenica 3 Aprile: Risaie, risotti e risate. Una piacevole gita nelle campagne fra il novarese e la Lomellina con la primavera che rinasce insieme alla voglia di pedalare. Proposta di Massimo Conter (cell. 339-7077810).



Domenica 3 Aprile: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **La "Leonessa d'Italia" ed il Monte Maddalena.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.40 partenza alle 8.15 ed arrivo a Brescia alle 9.19, da dove si rientra a MI Garibaldi alle 17.00 con arrivo alle 18.36. Giro turistico della città con

salita di 1 km al Castello e poi ascensione al Monte Maddelena terrazza su Brescia e la pianura padana; percorso asfaltato di 15 Km con pendenze fra il 5 e 10% con soste interessanti per ammirare la città e la pianura circostante. Bici da corsa, col cambio o MTB. Quota 21 Euro, soci 15.
Proposta di Aurelio Heger:



Domenica 10 Aprile: Treno+bici. Pranzo in trattoria **Da dove parti?** Il dilemma è dovuto per questa gita alla scelta di partire lungo il Naviglio grande da Milano o da Sesto Calende con l'obbligo di pranzare insieme in trattoria incontrandosi a circa metà strada. 1) Ritrovo con Stefano Antonelli (tel. 02.55602361, Ufficio 02.52037120) alle 8.00 a MI Porta Genova, partenza alle 8.15 lungo il Naviglio Grande, Abbiategrasso, Robecco sul Naviglio, Ponte Vecchio, Ponte Nuovo, Turbigo, Sesto Calende da dove si rientra col treno alle 17.44 con arrivo a MI Garibaldi alle 18.35. 2) Ritrovo con Pietro Scafati (tel. 02.877295) a MI Garibaldi alle 8.30, partenza alle 9.05 con arrivo a Sesto Calende alle 10.05 percorrendo l'itinerario alla rovescia. Bici col cambio. Quota 16 Euro, soci 10.



Domenica 10 Aprile: Treno+bici. Una gita da "Sogno"... che arriva a quota 1000 metri nel paese di Sogno in provincia di Lecco. Per gli amanti della bici da corsa o MTB: venite solo se siete molto allenati. Dislivello circa 800 metri. Proposta di Franco Di Nunzio francododo@virgilio.it



Sabato 16 Aprile: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria/bar. **La Via Francigena intorno a Fornovo Val di Taro e la miniera di Vallezza.** Ritrovo a MI Rogaredo alle 6.40 Partenza in treno alle 7.12 con arrivo a Fornovo alle 9.00. Rientro in treno da Fornovo alle 17.10 con arrivo a Parma alle 17.30, cambio treno con partenza da Parma alle 18.28 e arrivo a MI Centrale alle 20.00. Itinerario: Fornovo, Bardone, Lesignano di Palmia, Miniera di Vallezza, Neviano de' Rossi, Carfagna, Fornovo. In più punti è costituito dall'antica Via Francigena. I tratti previsti su strade provinciali sono scarsamente trafficati. Si passerà attraverso piccoli paesi di poche case ed accanto a fattorie e casolari (alcuni abbandonati) con continui cambiamenti del paesaggio circostante. Si giungerà anche nei pressi della Miniera di Vallezza, uno dei

primi pozzi di petrolio perforati in Italia. Percorso collinare, in parte asfaltato ed in parte sterrato, di circa 65/70 Km. Bici col cambio o MTB in perfetto stato di funzionamento e casco. Quota 26 Euro, soci 20. Proposta di Giuseppe Di Lazzaro (tel. 347.9253914 dopo le 19).



Domenica 17 Aprile: Treno+bici. Pranzo al sacco o in agriturismo. **Nel fantastico Parco del Ticino.** Ritrovo alle 8.30 a MI Centrale, partenza alle 9.20 con arrivo a Magenta alle 9.42 da dove si rientra alle 17.15 con arrivo a MI Centrale alle 17.42. Itinerario da Magenta a Ponte Vecchio con visita all'azienda agricola "La Bullona" dove sono possibili laboratori didattici e giochi. Quota (treno+bici) adulti 17, soci 11, ragazzi di età inferiore a 12 anni 8 Euro. Proposta di Manuela Lavia (cell. 338.9513066).



Domenica 17 Aprile: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Parco dei Sassi di Rocca Malatina.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.30, partenza alle 8.00 con arrivo a Modena alle 10.02 da dove si rientra alle 17.54 con arrivo a MI Centrale alle 20.00. Itinerario. Modena, Vignola, Guiglia, Parco di Rocca Malatina (sosta), Marano sul Panaro, Castelvetro, Modena. Percorso collinare, asfaltato di circa 80 Km. Bici da corsa in perfetto ordine. Quota 29 Euro, soci 22. Proposta di Roberto Facchini.



Sabato 23-Lunedì 25 Aprile: (Trenta) Tre giorni Trentini... Percorreremo alcune delle più belle piste ciclabili d'Italia, fra verdi vallate, frutteti variopinti, laghi e torrenti (Val di Sole e Valsugana). Itinerario di complessivi 200 Km. Proposta di Andrea Volpato (cell. 333.5253103, e-mail alv@libero.it)



Domenica 24 Aprile: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Dal Nure al Trebbia.** Ritrovo a MI Garibaldi alle 7.50 partenza alle 8.26 con arrivo a Piacenza alle 10.05; da qui si rientra alle 17.25 con arrivo a MI Garibaldi alle 18.54. Itinerario: Piacenza, Mucinasso, San Polo, Centovera, San Damiano, Torrano, Ponte dell'Olio, Rivergaro, Rivalta Trebbia, Sassolungo, Piacenza. Percorso, ondulato, asfaltato, di circa 70 Km. Bici da corsa o col cambio. Quota 21 Euro, soci 15. Proposta di Pietro Scafati.



Domenica 24 Aprile: Treno+bici. Pranzo al sacco o in trattoria. **Tre laghi.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.30, partenza alle 8.15 con arrivo a Lecco alle 8.54. Rientro da Sesto Calende alle 17.47 con arrivo a MI Garibaldi alle 18.47. Itinerario: Lecco, Varenna (traghetto per Menaggio), salita a Porlezza, Lugano, Ponte Tresa, Luino, Sesto Calende. Percorso collinare, asfaltato di circa 100 Km. Bici col cambio o da corsa e casco. Quota (traghetto escluso) 19 Euro, soci 13. Proposta di Roberto Facchini.



Sabato 30 Aprile-Domenica 1 Maggio Treno+bici. Pranzo e pernottamento in agriturismo. **La pietra di Bismantova.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.30, partenza alle 8.00 con arrivo a Reggio Emilia alle 9.50. Rientro il giorno dopo da Parma alle 16.28 o 18.28 con arrivo a MI Centrale alle 18.00 ovvero 20.00. Si tratta di uno dei luoghi più affascinanti dell'Appennino Emiliano, cantato da Dante nella Divina Commedia. L'itinerario di 50 Km circa in bicicletta da Reggio Emilia fino all'Agriturismo ai piedi del "massiccio". L'indomani salita a piedi in vetta a quota m. 1041 sul facile sentiero, quindi in bici in discesa fino a Parma, 60 Km circa. Bici col cambio o MTB. Quota (pranzo e pernottamento esclusi) 45 Euro, soci 39. Proposta di Lorenzo Giorgio (telefono 02.71040273, cell. 339.4829790).

" Il casco ti salva la vita!
Usalo sempre"

CICLOBBY

non si assume la responsabilità
di eventuali guasti meccanici
ed incidenti che possono verificarsi
nel corso delle gite.



difficoltà



aereo+bici



auto+bici



treno+bici



metro+bici



pranzo al sacco



pranzo in trattoria



gite baby

Zona 1

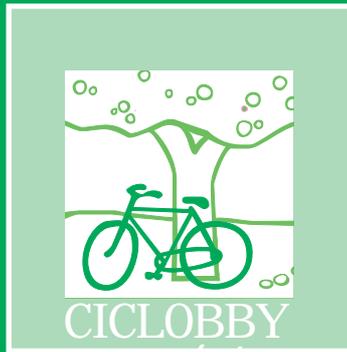
- **ARCADIA ENOTECA wine-bar NO BICI**
via Ponte Vetere, 13 - 20121 Milano
tel. 02.72093685 - 02.876796 -
fax 02.72097532 - www.tavolaevini.it
- **ERBORISTERIA LA VIOLA NO BICI**
via Cesare da Sesto, 9 - 20123 Milano
tel. 02.8373512 - www.laviolamilano.it
- **LA GRAVURE NO BICI**
stampe antiche e cornici
via Laghetto, 7 - 20122 Milano
tel. 02.76023500
- **ROSSIGNOLI NPRV**
corso Garibaldi, 71 - 20122 Milano
tel. 02.804960 - www.rossignoli.it
- **SILVESTRINI RVU**
viale Caldara, 6 - 20122 Milano
tel. 02.54121492 - fax 02.54189140

Zona 2

- **A.W.S. BICI MOTOR CNRV**
via Ponte Seveso, 33 - 20125 Milano
tel. 02.67072145 - awsbici@fastwebnet.it
- **FASTBICI di GALVAN & C. CRPVU**
via Breda, 122 - 20126 Milano
tel. 02.36562914
- **GOLDEN BIKE CRU**
largo Tel Aviv, 5 - 20132 Milano
tel. 02.2153834 - www.goldenbike.it

Zona 3

- **DUE RUOTE PORPORA RV**
via Porpora, 151 - 20131 Milano
tel. 02.2847956 - michele.scirano@tiscali.it
- **GOLDEN BIKE V**
via Pordenone, 30 - 20132 Milano
tel. 02.2153834 - www.goldenbike.it
- **NART AFRA sas PRV**
via Paracelso, 5 - 20129 Milano
tel. 02.29529815 - www.narteziocicli.it



CICLOBBY
point

Affidatevi ai **CICLOBBY POINT!**

Qui potete...

- godere degli sconti previsti per i soci
- ritirare il notiziario ed il calendario delle nostre iniziative
- iscrivervi a Ciclobby Onlus o rinnovare l'iscrizione.

LEGENDA:

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

- **TENEDINI MARCO RV**
via Felice Casati, 10 - 20124 Milano
tel. 02.29522536

Zona 5

- **LA BICICLETTERIA CRV**
via Spaventa, 1 - 20141 Milano
tel. 02.8461286 - www.labicicletteria.it
- **AREA BICI - di Tiziano Formenti**
via Ettore Bugatti, 6 - 20142 Milano
tel. 02.89301248 -

Zona 6

- **LA BICICLETTERIA CRV**
via Washington, 60 - 20146 Milano
tel. 02.4984694 - www.labicicletteria.it

Zona 8

- **DONISELLI RV**
via Procaccini, 11 - 20154 Milano
tel. 02.34533031 - www.doniseelli.it
- **LA BICICLETTERIA CPRV**
via Messina, 17 - 20154 Milano
tel. 02.344872 - www.labicicletteria.it
- **MINIMO IMPATTO RUV**
via Montanelli, 2 - 20156 Milano
tel. 02.3086531 - www.minimoimpatto.it
- **OLMO - LA BICICLISSIMA RUV**
via P. Nuvolone, 28 - 20156 Milano
tel. 02.33400992 - www.olmo.it

Zona 9

- **ERBORISTERIA LA VIOLA NO BICI**
via Garigliano, 5 - 20159 Milano
tel. 02.6883639 - www.laviolamilano.it
- **BOTTEGA DEL CICLO RV**
via Farini, 78 - 20159 Milano
tel. 02.66803205
- **NINO BIXIO R**
viale Fulvio Testi, 64 - 20155 Milano
tel. 02.66102953
- **VIVA ristorante self-service e pizzeria NO BICI**
via Borsieri, 5 - 20159 Milano
tel. 02.66823386

Fuori Milano

- **BONARIVA ALFREDO RV**
via Milano, 220
20021 Baranzate di Bollate (MI)
tel. 02.3560687
- **CICLI CORDARA**
di Eliseo Patriarca
via Magenta 26
20081 Abbiategrasso (MI)
tel. 02.94608527

Tutelati! Iscriviti a Ciclobby

QUOTE DI ISCRIZIONE

- iscrizione giornaliera € 6,00
- Socio ordinario € 30,00
- Socio sostenitore € 40,00
- Under 18 e studenti € 15,00
- Socio benemerito € 80,00

Per **associarsi**, basta passare **in sede** oppure recarsi presso un **Ciclobby Point**, o ancora effettuare un versamento sul **ccp. n.11358207** intestato a: **CICLOBBY - Via Borsieri, 4/E 20159 MILANO**; o infine un **bonifico bancario** sul conto 24281/40 - Abi 03069 - Cab 01798 - Cin J - Banca Intesa - Ag. 2015. In questi ultimi due casi (conto corrente e bonifico bancario) è importante ricordarsi di indicare cognome, nome, indirizzo e causale del versamento (nuovo socio/rinnovo).

PIU' SIAMO, PIU' CONTIAMO!