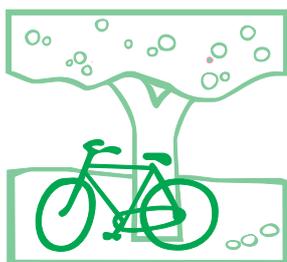




NOTIZIARIO DELL'ASSOCIAZIONE CICLOAMBIENTALISTA CICLOBBY Onlus

via Borsieri, 4/E - 20159 MILANO tel. e fax 02/69311624

Aderente alla Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB Onlus)



Non si sblocca il rapporto con il Comune di Milano

*In questo
numero:*

6

Critical Mass e FIAB:
anime a confronto

8

Percorsi sicuri
casa - scuola

9

Facciamo crescere
CICLOBBY

10

Contiamo
le due ruote:
il primo censimento
dei ciclisti

Ciclocittà di Varese

14

Confermata
la Convenzione
regionale con
Trentitalia

Lo scorso 6 febbraio siamo stati cortesemente invitati ad un incontro in sede di *Comitato Intersettoriale per la Mobilità e l'Ambiente di Milano (CIMAM)*, coordinato da Roberto Roseo.

A questo importante organismo comunale di coordinamento tra i vari Settori comunali che si occupano di mobilità e trasporti, oltre ai rappresentanti di tutti questi settori (compreso il titolare dell'Ufficio Mobilità Ciclistica, arch. Mario Scalia), partecipa anche l'arch. Gian Paolo Corda, Direttore dell'*Agenzia Milanese Mobilità Ambiente* del Comune di Milano (il *cervello* delle politiche dei trasporti di Milano).

Al termine dell'audizione ci è stato chiesto di predisporre una bozza di *protocollo d'intesa* per avviare la collaborazione tra noi ed il CIMAM stesso. Prontamente abbiamo trasmesso la bozza di protocollo – che pubblichiamo in altra parte di *CICLOBBY Notizie* (vedi pag. 5) – e subito dopo, il 27 marzo, abbiamo ricevuto la risposta interlocutoria di Roseo nella quale si diceva che i contenuti di questo documento dovevano preventivamente essere valutati dal dott. Giuseppe Cozza,

Direttore Centrale Ambiente e Mobilità.

Da allora purtroppo, non è più arrivata alcuna risposta, nonostante ripetuti solleciti inviati a Roseo e per conoscenza a Cozza: troppo impegnativa e seria la nostra proposta? È noto il proverbio che dice: "non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire".

A questo punto, è ormai divenuto chiaro che vi è una precisa volontà da parte del vertice di questo Settore comunale (che una volta si chiamava TTV) di non rispondere, nella speranza che noi, per stanchezza, si lasci cadere la questione.

A riprova di ciò possiamo riferire il seguente episodio. Lo scorso ottobre, in un incontro casuale col direttore Cozza avvenuto nel corso dell'inaugurazione della mostra sulla polizia municipale presso la Loggia dei Mercanti, abbiamo chiesto la ragione della mancata risposta.

Cozza si è giustificato dicendo che "non posso certo occuparmi di queste cose" (le bici) "perché ho ben più importanti problemi a cui tenere dietro".

"E poi cosa c'entra Roseo?" – ha aggiunto – "per le bici"

(evidentemente considerate come un nostro pallino da *club dei picchiattelli*) "vi abbiamo già dato un apposito ufficio", e cioè l'Ufficio Mobilità Ciclistica.

Si dà il caso che questo ufficio comunale, non solo si rifiuti di tenere normali rapporti con noi che rappresentiamo l'utenza ciclistica milanese, ma soprattutto non sia in alcun modo in grado di funzionare, come è ben noto a tutti all'interno del Comune di Milano ed in primo luogo allo stesso direttore Cozza.

Viene allora da chiedersi quale sia l'interesse dell'Assessore Goggi e dell'Amministrazione Albertini a farsi coinvolgere e compromettere da questi comportamenti poco civili dell'apparato comunale.

Sì perché, fatalmente ed inevitabilmente, i cittadini se la pigliano poi con loro se il Comune in qualche sua articolazione non funziona o assume comportamenti di stampo borbonico.

Che fare di fronte a questa arrogante opposizione degna di miglior causa?

Semplicemente non farci prendere da stanchezza, ma insistere e perseverare.

Pazienza e tenacia

CICLOBBY NOTIZIE

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

Proprietà: Ciclobby onlus
Editore: Ciclobby onlus

ottobre - dicembre 2002

DIRETTORE

Luigi Riccardi (luigi.riccardi@libero.it)

**REDATTORE CAPO E RESPONSABILE
COORDINAMENTO REDAZIONALE:**

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

REDATTORE "APPUNTAMENTI":

Alessandro Martelli

HANNO COLLABORATO:

Lorenzo Giorgio, Anna Pavan,
Gian-Piero Spagnolo

Progetto grafico, impaginazione e stampa:

Grafiche Zenith s.n.c.

Via Flavia, 1 Milano

Questo numero è stato chiuso

il 17 Ottobre 2002 - Tiratura: 1.100 copie

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:

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

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

Presidente CICLOBBY onlus:

Stefano Melloni

Internet:

<http://www.associazioni.milano.it/ciclobby>

e-mail: ciclobby@associazioni.milano.it

Rete Civica di Milano:

- via FirstClass: "Desktop"|"RCM"|"Palazzo
dello Sport"|"CICLOBBY"

- via internet: www.retecivica.milano.it
|RCM|e associazioni\Ciclobby



NOTIZIE in breve

ABBIGLIAMENTO GRIFATO "CICLOBBY"

Sono state prodotte magliette e salopette da ciclista con il marchio "Ciclobby-Fiab". I capi, di ottima qualità e fattura, realizzati in quantità limitata, sono già andati esauriti. Gli interessati possono prenotarsi per la prossima consegna. Informazioni in sede.

VANTAGGI DELLA CARTA CICLOBBY POINT

Nei Ciclobby Point, i negozi milanesi che sostengono con impegno le iniziative di Ciclobby, è possibile utilizzare la Carta Ciclobby Point. Grazie ad essa si raccolgono i Punti Ciclobby Point, utili per ricevere regali bellissimi dalla nostra associazione; inoltre è ora possibile utilizzare la Carta anche per il rinnovo dell'iscrizione a Ciclobby. La Carta può essere utilizzata in tutti i negozi il cui elenco è pubblicato sull'ultima pagina di *Ciclobby Notizie*.

Per altre informazioni, potete chiedere al vostro negoziante più vicino o alla segreteria di Ciclobby.

LA MORTE DI EMILIO TADINI

Lo scorso 25 settembre si è spento a Milano, all'età di 75 anni, Emilio Tadini, artista e intellettuale di alto profilo. Varie le sue espressioni nel mondo dell'arte e della cultura: poeta, autore teatrale, critico, saggista, cronista e commentatore sui giornali, conduttore televisivo. Per la sua poliedricità, qualcuno lo ha definito un uomo rinascimentale calato nel Novecento. Era un convinto sostenitore dell'uso cittadino della bici: per i suoi numerosi e efficaci articoli a favore della bicicletta, Ciclobby lo aveva voluto socio *ad honorem*. L'associazione rinnova le condoglianze alla famiglia.

UN PREMIO PER LE CITTÀ AMICHE DELLA BICI

FIAB, AICC, ISSI, Italia Oggi, ANCMA, ACIMS, Legambiente e WWF hanno promosso la prima edizione del Premio "Città amiche della bicicletta", rivolto a città ed enti (province, comunità montane, parchi regionali e nazionali) che hanno sviluppato e realizzato progetti innovativi e di successo nel campo della mobilità ciclabile.

I vincitori, annunciati nell'ambito degli Stati Generali della Bicicletta il 21 settembre scorso al Salone del Ciclo di Milano alla presenza di Luigi Riccardi, presidente della FIAB, sono stati premiati il 12 ottobre a Carrara nel-

l'ambito della manifestazione "Ariambiente", dove sono stati esposti tutti i progetti pervenuti. (Da *Elettrobike* n. 25).

E CO DALLE CITTÀ

Eco dalle città è un notiziario mensile on line sulle politiche e sulle questioni ambientali, a cui collabora anche Paolo Hutter, già consigliere comunale a Milano, amico della bici, ed ex assessore all'ambiente del Comune di Torino. Lo annotiamo come sito di interesse in quanto vi si trovano di frequente articoli sulla mobilità in bicicletta e interessanti segnalazioni sui temi ambientali più attuali: www.ecodallecitta.it. Buona lettura.

BOLZANO: UN PIANO PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Ecco un esempio italiano da imitare: il Comune di Bolzano, per incrementare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, ha commissionato un "Piano per la mobilità ciclabile di Bolzano" ed ha nominato un responsabile della mobilità ciclabile.

Attualmente la ripartizione modale assegna alla bici il 17,5% degli spostamenti su base annua (24,5% nei giorni feriali dei mesi estivi). Il piano prevede il completamento dell'attuale sistema di piste e percorsi ciclabili in una vera e propria rete.

Verranno incrementati gli alloggiamenti per le biciclette e adottate delle nuove rastrelliere in grado di fissare anche il telaio della bici. Sono previste, inoltre, diverse misure di sensibilizzazione e marketing dell'uso della bicicletta. (Da *Elettrobike* n. 26).

LE BICI BLU PER LA GIUNTA COMUNALE

Pordenone ha attivato un parco di bici "blu", cioè di servizio (un po' tipo le auto blu, per intenderci), per Sindaco ed assessori.

Si tratta di un piccolo gesto provocatorio, per dare il buon esempio ai cittadini del capoluogo friulano. Un gesto certamente esportabile.

(Fonte: *Ecos@lus News*).

NON SIAMO MICA IN GERMANIA

Il Consiglio dei Ministri tedesco ha recentemente varato il piano nazionale della mobilità ciclabile "FahrRad", che prevede una migliore

integrazione delle reti ciclabili urbane con quelle extraurbane, il coordinamento della ricerca sulla mobilità ciclabile e modifiche al codice della strada per favorire l'uso della bicicletta.

Il Governo Federale ha raddoppiato nel 2002 il budget a favore di piste e percorsi ciclabili, da 55 a 110 milioni di euro per la costruzione di circa 1.100 km di piste (che si aggiungono ai 15.000 km di piste extraurbane già esistenti).

In Germania ogni cittadino percorre, in media, circa 300 km in bicicletta all'anno, contro i 1.020 in Olanda e i 168 in Italia.

(Da *Elettrobike* n. 26).

CICLABILITÀ NEL SALENTO

Il 15 giugno - presenti Gigi Riccardi e Lello Sforza per la FIAB - sono stati inaugurati i primi due itinerari ciclabili salentini realizzati dalla provincia di Lecce: quello che per Acaya va alle Cesine e a Roca e quello localizzato intorno ai Laghi Alimini.

Tali itinerari, che hanno una lunghezza complessiva di 80 km, fanno parte del "Piano provinciale delle piste ciclabili extraurbane" che la provincia di Lecce ha approvato e finanziato in piena autonomia, nell'ambito della programmazione e attuazione degli interventi di promozione e valorizzazione del territorio.

Il Piano prevede la creazione di altri 14 itinerari cicloturistici, ed è uno tra i progetti più estesi in ambito europeo.

(Fonte: *Elettrobike* n. 25).

UNA RETE INTERNAZIONALE PER LA MOBILITÀ CASA - SCUOLA

In occasione della giornata internazionale "Andiamo a scuola a piedi 2002", è nata con il consenso dell'Unione Europea Schoolway.net, la rete internazionale delle scuole, istituzioni e organizzazioni impegnate nella promozione della pedonalità, dell'uso della bicicletta e del trasporto pubblico per gli spostamenti casa - scuola. Al progetto partecipano Austria, Francia, Germania, Italia, Portogallo, Regno Unito e Romania.

(Da *Elettrobike* n. 31)

UN MUSEO PER LA BICI

A Santo Stefano al Mare in località Marina degli Aregai (fra Imperia e Sanremo) sorge uno dei più recenti musei dedicati alla storia della bicicletta.

Il curatore, l'architetto Giuseppe Genazzini, nostro socio e membro del Consiglio Direttivo, è considerato uno dei massimi esperti in Italia della storia delle due ruote.

L'allestimento delle sale è stato completato nell'estate del 2001, e da allora è possibile la visita del museo, ma solo su prenotazione.

Nelle sale si trova tutto il fascino dell'antico, l'ardire degli inventori dei cambi di bicicletta più funzionali, la ricerca degli artigiani, l'applicazione del mezzo alle più svariate esigenze sociali e professionali, dalla "bici da passeg-

gio" fine '800, alla bicicletta da trasporto con tanto di portapacchi adatto anche ai carichi più pesanti. Si tratta in sostanza di una selezione dei modelli, circa una quarantina, fra i più rappresentativi dell'evoluzione del cavallo a due ruote. Tale quantità è destinata nel futuro a crescere (i pezzi da sistemare sono attualmente più di trecento) quando al museo si aggiungerà lo spazio espositivo dell'area di un albergo in costruzione che sarà in grado di ospitare l'intera collezione.

È dunque solo l'inizio, un'anteprima, di una

raccolta che ha l'ambizione di rappresentare lo sviluppo storico della bici in tutte le sue varie specializzazioni: dai primi pezzi - bicikli, biciclette, tandem per passare alle due ruote utilizzate a fini bellici (le bici dei bersaglieri), alle bici autarchiche di legno costruite secondo le disposizioni previste dalle restrizioni prebelliche, che imponevano l'uso di materie prime nazionali. Per visitare il Museo ci si deve rivolgere direttamente all'architetto Giuseppe Genazzini 349.3538018.

(Fonte: *Bike & Book* n. 3).

GOGGI - PENSIERO

"Non bisogna essere fanatici dell'auto, ma neppure della bici. Milano è una città piccola con strade strette, deve esserci il posto per far girare le biciclette, altrimenti facciamo solo ideologia e lo dico a quei ciclisti più impegnati a mandare fax di protesta che a pedalare".

(Giorgio Goggi, Assessore al traffico di Milano, *Corriere della Sera* 13.10.2002).

* * * * *

Caro Assessore, ancora una volta sbaglia il tiro. Milano è, nonostante la Sua pervicace convinzione, una delle città più adatte d'Italia per l'uso delle biciclette. Come ha ben capito un numero crescente di milanesi, nonostante il nulla che si fa per favorire la circolazione sicura delle bici. L'ideologia allora, se proprio vogliamo, sta esattamente nella irrazionale opposizione del Comune di Milano e nella ostentata volontà

di non capire. Almeno questo, Assessore, riuscirà a capirlo? Ma chi glielo fa fare a continuare ad osteggiare i ciclisti che, nella Milano martoriata dal traffico, dalle polveri, dagli inquinamenti, tra mille ostacoli, nella cronica inadeguatezza delle strutture e spesso sfidando la sorte, ancora continuano - con cifre in costante crescita - a muoversi in città silenziosamente, senza consumare e inquinare né ingombrare, dimostrando nei fatti una sensibilità che meriterebbe di essere ricambiata con ben altre attenzioni? Per anni, da quando è Assessore di questo nevralgico settore, le Sue scelte "coraggiose", su questi temi, sono totalmente mancate. Certamente Lei prosegue nel solco di una disattenzione consolidata a Milano (il che non è un'attenuante), ma nel frattempo è cambiato il clima e la città non è disposta e non può attendere ancora. Vogliamo risposte intelligenti. Il fax di protesta, dunque, lo mandi a sé stesso. Anche perché i ciclisti, francamente, preferirebbero pedalare.

Articolo 3

Dallo Statuto di Ciclobby

Finalità, principi ispiratori e inquadramento giuridico.

CICLOBBY Onlus non ha fini di lucro ed intende perseguire esclusivamente finalità di solidarietà sociale. Scopo dell'associazione è lo svolgimento di attività nel settore della tutela e valorizzazione della natura e dell'ambiente in particolare promuovendo l'uso della bicicletta con iniziative per migliorare mobilità e qualità della vita urbana e per la pratica di una forma di escursionismo rispettosa dell'ambiente. L'associazione si ispira a principi di solidarietà, ecologia e non violenza; la sua struttura è democratica. Più precisamente CICLOBBY Onlus ha per scopo di operare perché si ricreino le condizioni per poter circolare in

bicicletta in città in tutta sicurezza e perché aumenti la circolazione urbana delle bici come risposta moderna ai problemi posti dalla congestione, dalla progressiva paralisi del traffico, dall'inquinamento acustico e dell'aria. In altre parole, CICLOBBY Onlus con la propria azione vuol contribuire al superamento del degrado dell'ambiente urbano ed al raggiungimento di una più elevata qualità della vita urbana. CICLOBBY Onlus ha per scopo altresì di favorire il turismo in bicicletta. Per il perseguimento dei propri scopi, CICLOBBY Onlus intende aggregare il maggior numero possibile di persone e collaborare con associazioni ed enti che hanno tra le loro finalità la tutela ed il miglioramento delle condizioni di vita e dell'ambiente urbano. L'associazione è regolata dal presente statuto ed agisce nei limiti del codice civile, delle leggi statali e regionali che regolano l'attività dell'associazionismo e del volontariato, nonché dei principi generali dell'ordinamento.

Appuntamenti con l'Arte e la Storia di Milano

Rubrica a cura di **Anna Pavan**

OTTOBRE

◆ Domenica 20 ottobre

"Milano Arte"

Percorso a sorpresa, partecipazione gratuita. Ritrovo alle ore 10, partenza ore 10.15 in piazza Duomo, lato piazzetta Reale. Proposta di Maria Luisa Bonivento e Gianfranco Rocculi.

◆ Domenica 27 ottobre

"Concerto itinerante"

Il coro "Orlando di Lasso" diretto da E. Lerner eseguirà musica polifonica sacra e profana della tradizione occidentale ed ebraica in tre belle chiese settecentesche.

Ritrovo in piazza S. Stefano ore 14.45, inizio concerto ore 15.15.

In caso di pioggia il concerto verrà eseguito interamente nella chiesa di S. Bernardino in piazza S. Stefano.

NOVEMBRE

◆ Sabato 16 novembre

"Le coppelle: tracce preistoriche a Milano"

Pietre con incisioni millenarie, le coppelle; si ritrovano in alcune chiese milanesi. Un percorso insolito che verrà illustrato da uno studioso, Edgardo Fusi, che vi ha dedicato una appassionante ricerca. Ritrovo in piazza S. Ambrogio presso la pusterla ore 15, partenza ore 15.15. Proposta di Anna Pavan.

◆ Domenica 17 novembre

"Milano Arte"

Percorso a sorpresa, partecipazione gratuita. Ritrovo alle ore 10, partenza ore 10.15 in piazza Duomo, lato piazzetta Reale. Proposta di Maria Luisa Bonivento e Gianfranco Rocculi.

◆ Sabato 23 novembre

"Palazzo Durini e dintorni"

Un invito a visitare il secentesco palazzo Durini con le sue belle sale affrescate. Ma non

mancheranno altre sorprese. Ritrovo in piazza S. Fedele ore 10.15, partenza ore 10.30. Proposta di Anna Pavan.

DICEMBRE

◆ Sabato 14 dicembre

"Vecchie botteghe raccontano la storia di Milano" - 5ª puntata.

Alla ricerca del tempo perduto tra vecchie farmacie, cartolerie, pasticcerie, ecc. che non hanno rinunciato alle loro tradizioni.

Al termine un bicchiere davanti al camino acceso di un'osteria d'altri tempi.

Ritrovo in piazza S. Lorenzo alle ore 15, partenza ore 15.15.

Proposta di Anna Pavan.

◆ Domenica 15 dicembre

"Milano Arte"

Percorso a sorpresa, partecipazione gratuita.

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

Proposta di Maria Luisa Bonivento e Gianfranco Rocculi.

GENNAIO

◆ Domenica 12 gennaio

"Porte, portoni, portali" - 3ª puntata.

A volte minaccioso, a volte beneaugurante ed accogliente, l'ingresso è la parte di un edificio più carico di simboli.

Ritrovo in piazza S. Maria delle Grazie ore 10.15, partenza ore 10.30.

Proposta di Anna Pavan.

Ogni percorso dura circa due ore.

◀ San Bernardino

◀ Convento della Visitazione

◀ San Francesco da Paola

Leggere per credere

Intervento dell'Assessore ai Trasporti del Comune di Milano, prof. Giorgio Goggi, alla conferenza stampa del 18 settembre 2002 per la presentazione di *Milano che pedala*.

Anche quest'anno, attraverso gli assessorati allo Sport e ai Trasporti, l'amministrazione comunale rinnova il suo patrocinio a questa benemerita iniziativa. *Milano che pedala* sarà una delle manifestazioni di punta nell'ambito della domenica ecologica del 22 settembre e della *Giornata europea senz'auto* a cui il Comune di Milano ha confermato la sua adesione. Alla bicicletta, all'uso delle due ruote Milano è affezionata. Una conferma? Non si protesta in città quando il traffico è bloccato alcune ore per l'arrivo del Giro d'Italia. E *Milano che pedala*, che ha avuto tra i suoi partecipanti anche il Sindaco Albertini, non è solo sport, ricreazione, ma anche salute, rivendicazione della libertà di movimento, del diritto all'aria aperta. Da quest'anno *Milano che pedala* ha concesso l'iscrizione gratuita ai bambini, una decisione saggia, intelligente. Per la sua configurazione viabilistica - strade strette, spesso pericolose, invase dalle auto, una superficie limitata rispetto ad altre metropoli - Milano non sembra la città ideale

per i ciclisti e gli itinerari sulle due ruote. Ma qualcosa è stato fatto in questi anni per nuove piste ciclabili, percorsi, parcheggi riservati alle due ruote, a conferma che l'amministrazione non è insensibile ai problemi dei ciclisti. Secondo una stima, sono più di 50 mila gli appassionati della bicicletta, pari al 4 per cento della popolazione. L'Ufficio della Mobilità Ciclabile costituito all'interno del settore Trasporti, dovrebbe completare entro l'anno il censimento. Quello che sappiamo è che sono circa 5 mila i parcheggi per le due ruote finora realizzati in centro da via Marconi, a San Babila, piazza Castello, a via Dogana, piazza San Fedele, per fare alcuni esempi.

L'ultimo Piano Urbano del Traffico prevedeva **70 km di piste ciclabili**. A fine anno ne avremo **realizzati 60**, di cui 16 negli ultimi 6 anni. Entro l'anno pensiamo di aprire al Gratosoglio il primo anello di allenamento di 900 metri per agonismo, con 5 curve sopraelevate, insieme a 5 km di piste. Tra gli ultimi itinerari ciclabili, c'è il

Martesana-Parco Sempione, nel tratto De Marchi, Melchiorre Gioia, Triennale. Nel corso dell'anno, inoltre è stata realizzata una pista su via dei Missaglia, di 1 km. E poi sul percorso della Duomo-Chiaravalle, il tratto Lodi-viale Omero, con un itinerario di 5 km verso il parco Sud. Nel 2003 saranno avviati nuovi cantieri, con itinerari ciclabili o allargamento delle carreggiate in via Bisceglie, cascina Caimera, piazza Maggi, cascina Merlata, via Graziano Imperatore, Pirelli-Bicocca, via De Marchi.

Le piste ciclabili devono coordinarsi al verde, ai progetti delle nuove isole ambientali. Per questo c'è un dialogo aperto tra l'Ufficio della Mobilità ciclabile, il settore Parchi Giardini e gli urbanisti che stanno studiando le nuove aree a traffico ridotto. E in futuro avremo sicuramente nuovi itinerari ciclabili perché i grandi progetti in corso, i Piani di Riquilificazione Urbanistica, da Quarto Oggiaro, all'area OM, all'area Maserati, a via Bisceglie, via Pietro Giordani prevedono nei loro programmi spazi e percorsi riservati alle biciclette. In tutto - si prevede - altri 25 km in più. Da ultimo le bici elettriche: nel quadro della politica ambientale, il Comune ha deliberato incentivi per l'acquisto. Un'operazione promossa con Acinova, società dell'Automobil Club.

Bozza di protocollo d'intesa tra Comitato Intersectoriale Mobilità e Ambiente di Milano e Ciclobby Fiab

Riconosciuto il contributo che la bicicletta - quale mezzo di trasporto - può fornire al miglioramento dei problemi generali del traffico metropolitano e, in senso più ampio, al progresso socio-ambientale, il Comitato Intersectoriale del Comune di Milano e Ciclobby FIAB, rilevano - al fine di sostenere l'espansione della mobilità ciclistica mediante interventi volti all'innalzamento dei livelli di sicurezza e di comfort per gli utenti della strada - la necessità di adottare una politica di incentivazione dell'utenza all'utilizzo della bicicletta, mediante:

1- Interventi su offerta e domanda

Offerta:

- estensione all'intera città della rete ciclabile - vale a dire di percorsi sicuri per la bicicletta al fine di favorire gli spostamenti interquartiere e di collegamento ai maggiori punti di attrazione sul territorio - mediante: a) la predisposizione di piste ciclabili, ove necessario; b) l'adozione di misure di moderazione del traffico, principalmente nelle aree in cui il tessuto urbano - anche in considerazione delle destinazioni prevalenti dell'edificato - sia più adatto a tali provvedimenti (per esempio le zone di antica formazione, dove in generale le sezioni stradali sono di piccole-medie dimensioni); nelle isole ambientali; in tutte le strade ed i quartieri - anche di recente formazione - in cui tali misure siano ritenute opportune e praticabili;
- promozione ed incremento dello scambio intermodale con il trasporto pubblico (FS, FNM, rete ATM);
- estensione del servizio di trasporto delle bici al seguito del viaggiatore sui mezzi ATM;
- adeguamento, ampliamento e diffusione delle strutture di parcheggio specifiche per biciclette;
- autorizzazione, con la totale esenzione dal canone, al posizionamento di attrezzature per il parcheggio delle biciclette davanti ad attività commerciali e di ristorazione;
- miglioramento dei servizi - sia per i cittadini che per i turisti - favorendo anche l'aumento dei punti di noleggio e riparazione di biciclette;
- manutenzione della rete di piste ciclabili esistenti e dei parcheggi per biciclette.

Domanda:

- miglioramento della comunicazione istituzionale attraverso:
 - a) la promozione al pubblico di servizi per chi usa la bicicletta (per esempio gli orari, i costi, le modalità del trasporto delle bici sulle linee metropolitane);
 - b) l'elaborazione e la distribuzione organizzata di cartine indicanti, oltre ai servizi per il cittadino ed ai luoghi di attrazione turistica, le piste ciclabili esistenti, i punti di interscambio con i nodi della rete di trasporto pubblico, i centri di noleggio e riparazione delle biciclette, ed i servizi per il ciclista;
 - c) l'utilizzo di strumenti tradizionali per l'informazione al cittadino, come bacheche o totem posizionati in punti opportuni, e l'uso delle tecnologie informatiche ed audiovisive (Internet; video e informazioni sugli schermi in funzione nelle stazioni della metropolitana; pubblicità progresso in televisione e radio);
- attuazione di campagne generali e mirate ad invitare la popolazione all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, tra le quali:

- a) in bici al lavoro
 - b) in bici a scuola
 - c) promozione, negli ambienti di lavoro, negli istituti scolastici e nelle università, della figura del *mobility manager*
 - d) turismo in bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano;
- sviluppo di progetti-pilota esemplari per l'educazione alla mobilità, che prevedano possibilmente la collaborazione degli stessi enti, istituti, aziende o soggetti interessati;
 - campagna di sensibilizzazione dei commercianti sull'utilità e la convenienza, anche sotto il profilo commerciale, della realizzazione di isole ambientali e pedonali.

2 - I progetti-pilota

- attivazione, come esperienza di intervento parallelo sui campi dell'offerta e della domanda, di progetti-pilota che coinvolgano in particolare alcune scuole elementari e medie nell'individuazione di percorsi sicuri casa-scuola, attraverso la realizzazione di accessi protetti pedonali e ciclabili, tali da consentire agli alunni di percorrere il tragitto anche da soli ed in condizioni di sicurezza;
- dotazione, presso la Polizia Municipale, di biciclette speciali ad alta resistenza e adeguatamente equipaggiate, che possono contribuire a migliorare e rendere più efficaci i servizi di pattugliamento di strade, parchi ed aree pedonali; la bicicletta, mezzo silenzioso, consente a chi la guida di udire eventuali richieste di aiuto anche a distanza e, per via della posizione tenuta dal vigile, di avere una linea di visione più alta rispetto a quella di chi si trova all'interno di un'autovettura.

3 - Pianificazione del traffico

- valutazione e confronto sugli strumenti legislativi di pianificazione della mobilità, come il *Piano Generale del Traffico Urbano* ed i *Piani Particolareggiati del Traffico Urbano*;
- confronto tecnico e teorico su punti specifici della pianificazione e della progettazione, quali per esempio - in funzione dello sviluppo di una mobilità ciclistica sicura e confortevole - i principi di base nell'ambito del *disegno* di un'isola ambientale; i punti fondamentali per una corretta individuazione ed elaborazione formale di itinerari e piste ciclabili da realizzarsi; localizzazione e scelta, in un piano generale, di adeguate strutture per il parcheggio razionale e sicuro delle biciclette;
- considerazioni di merito sulle tre leggi fondamentali per la mobilità ciclistica e sulle possibilità di applicazione nei casi specifici eventualmente in discussione:
 - a) *Legge 472/99* all'art.18: dell'obbligo per i comuni di destinare almeno il 10% delle multe per infrazioni al CdS a favore di interventi

- e infrastrutture per l'utenza debole
- b) *Legge Regione Lombardia 65/89*, agli art. 3 e 4: della previsione di sedi viabili proprie per ciclisti in contiguità alle strutture viarie nell'ambito dei nuovi strumenti urbanistici o nelle varianti di quelli vigenti, e della previsione di piste ciclabili distinte dalla carreggiata nella progettazione di tutte le nuove strade comunali, provinciali e vicinali;
- c) *Legge 366/98* all'art.10: della dotazione, in caso di nuova costruzione o di manutenzione straordinaria - per le categorie comprese tra le strade extraurbane secondarie e le strade locali - di piste ciclabili o percorsi ciclabili adiacenti.

4 - Indicazione degli obiettivi di sviluppo

- individuazione quantitativa e qualitativa dei risultati che si intendono raggiungere in un precisato arco di anni, tra cui, principalmente:
 - a) l'incremento di percentuale della mobilità ciclistica nella ripartizione modale degli spostamenti sul territorio comunale;
 - b) l'estensione chilometrica della rete di piste e di itinerari ciclabili.

5 - Programmi annuali di attuazione

- Definizione del tipo e del numero di interventi che si intendano realizzare e, quindi, individuazione delle risorse da investire nell'ambito di:
 - a) rete di itinerari e piste ciclabili nell'area milanese (con riferimento, all'interno della rete generale, ai 5 progetti esecutivi di piste ciclabili elaborati per il PIM dal Comitato Tecnico di Ciclobby, acquisiti dal Comune nel 1999 e non realizzati);
 - b) provvedimenti di moderazione del traffico, anche non laddove siano previste ristrutturazioni diffuse degli spazi stradali (vedi le isole ambientali);
 - c) inserimento nel bilancio comunale di un appalto aperto, per la realizzazione nello specifico dei 45 punti proposti da Ciclobby per migliorare anche con piccoli interventi, precisamente indicati, le condizioni favorevoli allo sviluppo della mobilità ciclistica;
 - d) parcheggi specifici per biciclette;
 - e) estensione dell'intermodalità nei trasporti (in collaborazione con le società di trasporto come FS Trenitalia, FNM e ATM);
 - f) progetti pilota casa-scuola
 - g) campagne generali e mirate

6 - Controllo periodico sulle realizzazioni effettuate o in programma

Si concorda di stabilire un calendario di incontri per verificare assieme - Comitato Intersectoriale e CICLOBBY Fiab - lo stato di avanzamento dei progetti decisi dal Comune di Milano e per concertare le proposte eventualmente necessarie.

Critical Mass e FIAB: anime a confronto

Sarà per l'attenzione che i mass media stanno dedicando da alcuni mesi al fenomeno. Sarà per le centinaia di persone che, sbeffeggianti, sfrecciano in sella alle loro bici bloccando il traffico.

Sarà la curiosità verso un'entità nuova di cui ancora sfuggono i dettagli (la novità è tale peraltro solo per noi, visto che a San Francisco, suo luogo di nascita, esiste da dieci anni). Sia come sia, il *critical mass* continua a far discutere, dentro e fuori la nostra associazione. A Milano, ma anche in altre città italiane dove si sta man mano espandendo. E la discussione è già, di per sé, un fatto positivo, nella misura in cui genera riflessione.

Per chi ancora non sapesse di che si tratta, il *critical mass* – o massa critica – realizza nei fatti una sorta di risposta all'impotenza del ciclista nel traffico, con un'inversione dei ruoli (in senso antagonista) tra bici e veicoli a motore: ciò che non è possibile al singolo ciclista, intimidito dal ruggito dei motori e dal traffico spavaldo, lo diventa nel momento in cui i ciclisti, attraverso delle "coincidenze organizzate", convergono in un luogo convenuto e formano una massa tale da fermare il traffico. "Noi siamo il traffico", dicono.

Diventano sempre più ricorrenti le domande: quali sono i rapporti tra noi e *critical mass*? Quali le analogie e le differenze tra Ciclobby Fiab e la massa critica? Come gestire il confronto con queste realtà? È giusto avvicinarsi? È meglio starne fuori?

Sarebbe sbagliato eludere il confronto, tanto quanto lo sarebbe un'analisi affrettata e acritica.

Pertanto, nei limiti in cui questo spazio lo consente, ci sembra utile iniziare a offrire qualche spunto per meglio focalizzare il tema. E, per riuscire a intenderci, forse il confronto andrebbe spinto sia sul metodo sia sul merito.

L'elemento unificante del *critical mass* è il piacere di esserci. Qui e ora. Per andare non importa dove: quel che conta davvero è fare massa.

Il *critical mass* non è politicamente disimpegnato (anzi in certi momenti lo si potrebbe ritenere politicamente connotato), ma cerca un impegno che non sia fatto di rappresentanza, che non è in grado di esprimere, bensì di partecipazione diretta. Un carattere distintivo del *critical mass* è infatti la spontaneità e l'assoluta mancan-

za di responsabili e di regolamenti. Non è mai esistita alcuna associazione *critical mass* e ogni manifestazione (posto che loro rifiutano questa definizione) deve avere caratteristiche di massima casualità, senza percorsi definiti, né capigruppo: non a caso parlano di "coincidenze organizzate".

Ancora, da quanto detto sopra discende che l'impegno del *critical mass* non è portato ad effettuare analisi, né ad esprimere una sintesi, ossia un programma, degli obiettivi, delle rivendicazioni, ma si compone, come in un caleidoscopio, della molteplicità delle sue anime presenti *hic et nunc*. Inutile quindi cercare piattaforme e proposte sui temi della mobilità ciclistica, siano essi quelli della bici come mezzo di trasporto o per il cicloescursionismo. La politicità del fenomeno si limita al fatto, senza dubbio assai importante, di dare visibilità alla bici e soprattutto alla bici in movimento.

Va da sé, quindi, che il contatto e il dialogo con le istituzioni, il momento della rivendicazione politica, tanto essenziale per noi di Ciclobby e della FIAB, per il *critical mass* non è minimamente cercato. E lo stesso rapporto con la stampa è vissuto dal *critical mass* come arma a doppio taglio per il timore di finire a corredo di qualche vetrina di tendenza.

Posto che non ci sembra possibile, senza snaturare la nostra storia e la nostra cultura, abdicare al momento del confronto anche con le sedi istituzionali, rinunciare all'intervento di promozione culturale trasversale, verso enti e istituzioni, cittadini singoli e associati, che ha contraddistinto la nostra azione (si pensi a tutti i temi, le proposte e le proteste che, localmente e a livello nazionale, abbiamo portato e portiamo avanti sui temi dell'intermodalità, delle reti cicloturistiche, della mobilità casa-scuola e casa-lavoro, dei diritti del ciclista e via elencando) è evidente che questo resterà un elemento distintivo del movimento ciclo-ambientalista cui apparteniamo.

Così pure il momento della sintesi, la capacità di elaborare proposte e progetti, ma anche di condurre proteste, e quello della rappresentanza di interessi, sono ambiti che ci appartengono, ci qualificano e dei quali dobbiamo sentirci orgogliosi.

Vi è anche da dire che molte persone sono sempre più sfiduciate dal confronto che, oltre ad essere difficile (solita-

mente occorrono sforzi immensi per produrre risultati minimi), si dimostra in molti casi inefficace sia per lacune nostre (discontinuità di azione spesso legata a limitatezza di risorse umane disponibili), sia per superficialità, disinteresse, incultura di molti interlocutori (si pensi alla considerazione in cui viene tenuta la ciclabilità presso il Comune di Milano, nonostante il pressing di Ciclobby Fiab che dura da quindici anni e più, ora rafforzato dalle attività del Gruppo Azione Bici che, coordinato da Ciclobby, raccoglie una composita e importante realtà associativa).

Ma anche al nostro interno, a riprova del mutamento di clima in corso, si moltiplicano le pressioni verso azioni più incisive. Sempre, però, finalizzate al perseguimento di obiettivi.

In questo senso ci sembra di poter dire che le nostre reciproche diversità rispetto al *critical mass* sono fonte di arricchimento e non dovremmo cercare inopportuni appiattimenti, bensì coltivare e valorizzare le differenze, partendo dalla conoscenza della storia, delle attività e del ruolo che il nostro movimento – incardinato localmente con Ciclobby, e poi articolato a livello regionale (Coordinamento FIAB Lombardia), nazionale (FIAB) ed europeo (ECF) – ha saputo realizzare nell'arco di quasi un ventennio, accreditandosi in molti casi come riconosciuto centro di competenza.

D'altro canto, e per concludere, è emblematico quanto dichiarato in un'intervista da Francesco Merra (*il manifesto*, 27 settembre 2002), che ha "inventato" il *critical mass* ad Andria, in provincia di Bari: "Vado in bicicletta da sei anni e ho sempre cercato di coinvolgere altra gente ad utilizzarla come mezzo di trasporto, ma in una città come Andria non c'era proprio niente da fare. Fino a quando..." l'incontro col *critical mass* ha permesso di portare in strada 150 persone, che, per una cittadina di centomila abitanti, sono davvero un record. Ma in quelle parole si ravvisano almeno due altri segnali molto rilevanti: la difficoltà di rappresentare istanze coinvolgendo più persone su obiettivi specifici, e, dall'altro lato, come, anche alla base dell'anima *critical*, alla fase nativa e in modo del tutto disorganizzato, possano esservi sensibilità da noi tutti riconoscibili e condivisibili.

Noi continueremo a sentirci liberi di partecipare alle iniziative *critical mass*, pur nella consapevolezza che la storia e la "missione" delle nostre associazioni sono sensibilmente diverse ed altrettanto irrinunciabili.

Eugenio Galli
e Luigi Riccardi

La nuova viabilità e i misteri ambrosiani

Molte strade milanesi sono sottoposte a rifacimento completo. Purtroppo la ciclabilità non viene mai tenuta presente. Due esempi, fra i molti possibili: la via Mameli (fra c.so Indipendenza e c.so XXII Marzo) e la via Poggi (fra via Pacini e via Vallazze) sono state recentemente ristrutturate a fondo. Sono stati ristretti gli accessi; sono stati definiti gli stalli di sosta per le autovetture e pavimentati con cubetti di porfido; è stata rifatta l'asfaltatura del nastro stradale.

L'esito di queste operazioni risulta piacevole dal punto di vista estetico ed ambientale e, finalmente, si può dire che a Milano si sta facendo qualcosa di nuovo. Rimane un interrogativo molto importante: la ciclabilità non è mai prevista e, come al solito, i ciclisti rimangono in balia della velocità delle autovetture e delle moto. Perché? I nastri stradali sono rimasti rettilinei e, anche se la segnaletica verticale può definire queste strade a 30 km/h, chi è in grado di garantire che le auto e le moto rispettino questo limite che permetterebbe, di per sé, la com-

patibilità fra traffico motorizzato e traffico ciclistico? Nessuno!

A costo zero, cioè con l'impiego degli stessi soldi che sono stati spesi, e con qualche attenzione in più alla moderazione del traffico, si sarebbe potuta garantire una ciclabilità in condizioni di sicurezza. Come? Gli stalli di sosta delle vetture sono stati realizzati a pettine (perpendicolari o leggermente inclinati rispetto ai marciapiedi) su un lato della strada e paralleli ai marciapiedi sul lato opposto. Da ciò deriva che il nastro stradale ha mantenuto la precedente rettilineità consentendo ai veicoli a motore delle vere e proprie piste di velocità.

Spostando da una parte all'altra, alternativamente, gli stalli di sosta inclinati e gli stalli di sosta paralleli rispetto ai marciapiedi, si sarebbero, invece, potute realizzare una serie di chicanes che, rompendo la rettilineità del nastro stradale, avrebbero permesso di ridurre fisicamente la velocità dei veicoli a motore, rendendo sicura anche la ciclabilità. Insomma, senza oneri aggiuntivi, le strade avrebbero potuto essere rese ancora più piacevoli dal punto

di vista estetico e più sicure per tutti.

Il risultato è deprimente: si parla tanto di incrementare la sicurezza sulle strade e poi, nei fatti, ci si dimentica di applicare i metodi per riuscire a garantirla.

Si aggiunga che da tempo Ciclobby chiede di poter utilizzare ciclabilmente alcuni larghi e/o poco frequentati marciapiedi di cittadini.

Il Codice della Strada prevede questa possibilità, ovviamente tramite l'opportuna segnaletica e con l'adozione di tutte le garanzie per la sicurezza dei pedoni. Ma le risposte del Comune sono sempre negative sostenendo che i marciapiedi sono unicamente destinati all'uso pedonale e che, a Milano, le bici sui marciapiedi sono "inopportune".

A parte il fatto che molti marciapiedi sono, in realtà, stabilmente occupati da auto e moto in sosta mai sanzionata, va notato che in alcune strade alberate è stato recentemente introdotto un nuovo concetto nell'uso dei marciapiedi, su cui vale la pena riflettere.

Anche qui, un paio di esempi: via Teodosio (da via Pacini a p.zza Sire Raul) e via Piranesi (fra v.le Mugello e via De Andreis). I marciapiedi sono particolarmente larghi ed esistono fasce a verde che ospitano le alberature.

Fino a prima dei recenti interventi, oltre alla zona stradale a filo marciapiede (e questo è corretto e legale), anche le zone sottostanti agli alberi sono sempre state utilizzate per il parcheggio - abusivo, illegale, in quanto su aree definite a verde pubblico, ma mai sanzionato - delle vetture. Recentemente, lungo queste due strade, le zone a verde sono state pavimentate con masselli autobloccanti in cemento per assicurare un comodo parcheggio alle vetture. Ma, si veda il caso, i veicoli, per accedere a questi nuovi ed autorizzati parcheggi, salgono, tramite i passi carrai proprio sul marciapiede e lo percorrono, naturalmente a motore acceso!

Cerchiamo allora di metterci d'accordo, cara Polizia Municipale del Comune di Milano: se i marciapiedi sono, a norma del Codice della Strada, riservati ai pedoni, come si può, da una parte, continuare a permettervi (e a mai sanzionare) la sosta selvaggia delle vetture e, per giunta, favorire la loro percorrenza da parte di automobili in movimento e, dall'altra parte, sostenere che la ciclabilità sui marciapiedi, benché prevista dal Codice stesso e anche se opportunamente segnalata, rappresenta una situazione "inopportuna" per la sicurezza dei pedoni?

Misteri ambrosiani!

Gian-Piero Spagnolo

Non cancellate le domeniche senz'auto

Le associazioni Ciclobby FIAB, Arciragazzi, Legambiente, MAM (Mamme Antismog di Milano), WWF, UTP e CamminaMilano, hanno proposto al Sindaco di Milano, chiedendo il sostegno anche delle forze sociali ed economiche della città, di mantenere e di estendere le domeniche senz'auto nonostante la soppressione dei contributi statali decisa dal Ministro dell'Ambiente. "Al riguardo, una volta per tutte - scrivono le associazioni nella loro lettera al Sindaco - occorre evitare mistificazioni, demagogie e discorsi tra sordi. **Noi non abbiamo mai pensato** che le domeniche senz'auto servissero per risolvere il problema dell'inquinamento dell'aria. Né che esse servissero per educare i cittadini ad una diversa fruizione della

città obbligandoli a lasciare l'auto per qualche ora al mese.

Il vero obiettivo - molto apprezzato e in modo consapevole dalla stragrande maggioranza dei cittadini, diversamente da una minoranza di automobilisti incalliti autodipendenti - delle domeniche senz'auto è di poter finalmente muoversi nella propria città, almeno una volta al mese, liberi dalla morsa del traffico".

Le associazioni chiedono di stabilizzare l'iniziativa delle domeniche senz'auto, anzi di estenderla sviluppando altresì la pratica di chiudere al traffico, in questo caso ogni domenica mattina, piccole porzioni di città (vie adiacenti alle isole pedonali e ambientali, strade commerciali, alcuni viali alberati), dando così attuazione al concetto di isole pedonali a tempo.

Bambini a scuola in bicicletta? Cambiare si può

Ancora non sappiamo se riusciremo a realizzare a Milano questo sogno che in altri Paesi è da tempo normale pratica quotidiana, ma vogliamo provarci e sappiamo che potremo farcela se saremo in tanti a credere nella bontà dell'iniziativa. Ciclobby FIAB ha fatto sua una proposta di educazione alla bicicletta elaborata da Arciragazzi e condivisa con noi da WWF, da Legambiente e soprattutto dalle Mamme Antismog Milanesi (MAM), che in questo ambito si sentono particolarmente coinvolte. La proposta è stata anche presentata ai rappresentanti della nostra Amministrazione Comunale, riscontrando, così pare, un certo interesse.

In cosa consiste? È un progetto di educazione ambientale ovviamente centrato sull'uso della bicicletta e vuol essere a tutto campo, perché prevede momenti di studio della realtà (il proprio quartiere, le funzioni di una città moderna, i flussi di traffico, ecc.) e momenti pratici (atelier di manutenzione della bicicletta, uso della bici da casa a scuola). Gli scopi sono molteplici. Prima di tutto far crescere il piacere del movimento fisico, l'autonomia negli spostamenti, il

senso di orientamento, la percezione di sé e la socialità nei bambini milanesi, troppo abituati ad essere passivamente auto-trasportati e spesso addirittura ignari di avere piedi e gambe sane. In secondo luogo, rendere consapevoli gli adulti di domani dei complessi problemi ambientali di una metropoli e far capire la necessità di comportamenti individuali responsabili.

La parte più interessante, qualificante e soprattutto nuova del progetto ci sembra la sperimentazione dei percorsi protetti casa-scuola.

Il tragitto da casa a scuola è nella maggior parte dei casi abbastanza breve e può tranquillamente essere coperto con uno spostamento in bici. Il problema maggiore risulta legato alla sicurezza degli itinerari. Ecco dunque la ragione della sperimentazione dei percorsi protetti: si prevede l'individuazione di punti di raccolta situati in luoghi strategici dei percorsi abituali e il completamento del tragitto fino a scuola accompagnati da adulti (insegnanti, genitori, soci Ciclobby, nonni e pensionati), sotto l'occhio attento di altre presenze importanti nei quar-

tieri (vigili, edicolanti, ecc). La sperimentazione potrà essere limitata a qualche giornata sporadica oppure proseguita per una settimana o più.

Cerchiamo due o tre scuole, elementari e medie, disponibili a raccogliere questa sfida alla pigrizia e alle abitudini mentali passivamente accettate. È bene che queste scuole siano localizzate in quartieri non troppo trafficati e magari nei pressi delle (poche) piste ciclabili esistenti. Alcune insegnanti elementari del quartiere Barona hanno raccolto già l'invito e presenteranno la proposta alla loro scuola (la elementare di via De Nicola). Pensiamo che il progetto possa aver successo solo se susciterà una partecipazione convinta non solo delle varie componenti delle scuole, ma anche delle associazioni attive sul territorio (Centri Anziani, ecc).

Per questo invitiamo tutti coloro che vogliono condividere questa proposta a prendere tempestivi contatti con la nostra sede.

Nelle prossime stagioni vedremo finalmente i nostri edifici scolastici circondati nelle ore di lezione da una marea di bicclette come ad Amsterdam, Copenaghen ed Helsinki? **A.P.**

Incontro con i Consiglieri Comunali "Amici della Bicicletta"

Lo scorso mese di luglio, a un anno esatto di distanza dal precedente, si è svolto l'incontro "conviviale" con i consiglieri "amici della bicicletta", il gruppo che riunisce trasversalmente rappresentanti di diverse aree politiche all'interno del Consiglio comunale.

Erano presenti: Sandro Antoniazzi, Maurizio Baruffi, Andrea Fanzago, Letizia Gilardelli, Laura Molteni, Stefano Pillitteri, Marco Ricci, Basilio Rizzo. Per l'Associazione Italiana Città Ciclabili ha partecipato il presidente Augusto Castagna.

Oltre a Gigi Riccardi, presidente FIAB, al presidente Ciclobby Stefano Melloni, ai vicepresidenti Bartesaghi e Galli e a una significativa rappresentanza dell'associazione, erano rappresentate anche altre associazioni facenti parte del Gruppo Azione Bici: Legambiente (Pesce e Rota), Mamme Ambientaliste di Milano (Brovelli e Robatto), WWF (De Bartolo).

È stato rivolto un riconoscente ringraziamento ai Consiglieri Comunali presenti e si è convenuto che, nell'ultimo anno, sono stati fatti - per inizia-

tiva sia dei Consiglieri AdB, sia delle associazioni del GAB - primi significativi passi avanti in tema di politica della bicicletta a Milano. Dopo i grigi (in materia di bici) anni '90 - con qualche eccezione riferibile all'azione dell'Assessore Santambrogio (possibilità per le bici di transitare nei parchi pubblici, nelle isole pedonali e nelle ZTL; trasporto bici sulla metropolitana) - la materia negli ultimi mesi è tornata ad essere al centro dell'attenzione, anche se però non vi sono ancora realizzazioni. I Consiglieri si sono impegnati ad attivarsi rispetto a mancate risposte (o ingiustificati ritardi) - sia da parte dell'Amministrazione comunale, sia degli Uffici - alle richieste delle associazioni. Al riguardo, si è convenuto che, per razionalizzare il lavoro dei Consiglieri, le segnalazioni debbano essere trasmesse al Consigliere Maurizio Baruffi nel suo ruolo di coordinatore del Gruppo di Consiglieri AdB.

Donare sangue

Un atto di generosità ed un'opportunità di controllare la propria salute al
**Centro Trasfusionale
del Policlinico di Milano**

Nel 1974 fu costituita l'Associazione "Amici dell'Ospedale Policlinico - Donatori di Sangue", completamente integrata nel Centro Trasfusionale del Policlinico, sia per assicurare un trattamento trasfusionale di qualità ai pazienti dell'ospedale, sia per fare della donazione di sangue un momento importante di medicina preventiva per i donatori. Attualmente l'Associazione conta circa 16.000 donatori attivi e le donazioni annuali si aggirano intorno alle 29.000 unità coprendo il fabbisogno degli ospedali che fanno capo al Centro Trasfusionale; tuttavia, le nuove necessità trasfusionali, associate ai continui progressi della medicina ed in particolare al crescente ricorso ai trapianti di organi, richiedono un ulteriore svilup-

po del reclutamento e del mantenimento in attività dei donatori di sangue. La sede attuale del Centro Trasfusionale è nel Padiglione Marangoni, la cui bella facciata neoclassica si affaccia su via Francesco Sforza: il Centro è aperto per le donazioni dal lunedì al sabato dalle 8.00 alle 14.00. L'impegno richiesto al donatore è di poco più di un'ora del suo tempo.

Il Centro offre al donatore, oltre alla visita medica, gli esami di laboratorio i cui esiti vengono spediti a casa (14 esami di laboratorio); se necessario, vengono effettuati gratuitamente ulteriori indagini di laboratorio, visite specialistiche ed esami strumentali. Sono a disposizione dei donatori, su richiesta del medico, ed in alcuni casi anche dei loro familiari, i servizi specialistici del Centro Trasfusionale: allergologia, cardiologia, dermatologia, educazione alimentare, ematologia, epatologia, medicina interna, senologia. Vengono inoltre attuati i programmi di prevenzione delle neoplasie della prostata (per gli uomini con più di 50 anni con cadenza annuale) e delle neoplasie della mammella (per le donne con più di 50 anni con cadenza biennale), nonché un programma di

prevenzione delle malattie cardiovascolari. La Segreteria Donatori è a disposizione per qualsiasi informazione: telefonare allo 02.55034132/4102

Associazione Amici del Policlinico - Donatori di Sangue
Via Francesco Sforza, 35
20122 Milano.

Auguri da Ciclobby

Poiché nel 2002
non uscirà un altro numero
di *Ciclobby Notizie*,
auguriamo a tutti sin da ora
un 2003
di pace e in bicicletta

Facciamo crescere CICLOBBY

Si sta per chiudere un anno molto impegnativo per l'associazione, certamente ricco di soddisfazioni per le numerose iniziative messe in campo, ma che deve spingerci a fare ancora meglio, perché molto si può e si deve.

Il nostro impegno comune e costante deve essere quello di far crescere CICLOBBY, anche numericamente.

Non basta, infatti, avere delle buone ragioni per vincere. In democrazia contano anche i numeri: se vogliamo raggiungere i nostri obiettivi, quindi, dobbiamo essere in tanti.

Queste, dunque, le proposte:

- I. ognuno di noi si impegna a fare almeno un nuovo iscritto all'anno;
- II. in vista delle imminenti festività, inseriamo tra le idee regalo per i nostri amici anche qualche tessera associativa;
- III. CICLOBBY, per stimolare ulteriormente questa indispensabile crescita, ha indetto il concorso "Nuovi iscritti a Ciclobby": verranno premiati i soci che dimostreranno di avere realizzato il maggior numero di nuovi iscritti (non sono validi i rinnovi) nel perio-

do 1 novembre 2002 – 30 aprile 2003.

I premi sono:

- a. al primo classificato: partecipazione al Cicloraduno nazionale FIAB 2003 con sistemazione in albergo;
- b. al secondo classificato: partecipazione al Cicloraduno nazionale FIAB 2003 con sistemazione in ostello;
- c. al terzo classificato: partecipazione al Cicloraduno nazionale FIAB 2003 con sistemazione in palestra.

Per ulteriori informazioni chiedere in segreteria.

Nulla nasce dal caso. Per progettare e realizzare le molteplici attività dell'associazione (pressing verso enti e soggetti istituzionali, servizi di consulenza per i soci, attività culturali, ricerca di sponsor, grandi manifestazioni, ricerca di nuove alleanze, cicloescursionismo, approfondimento di specifiche tematiche, per fare solo alcuni esempi...) occorrono molte energie. Sarebbe importante che tutti i soci si sentissero coinvolti, dedicando una porzione del proprio tempo, delle proprie competenze e abilità a CICLOBBY: **collaborare per crescere.**

Consideriamo poi che tutte le iniziative (anche per la semplice stampa di volantini o dei notiziari) hanno dei costi da sostenere. La stessa sede, nella quale riusciamo ad ospitare numerose attività, ha un canone d'affitto che per l'associazione è particolarmente oneroso. Approfittiamo allora dell'imminente chiusura d'anno per ricordare a tutti che CICLOBBY Fiab è una onlus, acronimo che sta per Organizzazione Non Lucrativa di Utilità Sociale. La normativa sulle onlus (L. 662/96) prevede particolari agevolazioni fiscali per chi effettua **erogazioni liberali** a favore di tali enti.

In particolare, per le persone fisiche la donazione è detraibile ai fini fiscali, fino ad un massimo di 2.066,00 Euro annui. Il donatore può detrarre dall'imposta lorda il 19% della donazione purché effettuata tramite banca (carte di credito e bonifici bancari) o ufficio postale. I versamenti effettuati nel corso di un anno varranno per le dichiarazioni da presentare nell'anno successivo.

Per le imprese l'erogazione liberale è deducibile dal reddito imponibile fino ad un massimo di 2.066,00 Euro annui o comunque fino al 2% del reddito d'impresa dichiarato.

Ai fini di comprovare l'effettivo versamento occorre conservare la ricevuta del bonifico bancario o del bollettino postale. CICLOBBY ha bisogno dell'aiuto di tutti e in questo caso anche il Fisco ci dà una mano.

La bici e la pace

Tiziano Terzani nel suo splendido libro *Lettere contro la guerra* (Longanesi & C., Milano, marzo 2002) annota che tra le cause fondamentali delle guerre ci sono gli enormi interessi dell'industria bellica e il controllo dei siti del petrolio. Il liquido nero infatti costituisce la fonte di energia fondamentale nella moderna economia, quella che contribuisce fortemente anche all'inquinamento dell'aria. Terzani sostiene ancora che se si investisse nella ricerca sulle energie alterna-

tive in sostituzione delle spese militari, il petrolio verrebbe ad assumere un ruolo meno strategico tra le fonti di energia, sicché vi sarebbe minore esigenza di controllare i paesi produttori e quindi maggiori possibilità per la pace.

Noi che usiamo abitualmente la bicicletta come mezzo di trasporto, oltre a non inquinare l'aria, dovremmo essere consapevoli anche del contributo che diamo, nel nostro piccolo, al mantenimento della pace.

NOVITÀ editoriali

a cura di Luigi Riccardi

Laghi di Lombardia,

itinerario cicloturistico, 286 km pedalando lontano dal traffico, Regione Lombardia – FIAB, Milano, Agosto 2002.

Le associazioni cicloturistiche della Lombardia, con il contributo della Regione, hanno realizzato una guida con interessanti itinerari dove vengono segnalati i percorsi meno trafficati e i tratti riservati in esclusiva a pedoni e ciclisti. Le copie sono disponibili in sede e presso gli uffici del turismo della Regione Lombardia.

Carta delle piste ciclabili

Zona Otto

itinerari nel verde in bicicletta. Per muoversi in città, per scoprire la città, Comune di Milano Decentramento Autorizzazioni Zona 8.

La Zona 8 va da Porta Volta a Pagano, sino a Molino Dorino e a Quarto Oggiaro. La cartina è in distribuzione gratuita, oltre che a Ciclobby, presso i Centri Territoriali Sociali, le scuole e il Decentramento di Zona.

Milano Map

pianta della città con indicazione dei percorsi ciclabili, ATP Milano.

Una cartina maneggevole con alcune indicazioni turistiche. Disponibile in sede a Ciclobby e presso gli uffici dell'Azienda di promozione Turistica di via Marconi (p. Duomo).

Elogio alla Polizia Municipale di Milano

Il Comitato per la Mobilità Sostenibile di Milano (CamminaMilano, CICLOBBY Fiab, UTP) si è congratulato con la Polizia Municipale di Milano che finalmente, anche con l'ausilio delle telecamere, ha iniziato a mettere un po' di ordine sulle strade di Milano mediante il sanzionamento delle infrazioni al Codice della Strada.

Ha espresso anche la propria solidarietà al Sindaco Albertini ed al Comandante della PM Chirivi attaccati da coloro che vorrebbero proseguire nell'allegro andazzo della impunita illegalità in materia di circolazione stradale e di sosta delle auto.

Ha infine incoraggiato la PM a difendere

ulteriormente la mobilità di pedoni, ciclisti ed utenti del trasporto pubblico – che rappresentano la maggioranza dei cittadini che si muovono in città – perseguendo sempre più rigorosamente le infrazioni più gravi, quali: il passaggio con il semaforo rosso; il mancato rispetto dei passaggi pedonali e dei passaggi ciclabili; la sosta abusiva delle auto sui marciapiedi; il transito abusivo delle auto private lungo le corsie preferenziali per i mezzi pubblici; la sosta sui binari dei tram che producono i cosiddetti *incagli* danneggiando considerevolmente gli utenti del trasporto pubblico.

I prossimi appuntamenti di Ciclocittà Varese

Sede di ciclocittà: via Piave n. 6, 21100 Varese - Tel. 0332/234055
(altri recapiti: Rossana, tel. 228633 • Beppe tel. 234281 • Massimo tel. 831528)

Dopo l'interruzione agostana abbiamo ripreso l'appuntamento con tutti gli amici di pedale del giovedì sera, alle ore 21.00 presso il circolo di Giubiano, via Cadore 7. Può essere l'occasione per iscriversi a CICLOCITTÀ e alle gite della domenica successiva, per trovare compagnia e per organizzare: gite, vacanze o viaggi in bicicletta nati dall'improvvisazione e dalla fantasia di ognuno, o semplicemente per fare quattro chiacchiere magari davanti a un buon bicchiere.

Informazioni:

Massimo Moranzoni tel. 0332-831528.

NOVEMBRE

► Venerdì 1 - Domenica 3 Novembre Mare d'inverno - La Versilia

Primo giorno. Partenza in treno dalla stazione di Gallarate alle ore 5.40 (purtroppo non esiste un treno da Varese a quest'ora di mattina) poi in Stazione Centrale a Milano si prende il treno delle 7.10 per raggiungere Pisa. Dopo aver ammirato la risollecata Torre Pendente si raggiunge la Riserva presidenziale di San Rossore e superato il fiume Serchio si attraversa la Macchia di Migliarino. Si percorre il lungomare attraversando Viareg-

gio, Lido di Camaiore, Marina di Pietrasanta. Pernottamento in albergo nel retroterra a Pietrasanta.

Difficoltà: pianura km 55 facile.

Secondo giorno. Percorrendo le pendici delle Alpi Apuane si raggiunge Camaiore e poi, lungo la valle del fiume Freddana, Lucca racchiusa dalla caratteristica cerchia bastionata; si ritorna costeggiando il Lago di Massaciuccoli e l'entroterra Viareggino.

Difficoltà: km 75 pianeggiante con qualche leggera ondulazione.

Terzo giorno. Di nuovo sul lungomare si attraversa Forte dei Marmi, Marina di Massa, Marina di Carrara, superata la foce del fiume Magra si raggiunge Ameglia. Si sale a Montemarcello sul promontorio di Tellaro e Fiascherino per arrivare a Lerici e alle ore 15.00 a La Spezia per il rientro a Varese con il treno.

Difficoltà: km 55 con qualche salita impegnativa ma breve. **Organizzano:** Rossana Chiodi e Alberto Minazzi tel. 0332-228633 e-mail: ciclorossa@libero.it.

► Venerdì 22 novembre Cena sociale

Per concludere le iniziative proposte nel

corso dell'anno e riviverne le imprese, secondo consuetudine, ci si ritrova attorno ad una buona tavola per le quattro chiacchiere di fine anno e accontentare anche il palato, a muscoli fermi.

Adesioni: entro mercoledì 20 novembre a Rossana Chiodi tel. 0332 228633 o a Massimo Moranzoni tel. 0332 831528.

DICEMBRE

► Domenica 22 dicembre Aperitivo degli auguri

Appuntamento tradizionale di fine anno. Ci ritroviamo per scambiarci gli auguri invitando chi, a parer nostro, abbia operato meritoriamente in questo anno per favorire l'uso della bicicletta.

► Domenica 29 dicembre Smaltiamo il panettone

Se vi piace la proposta di una fine dell'anno in bicicletta ci possiamo incontrare alle ore 10.30 in piazza Monte Grappa per fare un breve giro nei dintorni e per darci appuntamento per il prossimo anno di pedale.

Il primo censimento dei ciclisti

Al termine dello scorso mese di settembre si è svolto a Milano, per la prima volta, il censimento dei ciclisti. Più di 50 appassionati delle due ruote hanno dato la propria disponibilità a partecipare al grande evento organizzato da Ciclobby Fiab, nato con l'obiettivo di conoscere più a fondo le caratteristiche della mobilità ciclistica, specialmente nel centro di Milano, dove si concentra il maggior numero degli spostamenti in bicicletta.

Grazie al censimento, una volta completata l'analisi dei dati, si saprà quanti sono i cittadini a muoversi quotidianamente con la bici, quali strade prediligono, in quali orari; si individueranno anche i motivi degli spostamenti, se sono principalmente per recarsi al lavoro, a scuola o all'università, a fare acquisti o per commissioni.

All'iniziativa hanno preso parte anche volontari del WWF, delle MAM, di Legambiente e della Protezione Civile. Il 25 settembre si sono posizionati in 25 punti individuati all'interno dell'area di città delimitata dalla prima circonvallazione, la cosiddetta cerchia dei Navigli. Nella giornata di

giovedì 26, invece, piccoli gruppi di rilevatori hanno intervistato diverse centinaia di ciclisti e di passanti, compilando e distribuendo i questionari che insieme ai conteggi forniranno un quadro più completo sulla mobilità ciclistica nel centro.

Il 27 settembre si è poi conclusa la prima fase del censimento, in una giornata di tempo soleggiato nella quale altri 20 rilevatori si sono appostati lungo altrettante vie di accesso al centro storico, in corrispondenza della circolare, rilevando i ciclisti in entrata ed in uscita dal centro, (gli intervalli di studio, invariati per tutte e tre le giornate, sono stati compresi fra le 7.30 e le 9.30 e poi fra le 10.30 e le 12.30 del mattino).

Il gruppo di lavoro sul censimento, incaricato di organizzarlo e di elaborarne i dati, è attualmente impegnato nella fase di analisi e presto potranno essere formulate delle prime conclusioni. Si invitano tuttavia tutti coloro che non avessero ancora compilato il questionario ad

utilizzare il modulo allegato al presente numero di Ciclobby Notizie, facendolo pervenire all'associazione seguendo le modalità indicate.

In tal modo, facendo crescere il volume di questionari, l'analisi potrà essere ancora più interessante e scientifica, perché riguarderà un campione più vasto di popolazione.

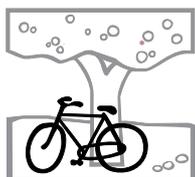
Ciclobby Fiab ritiene di aver compiuto un passo molto importante per lo sviluppo futuro della mobilità ciclistica a Milano; il censimento può infatti restituire alla bicicletta la dignità di mezzo di trasporto che in molti ancora si ostinano a negare. Di fronte ai numeri, le argomentazioni di Ciclobby nei confronti della pubblica amministrazione saranno più forti.

Lorenzo Giorgio

responsabile del censimento e
coordinatore del gruppo di lavoro

COMPILA
IL QUESTIONARIO





CICLOBBY

Indagine sulla mobilità ciclistica a Milano Il censimento del 2002



QUESTIONARIO

DATI RELATIVI AD UNA SOLA PERSONA

1. Sesso

- 1.1 M
1.2 F

2. Professione

- 2.1 disoccupato
2.2 studente delle scuole dell'obbligo
2.3 studente universitario
2.4 lavoratore dipendente
2.5 libero professionista
2.6 casalinga
2.7 lavoratore autonomo
2.8 dirigente, imprenditore
2.9 pensionato
2.10 altro _____

3. Età

- 3.0 fino a 9 anni
3.1 da 10 a 19 anni
3.2 da 20 a 29 anni
3.3 da 30 a 39 anni
3.4 da 40 a 49 anni
3.5 da 50 a 59 anni
3.6 da 60 a 69 anni
3.7 da 70 a 79 anni
3.8 oltre 80 anni

4. Lei usa la bicicletta?

- 4.1 Sì
4.2 No, oppure raramente

Se non usa la bicicletta, o la usa poco

5. Per quali ragioni non la usa, o non la usa più spesso? (barrare al massimo tre caselle)

- pericolosità, a causa
- 5.1 dell'inquinamento
5.2 del traffico
5.3 delle strade poco sicure
- parcheggio
- 5.4 non sa dove tenerla
5.5 è disagiata (es: casa, cantina)
5.6 se la usa ha paura che la rubino
- 5.7 usa altri mezzi di trasporto
5.8 non sa andare in bici
5.9 altro _____

6. Se vi fossero le condizioni adeguate, la utilizzerrebbe di più? (se risponde sì continuare con la domanda 8, se risponde no il questionario è finito)

- 6.1 sì
6.2 no

Se usa la bicicletta

7. Quando la usa?

- 7.1 a. più volte al giorno
7.2 b. tutti i giorni o quasi
7.3 c. qualche volta al mese

8. Per quali ragioni utilizza la bici? (barrare al massimo tre caselle)

- velocità
- 8.1 non deve cercare un parcheggio
8.2 non aspetta i mezzi pubblici
8.3 evita il traffico
8.4 segue i percorsi più corti
8.5 risparmia tempo
- economia
- 8.6 non deve pagare il parcheggio
8.7 non compra i biglietti dei mezzi
8.8 non serve la benzina
- piacere
- 8.9 fa bene alla salute
8.10 facilita gli incontri
8.11 non inquina l'aria
8.12 senso di libertà
8.13 altro _____

9. Cosa fa con la bici, principalmente?

- 9.1 tutti gli spostamenti, o quasi
9.2 si reca al lavoro
9.3 spostamenti di lavoro
9.4 si reca a scuola o all'università
9.5 trascorre il tempo libero in città
9.6 acquisti e commissioni
9.7 altro _____

10. Nei suoi SPOSTAMENTI ABITUALI, utilizza esclusivamente la bici o fa anche interscambio con altri mezzi di trasporto (es: bici + metro o treno)?

- 10.1 solo la bicicletta
10.2 bicicletta + altri mezzi di trasporto



11. Usa la bici con qualsiasi tempo?

- 11.1 sì
 11.2 no, se piove
 11.3 no, se fa freddo
 11.4 no, se fa un caldo torrido

12. Dove lascia la bicicletta di notte?

- 12.1 in casa
 12.2 in strada o altro luogo non controllato
 12.3 in cortile o altro luogo relativamente sicuro

12.4 altro _____**13. Quanto tempo trascorre in media al giorno in bicicletta?**

- 13.1 fino a 15 minuti
 13.2 da 15 a 30 minuti
 13.3 da 30 a 60 minuti
 13.4 oltre 1 ora

14. Per ciascuno spostamento effettuato nell'ultimo giorno usando solo o anche in bicicletta, specificare i dati indicati.**Note per la compilazione della tabella:**

- indicare la **via**, sia di origine che di destinazione, come nell'esempio

indicare la ragione **R** dello spostamento, usando il seguente codice:

- 1 - per recarsi al lavoro
 2 - per recarsi a scuola, all'università
 3 - per spostamenti di lavoro
 4 - per tornare a casa
 5 - nel tempo libero
 6 - acquisti e commissioni
 7 - altro

indicare il modo **M** in cui viene effettuato

lo spostamento usando il seguente codice:

- A - a piedi
 B - in bicicletta
 C - in treno (con bicicletta al seguito)
 D - in metropolitana (con bicicletta al seguito)
 E - in treno
 F - in metropolitana
 G - con altro mezzo pubblico

Esempio di compilazione della tabella: se esco dal luogo di lavoro (via Bianchi 17) e tornando verso casa (via Rossi 5) in bicicletta, mi fermo in un negozio (in via Milano 6) la tabella dovrà riportare due diversi spostamenti; se invece lo spostamento è diretto, vanno indicate soltanto origine e destinazione, e relativi orari.

Luogo di partenza *	Ora di partenza	Luogo di partenza *	Ora di partenza	R	M
via Bianchi 17	17.30	via Milano 6	17.40	6	B
via Milano 6	17.48	via Rossi 5	17.56	4	B

Luogo di partenza *	Ora di partenza	Luogo di partenza *	Ora di partenza	R	M

CICLOBBY Onlus, Via Borsieri, 4/E - 20159 MILANO

Tel e Fax 02 69 31 16 24 - www.associazioni.milano.it/ciclobby

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

Entro il **30 novembre 2002**, il questionario può essere inviato alla sede di Ciclobby via posta o via fax, oppure consegnato direttamente durante gli orari di apertura della sede o presso uno dei Ciclobby Point, i negozi indicati sulla copertina.



3M Scotchlite™

per lo sport

Avete visto il materiale rifrangente 3M Scotchlite sulle scarpe e sui pantaloncini di chi fa jogging, sulle giacche e sulle divise degli addetti ai lavori stradali, sui giubbotti e sugli zaini dei bambini. Il nostro materiale rifrangente è stato visto su molte persone, in posti diversi, perchè

**...con un altro materiale
non sarebbero stati così visibili.**



Il materiale rifrangente Scotchlite è riconosciuto in tutto il mondo come il miglior materiale rifrangente per abbigliamento, calzature e accessori per lo sport e il tempo libero.

Sviluppato da 3M, azienda conosciuta e apprezzata in tutto il mondo per l'innovazione e la qualità, il materiale rifrangente Scotchlite utilizza una tecnologia nota come retroriflessione.

È dimostrato che questo materiale contribuisce a migliorare la visibilità di chi lo indossa nelle condizioni di maggiore vulnerabilità, ad esempio in condizioni di scarsa visibilità o di notte.

Gli indumenti con applicazioni di materiale retroriflettente 3M Scotchlite migliorano la visibilità di chi li indossa. Richiedetelo per il

vostro abbigliamento sportivo da jogging e da ciclismo.

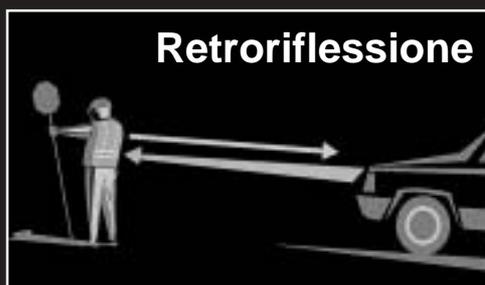
Se applicato in modo adeguato sui capi di abbigliamento offre una visibilità a 360°, consentendovi di essere più visibili da qualsiasi angolazione.



Guardate dove può arrivare la nostra tecnologia.

Il materiale riflettente Scotchlite fa uso di una tecnologia nota come retroriflessione. Essa consente all'occhio di percepire la luce in condizioni di illuminazione scarsa. In termini più scientifici, la retroriflessione si verifica quando i raggi luminosi vengono rimandati nella direzione da cui provengono. Una grande quantità di luce riflessa ritorna direttamente verso la sorgente luminosa originale, ad esempio i fari delle automobili. Poichè durante questo processo solo un piccolo quantitativo di luce viene diffuso, i materiali retroriflettenti appaiono più luminosi all'osservatore che si trova in prossimità della sorgente luminosa originale.

Com'è possibile?



Dal Coordinamento regional e FIAB Lombardia

Trenitalia: confermata la convenzione con la FIAB regionale

Trenitalia - Direzione Regionale Lombardia della Divisione Trasporto Regionale e FIAB Lombardia hanno firmato nell'aprile scorso un protocollo di intesa per l'incentivazione dell'utilizzo del treno e della bicicletta tramite il progetto pilota "TRENO E BICICLETTA LODI CREMONA MANTOVA" (pubblicato sullo scorso numero di *Ciclobby Notizie*).

Nel protocollo era prevista la collaborazione di FIAB a Trenitalia per studiare i possibili interventi mirati a favore dell'intermodalità treno+bici. In via sperimentale sono state individuate tre stazioni: Mantova, Cremona e Lodi.

Nel corso della riunione tenutasi lo scorso mese di settembre, FIAB ha presentato il primo stato di avanzamento dello studio, contenente le prime propo-

ste di intervento nelle tre stazioni nonché un'analisi dell'utilizzo dei biglietti scontati da parte dei soci FIAB.

I possibili interventi sulle stazioni sono stati studiati da Stefano Caserini (Ciclotodi, Lodi), Luca Avino (Legambiente, Cremona) e Paolo Galli (Amici della Bicicletta, Mantova).

Nel corso del lavoro si è decisa la prosecuzione della collaborazione al fine di arrivare ad una analisi precisa degli interventi richiesti. Su proposta FIAB si è deciso di inserire anche lo studio degli interventi in due stazioni milanesi, Milano Porta Garibaldi e Milano Porta Genova.

Trenitalia DTR proseguirà anche nel 2003 la **tariffazione scontata per i soci FIAB** del servizio di trasporto delle biciclette sui treni. I biglietti giornalieri con la tariffa agevolata (Euro 2, solo

per il periodo 1 maggio - 31 ottobre, su tutte le tratte lombarde), saranno distribuiti direttamente da FIAB.

L'acquisto da parte dei soci FIAB nelle stesse sedi FIAB provinciali, tramite consegna in conto vendita da parte di Trenitalia a FIAB regionale, è stata decisa in quanto l'utilizzo dei biglietti scontati bici+treno per i Soci FIAB nel 2002 si è rivelato di fatto impraticabile per l'estrema scomodità e complessità delle modalità di acquisto: la vendita possibile solo nelle stazioni della DTR ha reso molto complicato il reperimento dei biglietti; chi ha effettuato "spedizioni" per l'acquisto di biglietti si è trovato ad avere a che fare con stazioni chiuse o con orari impossibili e non noti; la pubblicità del servizio è stata fatta in modo largamente insufficiente.

Trenitalia ha confermato la disponibilità a introdurre l'abbonamento 12 mesi, valido su tutto il territorio lombardo; il costo del biglietto sarà comunicato nei prossimi mesi.

Stefano Caserini (responsabile rapporti con Trenitalia per il Coordinamento regionale FIAB Lombardia)

La bicistaffetta della FIAB per la finanziaria 2003

La Bicistaffetta della FIAB è partita da Tarvisio, porta del Friuli verso l'Austria, lunedì 23 settembre per arrivare a Roma - dopo una implacabile cavalcata (tra la pioggia prima ed uno splendido sole successivamente) di circa 900 chilometri in nove tappe - martedì 1 ottobre. La Bicistaffetta ha fatto tappa a Gemona, Sacile, Venezia e Mestre, Comacchio, Cesena, S. Giustino Umbro, Perugia, Orvieto. In tutti i Comuni sedi di tappa e negli altri toccati lungo il percorso - come Montereale, Brugnera, S. Stino di Livenza, Caorle, Adria, Ravenna, Bagno di Romagna, Marsciano, Umbertide, Attigliano - si sono svolti incontri con gli Amministratori pubblici e la stampa locale. Alla Bicistaffetta ha preso parte un nucleo fisso di circa trenta dirigenti e soci FIAB, ai quali di volta in volta si sono aggiunti altri pedalatori. In molti casi vi è stato l'accompagnamento di delegazioni UISP ed in un caso della US Acli.

Lo scopo dell'iniziativa è stato di presentare la Petizione FIAB - che riportiamo

in altra parte di *CICLOBBY Notizie* (v. pag. 15) - ai rappresentanti delle istituzioni pubbliche locali e di consegnarla ai Presidenti di Senato e Camera ed al Governo. La Bicistaffetta - che si è snodata lungo l'itinerario 5 della rete Bicitalia, denominato via Romea - è servita anche per promuovere Bicitalia, la proposta FIAB per la rete ciclabile nazionale.

La petizione FIAB è stata sottoscritta - grazie all'iniziativa dei senatori Paolo Giaretta e Anna Donati e dei deputati Gianni Vernetti e Dario Franceschini - da decine di senatori e di deputati di tutti gli schieramenti politici; e inoltre da centinaia di amministratori locali; dall'Unione delle Province Italiane e dall'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani; dalla Associazione Italiana Città Ciclabili; dall'Unione dei Comuni Montani; da Italia Nostra e dalla UISP.

A Roma il 2 ottobre si è svolta una bicicletata alla quale hanno parteci-



Luigi Riccardi, Presidente della FIAB, illustra al Presidente del Senato Marcello Pera, davanti a Palazzo Madama, i contenuti della petizione della FIAB e Bicitalia, la rete ciclabile nazionale proposta dalla FIAB

pato numerosi parlamentari e amministratori locali con la fascia tricolore (Comuni) e la fascia azzurra (Province). Al termine del corteo in bici per le strade di Roma, i rappresentanti della FIAB - dopo una sosta davanti a Montecitorio dove hanno incontrato numerosi deputa-

ti - sono stati ricevuti al Senato, separatamente, dal sen. Luigi Grillo Presidente della Commissione Lavori Pubblici e Trasporti, dal sen. Antonio Azzolini Presidente della Commissione Bilancio e infine dal Presidente del Senato Marcello Pera, il quale ha mostrato di essere al

corrente delle richieste e proposte della FIAB. Il senatore Pera ha inoltre comunicato di avere già inoltrato una richiesta ufficiale al Governo per conoscere lo stanziamento deciso dall'Esecutivo per rifinanziare la legge 366/98 sulla mobilità ciclistica.

Legge finanziaria 2003

Petizione FIAB a

On. **Silvio Berlusconi**,
Presidente del Consiglio dei Ministri

Ing. **Pietro Lunardi**,
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

On. **Altero Matteoli**,
Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

On. **Giulio Tremonti**,
Ministro del Tesoro

Sen. **Marcello Pera**,
Presidente del Senato della Repubblica Italiana

On. **Pierferdinando Casini**,
Presidente della Camera dei Deputati

Gli inquinamenti dell'aria e da rumore, la preoccupante elevata incidentalità stradale, il consumo di suolo pubblico che sempre più limita ogni altro utilizzo, l'abbassamento del livello di qualità della vita nei centri urbani, sono le conseguenze dell'eccesso della motorizzazione privata.

Occorre un cambiamento nelle abitudini di trasporto, vale a dire un uso più intelligente ed appropriato dei mezzi di trasporto.

La bicicletta - tanto più se integrata al trasporto pubblico - è uno dei mezzi alternativi all'auto, indispensabile per dare un significativo contributo al decongestionamento del traffico

urbano, con particolare riferimento agli spostamenti giornalieri sulle brevi distanze (pari peraltro al 40 % degli spostamenti giornalieri).

Le regioni e gli enti locali hanno compiti primari per la programmazione e l'attuazione degli interventi necessari per lo sviluppo dell'uso della bicicletta.

Lo Stato centrale può svolgere tuttavia un importante ruolo per orientare le iniziative in materia e per mobilitare le necessarie risorse degli altri livelli di governo.

Anche il cicloescursionismo, vale a dire un comparto del turismo di massa particolarmente rispettoso dell'ambiente, deve trovare il sostegno dei pubblici poteri, tenuto conto inoltre delle positive ricadute, in termini occupazionali e di sviluppo delle economie locali, connesse a questa attività.

Per dare impulso dunque alla mobilità ciclistica - sia a livello urbano, sia per la pratica del cicloescursionismo - si chiede che:

- a partire dalla prossima legge finanziaria, per i prossimi tre anni (bilancio 2003-2005), vengano destinati non meno di 20 milioni di Euro in conto mutui per rifinanziare la legge n. 366/98 sulla mobilità ciclistica e sulla sicurezza stradale degli utenti della bicicletta;

- il Governo si doti di un *Piano Generale della Mobilità Ciclistica* - come sollecitato dalla Dichiarazione di Amsterdam sottoscritta lo scorso 22 giugno 2000 nel corso della Conferenza mondiale sul trasporto ciclistico "Velo Mondial" - nel quale siano stabiliti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto da raggiungere entro l'anno 2010;

- venga istituito il *Servizio nazionale per la mobilità ciclistica*.

Si chiede altresì e conclusivamente di valutare con attenzione come le risorse da impegnare nella promozione della mobilità ciclistica siano, tutto sommato, di contenuta entità e risultino ben spese, tenuto conto del rapporto costi/benefici, sicuramente e di gran lunga, più elevato (in taluni casi da uno a dodici) rispetto ad ogni altro comparto degli investimenti nel settore dei trasporti.

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

Lodi: Bicicletta batte auto 948 a 563

Via Nino D'Alloro è una via di Lodi che collega il sottopasso della linea ferroviaria al centro città. Un senso unico, costeggiato da due file di parcheggi, che le biciclette sono costrette a percorrere in mezzo alla strada, anche contromano, in modo molto pericoloso.

La via è stata uno dei 13 punti di rilevamento del primo censimento della mobilità ciclabile effettuato da CICLODI - FIAB la mattina di sabato 5 ottobre 2002. I risultati del censimento, che saranno presentati nei prossimi mesi all'Amministrazione Comunale, hanno mostrato un dato inequivocabile: dalle 9 alle 12 sono passate 948 biciclette e 563 auto; 462 biciclette hanno percorso la strada contromano. Altri commenti sono superflui, in attesa della pista ciclabile, i cui lavori, a detta del Municipio, inizieranno a breve.

Appuntamenti

AVVISI

(da leggere con attenzione)

Novità

Ricordiamo che, oltre al pagamento in contanti, è anche possibile iscriversi alle gite di Ciclobby utilizzando i Punti Ciclobby Point raccolti appositamente sulla Carta Ciclobby Point. In calce alla descrizione del percorso, ed al costo della gita, viene indicato il valore corrispettivo in Punti Ciclobby Point richiesti per partecipare. Il costo delle gite, per chi usa i Punti C.P., è sempre scontato di **1 Euro** rispetto al costo previsto per i soci che non utilizzano la Carta Ciclobby Point (es. per una gita che costa ai soci che pagano in contanti **5 Euro**, vengono richiesti **4 Punti C.P.**). Le modalità di iscrizione alle gite, per il possessore della Carta C.P., sono identiche a quelle previste per chi versa i contanti, salve le indicazioni d'uso della Carta espresse nel regolamento (es. la Carta è personale e non cedibile; è valida soltanto se il titolare è regolarmente iscritto a Ciclobby) e le seguenti eccezioni: per i possessori di documenti che consentono riduzioni dei costi come la Carta *Amicotreno*, che provvedono autonomamente all'acquisto del biglietto ferroviario, vengono richiesti esclusivamente i Punti Ciclobby Point necessari a coprire le spese generali dell'associazione (per i soci **convalida di 1 punto C.P. per ogni Euro**).

Per le gite bici+treno occorre iscriversi e versare il corrispettivo in Sede entro le 12.00 del sabato antecedente lo svolgimento della gita, salvo quanto indicato nei paragrafi che seguono. Il titolare della Carta *Amicotreno*, acquistabile in sede dai soci al prezzo di 35 Euro anziché 50, ottiene a metà prezzo i biglietti passeggeri per due persone (con o senza bici), sui Treni Verdi, cioè su tutti i treni Interregionali, Regionali, Diretti e Metropolitan in circolazione il Sabato, la Domenica ed i giorni festivi e su moltissimi altri nei giorni feriali. Pertanto i soci forniti di tale documento dovranno provvedere in proprio all'acquisto dei biglietti (compreso quello della bicicletta anch'esso scontato, cioè 2,50 Euro anziché 3,50) per sé e per la persona eventualmente aggregata, prenotandosi comunque in sede per la riservazione dei posti, segnalando sempre l'utilizzo della "Carta" e versando all'accompagnatore ferroviario 3 Euro se soci, **8 se non soci** a titolo di rimborso delle spese generali dell'associazione.

Per tutti gli altri che non hanno la "Carta *Amicotreno*", ed hanno regolarmente prenotato e versato la quota, i biglietti saranno acquistati, dall'accompagnatore ferroviario, il giorno stesso della gita, quindi si raccomanda la massima puntualità al raduno di partenza. In linea di massima partecipano alle gite le persone che si sono iscritte ed hanno versato la quota di spese indicata. Tuttavia, coloro che desiderassero aggregarsi alla comitiva e si pre-

sentassero alla stazione, dovranno provvedere ad acquistare i biglietti ma, non essendo loro garantito il posto per la bici, qualora salissero sul treno (ovviamente dopo che avranno preso posto quelli regolarmente iscritti) **verseranno 3 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 gite.

Anche per le gite che non utilizzano il treno e che 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, 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 alla scoperta della nostra città. Termine intorno alle 13.00. Organizza Maria Luisa Bonivento e Gianfranco Rocculi illustra la toponomastica ed i monumenti.

Attenzione:

Dal 15 Dicembre al 10 Gennaio non è consentito lo sconto del 20% per gruppi di almeno 6 persone paganti, mentre è sempre in vigore quello del 50%, sui treni "verdi" per i possessori della Carta *Amicotreno* acquistabile in sede al costo di 35 Euro anziché 50.

Al momento di andare in stampa non erano ancora noti gli orari dei treni che cambiano da Domenica 15 Dicembre: riteniamo che le variazioni saranno insignificanti, mentre potrebbero esserci aumenti nel prezzo dei biglietti. Informarsi in Segreteria all'atto dell'iscrizione.

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

Consultate il nostro sito internet:

www.associazioni.milano.it/ciclobby, per informazioni sulla nostra associazione e per altre gite ed iniziative maturate dopo la stesura del presente notiziario.

E se volete scriverci:

ciclobby@associazioni.milano.it

AVVISO

Per tutti coloro che fossero liberi da impegni qualche giorno durante la settimana e volessero pedalare per 2 o 3 ore, partendo da Milano e percorrendo 40/60 km senza soste: il socio Antonio Meneghin è disponibile previa tel. al n. 02-4584879 (ore pasti).

" 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 "

**" Il casco ti salva la vita!
Usalo sempre "**

OTTOBRE

Domenica 27 ottobre: Solo bici "Concerto itinerante". Il coro "Orlando di Lasso" diretto da E.Lerner eseguirà musica polifonica sacra e profana della tradizione occidentale ed ebraica in tre belle chiese settecentesche. Presentazione del musicologo D.Faravelli. Ritrovo in piazza S. Stefano ore 14,45, inizio concerto ore 15,15. In caso di pioggia il concerto verrà eseguito interamente nella chiesa di S.Bernardino in piazza S.Stefano. Quota 8 Euro, , soci 5. (Ragazzi gratis)



Domenica 27 Ottobre: Bici+treno. Pranzo al sacco o in trattoria. **Orta San Giulio sul Lago omonimo.** Ritrovo alla Stazione di Milano Centrale alle ore 7.30 precise, partenza alle 8.20 col treno per Novara con arrivo alle 8.58. Rientro dalla Stazione di Verbania alle 17.12 con arrivo a MI Centrale alle 18.31. Itinerario: Novara, Vignale, Caltignaga, San Bernardino, Agnellengo, Barenzo, Cavaglio d'Agogna, Fontaneto d'Agogna, Borgomanero, Gozzano, Orta S. Giulio (km 45, sosta e visita). (Sulla piazza centrale sorge il Palazzo del Municipio del 1582. Strette vie, case e palazzetti antichi, soprattutto barocchi, logge, balconi in ferro battuto e cortili a portico rendono il paese pittoresco e romantico. Si rientra a Milano per Omegna, Gravello Toce, Mergozzo incantevole paesino sul lago omonimo, Stazione di Verbania. Percorso pianeggiante, asfaltato, di circa 80 km, in buona parte su strade secondarie (salvo il tratto Borgomanero-Gravello Toce). Bici da corsa o col cambio in perfetto ordine, camere d'aria di scorta, accessori per le riparazioni e casco. Massimo 20 partecipanti. Quota 18 Euro, soci 13 o 12 punti C.P. Proposta di Alessandro Martelli.

NOVEMBRE



Venerdì 1, Sabato 2 ed eventualmente Domenica 3: Bici+treno. Pranzi al sacco/bar/trattoria. Cena e pernottamento in

rifugio o albergo. **I sentieri della Val Codera e del Lago di Como (Lario).** **Primo giorno:** ritrovo a MI Centrale alle 8.30, partenza alle 9.15 con arrivo a Colico alle 10.38. Itinerario: Colico, Verceia (m.200 slm), Codera (m. 825), Brasca (m 1304). **Secondo giorno:** ritorno a Colico e rientro a Milano alle 18.02 con arrivo a MI Centrale alle 20.13. **Terzo giorno:** Colico, Piona, Bellano, Varenna, Mandello Lario, Abbazia Lariana da dove si rientra alle 18.04 per Lecco e da qui alle 18.57 per MI Garibaldi con arrivo alle 20.08. Percorsi misti (asfalto, sentiero pianeggiante e sentiero impegnativo con tratti a spinta) della durata di circa 5 ore al giorno: lungo i binari di una piccola ferrovia, poi sul sentiero Roma fino al Rifugio Brasca. Il terzo giorno lungo il lago, passando per l'Abbazia romanica di Piona (sec.XI). **Solo MTB in perfetto stato di funzionamento**, protezioni personali ed abbigliamento adatto all'altitudine, oltre al casco; **no borse laterali**. Quota 25, soci 20 o 19 punti C.P. Proposta Under35 di Massimo Conter. **Prenotazioni in sede entro il 12 Ottobre.**



Domenica 10 Novembre: Bici+treno. **Da Reggio nell'Emilia a Parma.** Ritrovo alle 7.30 a MI Centrale, partenza alle 8.00 con arrivo a Reggio E. alle 9.49. Ritorno da Parma alle 16.28 con arrivo a MI Centrale alle 18. Itinerario: Montechiarugolo, Traversetolo, Mulazzano, Langhirano, Torrecchiara, Felino, Sala Baganza, Collecchio, Parma. Percorso asfaltato, in parte collinare, di circa 70 km. Bici col cambio in perfetto ordine. Quota 23 Euro, soci 18 o 17 punti C.P. Proposta di Roberto Facchini.



Domenica 10 Novembre: Auto+bici. Pranzo al sacco o in rifugio (casoncelli e polenta, su prenotazione) **Il Monte Cavlera.** Ritrovo alla MM1 Stazione di Sesto S. Giovanni FS (linea rossa) alle 8.15, partenza in auto alle 8.45 con arrivo a Ponte Nossola alle 10 circa e ritorno in auto in serata. Itinerario: Ponte Nossola, Colzate, Vertova, Barbada de Let, Bondo. Percorso di circa 25 km, misto asfalto/carrareccia: quota massima 1158 metri slm. Lungo la strada per l'altopiano di Cavlera, sovrastante la Val Seriana, si raggiunge il santuario di S. Patrizio (sec.XII), attraversando nuclei rustici montani con edifici affrescati, sia civili, sia religiosi. **Solo MTB in perfetto stato di funzionamento**, protezioni personali e casco, abbigliamento adatto all'altitudine: **borse laterali**. Il numero dei partecipanti è vincolato alla possibilità di trasporto delle bici. Chi dispone di auto attrezzate è invitato a segnalarlo con adeguato anticipo. Quota 8 Euro, soci 3 o 2 punti C.P. oltre a spese pasti e auto. Proposta Under35 di Giacomo Cagliioni.

Martedì 12 Novembre: **Proiezione delle diapositive scattate da Antonio Meneghin durante il 3° Ciclotour Primavera 2002 "... noi, la bicicletta e la natura, tre turisti tra paesaggi, cultura ed arte"** in un percorso di 1089 km nel silenzio di strade secondarie delle regioni Toscana, Umbria e Marche. Interverranno i partecipanti con commenti e spiegazioni. A seguire breve presentazione del 4° Ciclotour di Primavera 2003 in Austria. Ingresso libero ad esaurimento dei posti.



Sabato 16 Novembre: Solo bici. **"Le coppelle: tracce preistoriche a Milano"**. Pietre con incisioni millenarie, le coppelle; si ritrovano in alcune chiese

milanesi. Un percorso insolito che verrà illustrato da uno studioso, Edgardo Fusi, che vi ha dedicato una appassionante ricerca. Ritrovo in piazza S. Ambrogio presso la pusterla ore 15, partenza ore 15.15. Quota 6 Euro, soci 3 o 2 punti C.P. (bambini gratis). Proposta di Anna Pavan.

Domenica 17 Novembre: "Milano Arte" percorso a sorpresa, partecipazione gratuita (vedi avvisi).



Domenica 17 Novembre: Bici+treno. Pranzo al sacco o in trattoria. **Autunno in Valtènesi.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.40, partenza alle 8.15 con arrivo a Brescia alle Rientro da Peschiera del Garda alle 17.13 con arrivo a MI Centrale alle 18.50. Itinerario: Brescia, Rezzato, Valtènesi Salò, Toscolano Maderno (traghetto), Torri del Benaco, Garda, Bardolino, Lazise, Peschiera. Percorso asfaltato, in parte ondulato, di circa 80 km. Bici col cambio in perfetto ordine e casco consigliato. Quota 20 Euro, soci 15 o 14 punti C.P. Proposta di Roberto Facchini.



Domenica 17 Novembre: Bici+treno. Pranzo al sacco o in trattoria. **Il Canavese e le Valli di Lanzo.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.30, partenza alle 8.20 con arrivo a Torino Porta Nuova alle 10.12 Rientro da Chivasso alle 18.14 con arrivo a MI Centrale alle 19.40. Itinerario: Caselle, Ciriè, Balangero, Front, San Benigno, Volpiano, Brandizzo, Chivasso. Percorso asfaltato, leggermente collinare di circa 70 km. Colazione al bar storico torinese "Al Bicerin" ambiente caratteristico dalle tipiche specialità. Lungo il percorso incontreremo castelli, chiese, abbazie romaniche e barocche. Bici col cambio in perfetto ordine. Quota 22 Euro, soci 17 o 16 punti C.P. Proposta Under35 di Thomas Sedlaczek.



Sabato 23 Novembre: Solo bici. **"Palazzo Durini e dintorni"**: un invito a visitare il seicentesco palazzo Durini con le sue belle sale affrescate. Ma non mancheranno altre sorprese. Ritrovo in piazza S. Fedele ore 10.15, partenza ore 10.30. Quota 6 Euro, soci 3 o 2 punti C.P. (Ragazzi gratis). Proposta di Anna Pavan.



Domenica 24 Novembre: Bici+treno. Pranzo al sacco o in trattoria. **Gastronomia ed altro lungo il Po fra Ostiglia e Revere.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.40, partenza alle 8.20 con arrivo a Mantova alle 10.15 da dove si rientra alle 18.35 con arrivo a MI Centrale alle 20.35. Itinerario: Mantova, Villa Garibaldi, Roncoferraro, Garolda, Casale, Serravalle, Ostiglia, Revere e ritorno. Percorso pianeggiante, asfaltato di circa 75 km. Bici col cambio in ordine. Quota 24, soci 19 o 18 punti C.P. Proposta di Alberto Gaiani.



Domenica 24 Novembre: Bici+treno. Pranzo in agriturismo. **Bergamo panoramica e... gastronomia.** Ritrovo a MI Centrale alle 7.45, partenza alle 8.25 con arrivo a Bergamo alle 9.20 da dove si rientra alle 17.46 con arrivo a Lambrate alle 18.32 e MI Centrale alle 18.40. Itinerario: dalla Stazione di Bergamo alla parte alta della città, quindi percorso panoramico fino all'agriturismo in località S. Vigilio, dove ci attende un pranzo saporito e... una sorpresa per tutti. Si chiude così in allegria la stagione 2002 Un-

der35. Bici col cambio in ordine. Quota (treno, pranzo, escluso antipasto e bevande) 40 Euro, soci 35 o 34 punti C.P. Proposta Under 35 di Andrea Volpato. **Prenotazione e versamento della quota entro il 16 Novembre 2002.**

DICEMBRE



Domenica 1 Dicembre: Bici+treno. **Nell'Oltrè Po da Voghera a Piacenza.** Ritrovo a MI Centrale alle 8.10, partenza alle 8.45 con arrivo a Voghera alle 9.26. Ritorno da Piacenza alle 17.47 con arrivo a MI Lambrate alle 18.55. Itinerario: Voghera, Torrazza Coste, Arpesina, Fortunago, Torre d'Alberi, Riuno, Pianello Val Tidone, Agazzano (o Castel S. Giovanni), Piacenza. Percorso collinare, asfaltato di circa 90 km. Bici col cambio in perfetto ordine e casco consigliato. Quota 18 Euro, soci 13 o 12 punti C.P. Proposta di Roberto Facchini.



Sabato 14 Dicembre: Solo bici **"Vecchie botteghe raccontano la storia di Milano" 5ª puntata.** Alla ricerca del tempo perduto tra vecchie farmacie, cartolerie, pasticcerie, ecc. che non hanno rinunciato alle loro tradizioni. Al termine un bicchiere davanti al camino acceso di un'osteria d'altri tempi. Ritrovo in piazza S. Lorenzo alle ore 15, partenza ore 15.15. Quota 7 Euro, soci 4 o 3 punti C.P. (Ragazzi gratis). Proposta di Anna Pavan.



Domenica 15 Dicembre: Solo bici. **"Milano Arte"** percorso a sorpresa, partecipazione gratuita (vedi avvisi).



Mercoledì 18 Dicembre: Serata con musica per lo scambio di auguri natalizi (vedi Notizie in breve).

GENNAIO



Domenica 12 Gennaio: Solo bici. **"Porte, portoni, portali" 2ª puntata.** A volte minaccioso, a volte beneaugurante ed accogliente, l'ingresso è la parte di un edificio più carico di simboli. Ritrovo in piazza S. Maria delle Grazie ore 10.15, partenza ore 10.30. Quota 6 Euro, soci 3 o 2 punti C.P. (Ragazzi gratis). Proposta di Anna Pavan.

CICLOBBY

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

	difficoltà
	bici+treno
	pranzo al sacco
	pranzo in trattoria
	gite baby

Due anni la garanzia prescritta, riducibile ad un anno, per l'usato, previo accordo tra le parti

Bici usate: cambiano le regole nella vendita

Luci e ombre nel mercato dopo l'approvazione del decreto legislativo

L'analisi congiunturale condotta nello scorso mese di luglio, da parte di Ciclobby Fiab, presso tutti i Ciclobby Point, ha messo in luce la crescita della domanda di biciclette usate rispetto al 2001. Il dato, che è positivo in quanto riflette la ricerca di un mezzo di trasporto da usare frequentemente, per il quale il ciclista non vuole investire somme ingenti, nasconde però alcune problematiche.

Innanzitutto il mercato non sembra ancora pronto per soddisfare la domanda. In Italia, a fronte di un parco biciclette tra i più consistenti tra i Paesi della UE - con 25 milioni di pezzi, ovvero 440 bici ogni 1000 abitanti (dati del 1996 tratti da *Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire*, Comunità europee, 1999) - non vi è un altrettanto paritario volume di scambi di mezzi usati. I motivi sono diversi: il più probabile è lo scarso utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano.

A Milano, forse, la crescita della domanda è quindi legata ad un uso più frequente della bici e questo dato, perlomeno, indica un'inversione di tendenza rispetto al passato nelle abitudini dei cittadini. In città, tuttavia, resta ancora onerosa la ricerca di bici usate, sia presso i negozi che tramite i periodici specializzati. A questa situazione si è poi aggiunta una nuova legislazione in materia di vendite. Dal 2 febbraio 2002, con l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 24, che disciplina taluni aspetti dei **contratti di vendita** e delle **garanzie concernenti i beni di consumo**, si sono infatti delineati nuovi scenari.

Fino a qualche mese fa, è utile ricordarlo, era più facile acquistare biciclette usate presso i negozi e, dall'altro lato, lo era altrettanto venderle per il negoziante. Gli articoli dal 1519-bis al 1519-nonies del Codice Civile (introdotti dal suddetto decreto), disciplinano oggi con maggior rigore e organicità - rispetto alle norme sulla vendita comunque ancora vigenti - i diritti e gli obblighi delle parti (consumatore, venditore e produttore), in merito ai contratti di vendita ed alle garanzie su beni nuovi ed usati.

Nel caso dei beni usati, le norme su indicate hanno ampliato e rafforzato i diritti del consumatore: esse, però, sono applicabili tenendo conto dell'usura in rapporto all'utilizzo. È previsto inoltre che nel caso in cui il consumatore individui entro due anni dalla consegna del bene un difetto di conformità al contratto concluso con il venditore, egli possa richiedere la riparazione o la sostituzione del bene senza spese aggiuntive, ma solo a determinate condizioni (sono previste anche la riduzione del prezzo e la risoluzione del contratto).

Il decreto stabilisce altresì la possibilità che le parti, nel caso di beni usati, possano limitare la durata della

responsabilità ad un periodo di tempo in ogni caso non inferiore ad un anno. Si tratta chiaramente di una clausola contrattuale che deve essere esplicitata nella garanzia.

Alla luce delle norme introdotte nel Codice Civile, è comprensibile una certa remora da parte dei venditori a mantenere attivo il mercato dell'usato facendo utilizzo degli abituali contratti di vendita con il consumatore. Il freno scatta perché due anni di garanzia (anche se riducibili ad uno) sono un periodo lungo, soprattutto in rapporto al prezzo che può avere una bicicletta usata. In altri termini i rischi che si corrono, quanto alle responsabilità, nel garantire che una bici usata non abbia per esempio difetti al telaio invisibili al momento della conclusione del contratto e tali da pregiudicarne l'idoneità all'uso, possono diventare troppo onerosi nella gestione di un'attività imprenditoriale, come quella del meccanico di biciclette, già non priva di difficoltà (il venditore ha comunque diritto di regresso nei confronti del produttore in caso sia accertata la responsabilità di quest'ultimo).

Il mercato dell'usato, pertanto, soffre in questo momento le conseguenze delle modifiche all'ordinamento giuridico del febbraio scorso. I cittadini sanno bene, peraltro, che anche in tale situazione stagnante non è assolutamente il caso di rivolgersi a quei mercati illeciti dell'usato di dubbia provenienza: la crescita di richieste non farebbe che incentivare i furti.

Un'alternativa possibile al contratto tra il consumatore ed il venditore, nel caso dell'usato, si profila invece qualora il negoziante si limiti al ruolo di mediatore. Si tratta del conto-vendita: il venditore, in questo caso un privato, potrebbe richiedere al proprio negoziante di fiducia di esporre la bicicletta da vendere, in attesa che, alla richiesta di un interessato all'acquisto, il negoziante stesso fornisca gli estremi per mettere in contatto il potenziale acquirente ed il venditore. In tal modo si contribuirebbe a mantenere viva, appoggiandosi sempre ai negozi, una fetta di mercato che altrimenti potrebbe vedere ridotte le proprie opportunità di crescita.

Lorenzo Giorgio

Pompe pubbliche

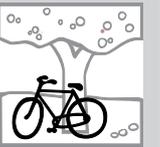
**Nart Afra
Rossignoli**

Noleggio di biciclette **A.W.S. Bici Motor**

Bici di cortesia

**La Bicicletteria
Galvan**

La pagina dei Ciclobby Point



La Carta Ciclobby Point: i regali

RINNOVO della TESSERA di ISCRIZIONE

- sotto i 18 anni **14 Punti**
- socio ordinario **28 Punti**

GITE CICLOTURISTICHE

- Puoi iscriverti a tutte le gite che vengono segnalate su Ciclobby Notizie: in calce alla descrizione del percorso trovi indicato il valore corrispettivo in Punti Ciclobby Point richiesti per parteciparvi. Il costo della gita, se ti iscrivi con i Punti CP, è sempre inferiore a quello in contanti.

CARTOGRAFIA

- **CARTE TURISTICHE STRADALI TCI**
Grandi aree geografiche d'Italia (Nord, Centro, Sud, Isole); scala 1:400.000; **4,5 P.**
- **CARTE D'EUROPA TCI**
Le principali regioni europee e gli stati nazionali; scala 1:800 000; ogni carta **5 P.**
- **CARTOGUIDE TCI**
Per una gita, una visita culturale o una escursione, negli angoli più belli del Paese; **5 P** o **7,5 P.**
- **CARTE REGIONALI TCI**
Regione per regione la rete viaria in scala 1:200 000; ogni carta **6 P.**
- **LE PIANTE DELLE CITTÀ D'ITALIA TCI**
In un solo volume 156 cartine di tutte le città più importanti della penisola **10 P.**
- **GUIDATLANTE TCI**
Cartografia, itinerari e descrizioni delle più importanti aree urbane con indice di nomi e monumenti.
Milano, Roma, Napoli, Torino; ogni copia **12,5 P.**
- **ATLANTE STRADALE D'EUROPA TCI**
L'intero territorio europeo in scala 1:800 000; ogni volume (Nord - Centro - Sud) **17 P.**; cofanetto con 3 volumi **48,5 P.**
- **ATLANTE STRADALE D'ITALIA TCI**
Tutte le strade d'Italia in scala 1:200 000; ogni volume (Nord - Centro - Sud) **17 P.**; cofanetto con 3 volumi e CD-Rom **49,5 P.**

GUIDE TURISTICHE

- **GUIDE VACANZE TCI**
Tra Italia ed Europa, per chi cerca curiosità ed occasioni per divertirsi; sport, vita all'aria aperta, gastronomia, folklore; da **10** a **12 P.**
- **GUIDE VERDI/ITALIA TCI**
Con disegni, foto a colori, piante di città e carte stradali; da **12,5** a **21 P.**

• GUIDE RAPIDE/ITALIA TCI

Tutta la penisola, divisa per gruppi di regioni, in cinque volumi; cartine e piante a colori, disegni e itinerari; ogni volume **18 P.**

• GUIDE VERDI/EUROPA TCI

Storia, arte e geografia, con disegni, foto e una cartografia di qualità; da **19,5** a **29,5 P.**

• PICCOLE GRANDI ROSSE TCI

Sorelle minori delle Rosse, con un formato più grande e maneggevole; ogni volume **20 P.**

• GUIDE ROSSE TCI

Le più rigorose, attendibili e dettagliate, sono piccole enciclopedie tascabili del territorio, riconosciute dal Ministero dei Beni Culturali come repertorio del patrimonio artistico nazionale; da **39** a **45 P.**

LIBRI ILLUSTRATI

• IL BEL PAESE TCI

Il Bel Paese **47,5 P.**

Monografie con disegni spettacolari, fotografie, riproduzioni di antiche stampe e planimetrie; Abbazie e monasteri, Castelli d'Italia, Cattedrali d'Italia, Piazze d'Italia, Ville e giardini **50 P.**

• MONOGRAFIE TCI

Tre eccezionali pubblicazioni tematiche:

Il Patrimonio dell'Umanità **34,5 P.**

I colori della memoria, Lecce e il Salento **35 P.**

National Geographic: i grandi fotografi **50 P.**

San Pietro in Vaticano: la magia degli interni **40 P.**

ABBIGLIAMENTO da CICLISTA

- | | |
|----------------------------------|--------------|
| • GUANTI FIAB | 9 P. |
| • MAGLIA FIAB | 17 P. |
| • CALZONCINI FIAB | 17 P. |
| • SALOPETTE FIAB | 21 P. |
| • MAGLIA CICLOBBY | 25 P. |
| • COMPLETO (con calzoncini) FIAB | 38 P. |
| • COMPLETO (con salopette) FIAB | 42 P. |

✓ Ricordiamo ai soci che l'elenco dei regali può essere soggetto a variazioni, che verranno opportunamente comunicate.

✓ I regali qui elencati sono pubblicati su appositi cataloghi disponibili presso la sede di Ciclobby per la consultazione.

✓ Fatte eccezioni del rinnovo della tessera e delle gite cicloturistiche, i rimanenti regali possono essere richiesti anche telefonicamente (prima del ritiro).

✓ Ultimo aggiornamento dell'elenco dei regali: giugno 2002.

Zona 1

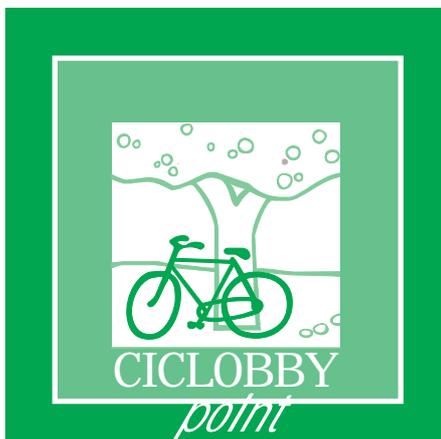
- **ERBORISTERIA LA VIOLA**
Dr. E. Puzzo
via Cesare da Sesto 9 - Milano
tel. 02.8373512
- **ROSSIGNOLI** RVP
corso Garibaldi 71 - Milano
tel. 02.804960
- **SILVESTRINI** RV
viale Caldara 6 - Milano
tel./fax 02.54121492 - 02.54189140

Zona 2

- **A.W.S.** RVN
via Ponte Seveso 33
ang. via Schiapparelli - Milano
tel. 02.67072145
- **GALVAN** RVS
viale Monza 273 - Milano
tel. 02.2551834

Zona 3

- **COSS** RV
via Canaletto 1
angolo p.za Guardi - Milano
tel. 02.70102358
- **DUE RUOTE PORPORA** RV
via Porpora 151 - Milano
tel. 02.2847956
- **GOLDEN BIKE** RV
via Pordenone 30 - Milano
tel. 02.2153834
- **NART AFRA sas** RVP
via Paracelso 5 - Milano
tel. 02.29529815
- **TENEDINI MARCO** RV
via Felice Casati 10 - Milano
tel. 02.29522536



Affidatevi ai **CICLOBBY POINT!**
Qui potete...
- richiedere i Punti da raccogliere sulla **Carta Ciclobby Point**, con cui riceverete i regali proposti da **Ciclobby**
- consultare l'elenco dei regali proposti
- ritirare il notiziario ed il calendario delle nostre iniziative
- iscrivervi a **Ciclobby Onlus** o rinnovare l'iscrizione

Novità! Se usate la **Carta Ciclobby Point** per rinnovare l'iscrizione, risparmiate sul costo!
- **adulti 28 Punti** (pari a 28 € invece di 30 €)
- **ragazzi 14 Punti** (pari a 14 € invece di 15 €)

LEGENDA:

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

Zona 5

- **Cicli ESPOSITO** RV
via Marco D'Agrate 23 - Milano
tel. 02.5390139
- **LA BICICLETTERIA** RVS
via A. Sforza ang. via Spaventa 1 - Milano
tel. 02.8461286

Zona 6

- **LA BICICLETTERIA** RVS
via Washington 60 - Milano
tel. 02.4984694

Zona 7

- **AURO GIANNI (Cicli)** RV
via Forze Armate 401 - Milano
tel. 02.48911142

Zona 8

- **DONISELLI** RV
via Procaccini 11 - Milano
tel. 02.34533031
- **LA BICICLETTERIA** RVS
via Messina 17 - Milano
tel. 02.344872
- **OLMO - La Biciclistissima** RV
via Panfilo Nuvolone 28
ang. viale Espinasse - Milano
tel. 02.33400992

Zona 9

- **ERBORISTERIA LA VIOLA**
Dr. E. Puzzo
via Garigliano 5 - Milano
tel. 02.6883639

Tutelati! Iscriviti a Ciclobby

Perché iscriversi a Ciclobby?

- ✓ Per sostenere l'associazione ambientalista che tutela i diritti dei ciclisti, promuovendo, in ogni sede, lo sviluppo di una mobilità sostenibile e sicura
- ✓ Per partecipare alle numerose iniziative cicloturistiche organizzate dall'associazione pagando una quota inferiore, e dunque risparmiando
- ✓ Per usufruire dei servizi di consulenza e tutela legale
- ✓ Per beneficiare di una polizza speciale RC bici che copre i soci 24 h su 24, anche al di fuori delle attività sociali
- ✓ Per avere gratis a casa *Ciclobby Notizie* con gite e notizie sui nostri temi e il notiziario FIAB "Amici della Bicicletta"
- ✓ Per ottenere consulenze su bici e accessori e sconti nei negozi convenzionati
- ✓ Per partecipare ai corsi di manutenzione della bici
- ✓ Per avere ospitalità presso altri soci FIAB in tutta Italia

QUOTE DI ISCRIZIONE

- iscrizione giornaliera € 3,00
- Under 18 e studenti € 15,00
- Socio ordinario € 30,00
- Socio sostenitore € 40,00
- 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 3069 - CAB 01798 Intesa BCI - Cariplo - 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!