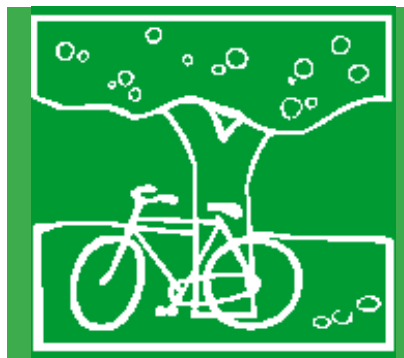


CICLOBBY **N**otizie



Segnati la data! Manca pochissimo a

Bicinfesta

di primavera

**È domenica 30 marzo
e pedaliamo in compagnia
da via Dante/Cairolì al parco Lambro**

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

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

segui su



FIAB Ciclobby
Onlus



@ciclobby

In questo numero:

Amministrazione Pisapia: bilancio di metà mandato	4
Sarà un expo ciclabile?	5
Il decalogo del buon automobilista	6
Bici nei cortili: quando il controllore è il controllato	7
La sicurezza stradale è per tutti	11
Via d'acqua insostenibile	12
#BICItadini	18
Bimbibici	21
Olanda del nord in veliero e bici	22
Nostra esperienza con ragazzi ipovedenti	24



**La precede
Aspettando Bicinfesta...
8 giorni con Fiab Ciclobby,
un ricco calendario di eventi
che riempie la settimana
a partire da sabato 22 marzo.**

**Con iniziative per la sicurezza
ma non solo: c'è spazio anche
per il divertimento.**

Vedi a pagina 2/3

Periodico registrato

Aut. Trib. Milano n. 36 del 29.01.2002

Proprietà: Ciclobby onlus

Editore: Ciclobby onlus

via Pietro Borsieri 4/E 20159 Milano MI

C.F. e P.I. 08970250158

telefono e fax 02.69311624

Direttore responsabile: Paolo Hutter

Redattore capo e responsabile
coordinamento redazionale

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

Hanno collaborato: Paola Barsocchi, Vanna Bartesaghi, Mariella Berti, Marco Capecchi, Mara Chierichetti, Massimo Conter, Federico Cupellini, Agostino Fornaroli, Stefania Fuso Nerini, Daniela Galimberti, Paolo Gandolfi, Luigi Iametti, Francesco Lombardi, Fabio Lopez, Mercedes Mas, Walter Monici, Valerio Montieri, Aldo Monzeglio, Anna Pavan, Carlo Porta Maffè, Guido Rosti, Matteo Saderis, Monica Vercesi

Per le foto si ringraziano: Guia Biscaro (ricerca iconografica e foto), Mariella Berti, Marco Capecchi, Massimo Conter, Paolo Gandolfi, Carlo Porta Maffè, Matteo Saderis, Andrea Scagni.

Grafica e impaginazione Silvia Malaguti

Stampa Grafiche Liberalato srl, Mestre (VE)

Questo numero è stato chiuso
il 13 febbraio 2014

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

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



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

web: www.ciclobby.it

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

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

Presidente Fiab CICLOBBY onlus:
Eugenio Galli

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

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

via FirstClass:

"Desktop" \ "RCM" \ "ConferenzAmbiente" \
"CICLOBBY"

via web:

www.retecivica.milano.it/conferenzambiente

Ciclobby aderisce a:



**Federazione Italiana
Amici della Bicicletta**

che aderisce a European
Cyclists'
Federation



in collaborazione
con Fondazione Exodus

La Carlina

**È sempre triste dover scrivere
il ricordo di una persona che
non c'è più. Ma la Carlina ci fa
pensare solo alla vita.**

La conoscevo bene perché nei servizi d'ordine
L'c'era sempre, proprio sempre. Nelle grandi
manifestazioni, Bicifesta e Bimbibici, stava nel
gruppo di testa, ed era attivissima nel cercare di
impedire a ragazzini (ma qualche volta anche a
uomini, donne e vecchie signore) di passare da-
vanti alla fila dei giubbetti arancione del servizio
d'ordine, e quindi al quadriciclo arrivando, a Bi-
cifesta, a dare fastidio al gruppo delle *handbike*,
le bici operate a mano da chi non ha l'uso delle
gambe.

Qualche rara volta qualcuno si è lamentato con
me delle sue maniere un po' spicce; ma quando
gliel'ho riferito mi ha risposto che di mestiere
faceva la custode (noi a Milano diciamo ancora
spesso "portinaia") e controllare chi vuol passa-
re senza averne il diritto era proprio quel me-
stiere, che lei faceva su due ruote davanti a un
quadraciclo esattamente come a piedi davanti a
un portone.

La chiamavamo "Carlina" perché era di taglia
piccola, la Carla Fiorentina. Ma aveva energie da
vendere, finché non si è ammalata. Chi l'ha vista
in azione non se la può dimenticare. Gli amici
del servizio d'ordine, quelli della coda e delle li-
nee laterali, non la vedevano all'opera durante il
movimento del corteo, ma certo se la ricorda-
no alla fine, dopo l'arrivo, quando con lo stesso
piglio si aggirava alla ricerca dei giubbetti del
servizio, che poi piegava con cura, appoggiando-
si a un tavolo o su un muretto o dove poteva,
prima di riconsegnarli alla macchina che avreb-
be portato tutti i materiali in sede Ciclobby. Su-
bito dopo, di solito, se ne andava: il suo dovere
l'aveva fatto.

Ma non si ricordano di lei solo gli amici del ser-
vizio d'ordine. La Carlina aveva buone gambe e
partecipava spesso a gite anche impegnative.
Forse qualche capogita, o qualche gitante che ha
pedalato con lei, vorrà raccontarci altre storie,
che ospiteremo volentieri su queste pagine.

Donata Schiannini



**Ritrovo in via Dante
angolo Cairoli
dalle ore 9.00**

Partenza alle 10.30

Arrivo al Parco Lambro presso
Fondazione Exodus verso le 12.15

Seguono sorteggio di premi, possibilità di
ristoro e musica con la Lozza Gang Band.



Iscrizioni da sabato 22 marzo al gazebo Ci-
clobby in via Dante angolo Cairoli.

Contributo proposto 5 euro adulti, 3 euro
bambini, gruppi familiari, gruppi Fiab da al-
tre città

**In regalo ai primi 50 iscritti un antifurto
BlockBike, e a seguire 1000 coppie
di luci per bici, fino ad esaurimento**

All'arrivo sorteggio di

- biglietto a/r Milano-Amsterdam per 2
persone, offerto da KLM
- una vacanza di 3 giorni in Val di Non
(Trento) per 1 persona
- biciclette offerte da AWS, Bici&Radici,
Cascina Quadri in Bici, Doniselli, Due
Ruote Porpora, Equilibrio Urbano, La
Bottega di Peter, Rossignoli.

La Polizia Locale di Milano, la Protezione
Civile di Settimo Milanese, il Ciclosoccor-
so della Croce Rossa Italiana, oltre al no-
stro Servizio d'ordine, scortano il corteo.

L'uso del casco è sempre consigliato.

**Nel primo tratto, da Cairoli a Cador-
na, ci sono i binari del tram. A tutti si
raccomanda di seguire col massimo
scrupolo le indicazioni che darà la
Polizia Locale.**



Domenica 30 marzo 2014: 28^a edizione

Bicicinfesta

di primavera

Pedaliamo in compagnia da via Dante/Cairoli al parco Lambro

Aderiscono Arci, Associazione Paraplegici, Fai Delegazione di Milano, Genitori AntiSmog, Italia Nostra, Legambiente, Touring Club Italiano, Wwf Lombardia e le associazioni Fiab della Lombardia che raggiungeranno Milano in bici o in treno.

Bicinfesta ha il patrocinio del Comune di Milano e di Fondazione Cariplo. Ringraziamo per il loro sostegno Bike4Light, BlockBike, Comieco, Klm, Weleda.



Per gli aggiornamenti
www.ciclobbly.it

Aspettando Bicinfesta... otto giorni con Fiab Ciclobby

Bicisicura. Sabato 22 e mercoledì 26 marzo, dalle 13.00 alle 17.00, controllo gratuito di luci e freni da parte di meccanici volontari di Fiab Ciclobby. Al gazebo in via Dante/Cairoli.

In bici la Milano del XX secolo: l'asse del Sempione. Domenica 23 marzo con l'architetto Pierfrancesco Sacerdoti alla scoperta di opere dei più importanti architetti del Novecento lungo corso Sempione. Ritrovo ore 15.00 al gazebo.

Ciclobby va a scuola. Martedì 25 e venerdì 28 marzo Silvia Malaguti, responsabile

Progetto Scuola Fiab Ciclobby, illustra i nostri interventi di educazione alla bici nelle scuole. Dalle 16.30 alle 19.00 al gazebo.

Io leggo il tuo, tu leggi il mio. Martedì 25 marzo scambio di libri nuovi e usati, purché parlino di biciclette. Dalle 14.00 alle 19.00 al gazebo.

Ascoltiamo le Bici Parlanti! Mercoledì 26 marzo ciclostaffetta tra librerie e luoghi letterari ascoltando le quattro bici parlanti del mitico "Giro d'Italia in 80 librerie" Ritrovo alle 18.00 al gazebo.

Anch'io vado in bici. Minicorso per chi, bambino o adulto, non sa ancora guidare la bici. I due primi incontri mercoledì 26 e giovedì 27 marzo in sede Fiab Ciclobby, via Borsieri 4/E. Prenotazione necessaria entro il 25 marzo.

Scoprire in bici l'Italia minore. Giovedì 27 marzo bi/ciLento: arte, natura, tradizioni del Cilento presentate con parole e im-

magini da Guida Biscaro e Annibale Osti. Sarà presente Antonio Fraiese, autore di *Itinerari ciclistici alla scoperta del Cilento*, ed. del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano. Alle ore 21 in sede Fiab Ciclobby.

E per finire Il ciclista illuminato

Ai ciclisti senza luci ne regaliamo una! Continua la nostra campagna nazionale di sensibilizzazione all'uso delle luci sulla bici.

Giovedì 27, venerdì 28 e sabato 29 marzo, fra le 17.30 e le 19.00, organizziamo alcuni *flashmob* per premiare con un cioccolatino i ciclisti ben illuminati e per regalare un **Bike4Light** ai ciclisti che pedalano al buio. Bike4Light è un prodotto a led che dà grande visibilità laterale alla bici. **Saranno con noi anche Filippa Lagerback e Fabio Treves. Se ci sono loro, perché tu no?** Cerchiamo tante persone che ci aiutino nelle tre serate.



Milano ciclabile

Lo stato di avanzamento della mobilità sostenibile a Milano: non solo Area C
Partiamo dalla lettera del consigliere Cappato, il tema è l'allargamento dell'Area C. Se l'amministrazione non la metterà a bilancio entro i prossimi due mesi questa misura salta ad un'eventuale prossima legislatura. Pensi andrà a finire in questo modo?

Ho letto e condiviso l'appello del consigliere Marco Cappato. Vorrei dire che non è il solo a chiedere un rafforzamento concreto delle politiche di questa amministrazione in tema di ambiente, traffico e mobilità. A dicembre ho sottoscritto, sia personalmente sia con Fiab Ciclobby, insieme a molti altri cittadini ed associazioni, la lettera dei Genitori Antismog indirizzata al sindaco Pisapia e che gli è stata consegnata durante la cerimonia degli ambrogini (qui è pubblicato a pag 8). Le stesse cose le abbiamo chieste con insistenza e in modo ostinato per mesi e mesi, pubblicamente e nei vari incontri a cui abbiamo partecipato, senza mai avere il beneficio di risposte chiare. La sensazione è che tutti gli appelli lascino il tempo che trovano. Certo, il passare del tempo non alimenta la fiducia, in assenza di risposte.

Non è che tutto possa essere condizionato e posticipato al PUMS, alle nuove leggi di cui dovrebbe occuparsi il Parlamento, agli allineamenti planetari o a chissà che altro. C'è, nella politica, una abitudine allo scaricabarile, dove ogni attore rinvia le proprie responsabilità su altri. Tutto questo alimenta nei cittadini confusione, disaffezione, rassegnazione e senso di estraneità, o anche esasperazione: credo non sia difficile intuirlo.

Io non so se andrà a finire come tu ipotizzi. Spero di no. Ma, se davvero questa amministrazione dovesse puntare a tatticismi, dilazioni e ulteriori rinvii su questi temi, saremmo di fronte a un fallimento politico dalle conseguenze non prevedibili.

Se non si vuole allargare l'area soggetta a *congestion charge*, lo si dica apertamente, se ne spieghino i motivi ai cittadini che hanno in larga maggioranza votato in altro modo un referendum consultivo (consultivo!) e si chiarisca quali azioni si intendono perseguire da qui a fine mandato, per raggiungere quali obiettivi concreti e misurabili: questo è il senso di una politica responsabile.

A Palazzo Marino tra i consiglieri di maggioranza sono in molti a pensare che l'allargamento di area C sarebbe un auto goal dal punto di vista elettorale. Condividi questo parere?

No, non lo condivido e credo che sbaglino.

Io penso che l'autogol c'è se manca una visione chiara e se non si è capaci di comunicarla e di dividerla con la città, assumendosene la responsabilità e favorendo una partecipazione attiva reale e non solo di facciata, che possa costruire un senso di appartenenza *civica* (da non confondere con l'appartenenza *partitica*).

Benché io non ritenga che le intere sorti dell'amministrazione dipendano solo da Area C, ai consiglieri di maggioranza (ma non solo a loro) ricordo che il tempo del cambiamento è ora, non domani. Anche perché potrebbe non esserci una prova d'appello... Non mi stupisce d'altronde che alcuni stiano oggi ormai ragionando sul proprio futuro politico, e dunque in chiave di marketing e consenso elettorale: ma a tutti va detto che questi calcoli non rispondono all'interesse della città, né al voto che hanno ricevuto meno di due anni fa, né al mandato forte e chiaro di cambiamento che i cittadini hanno assegnato sostenendo il sindaco Pisapia. La politica

Amministrazione Pisapia: bilancio di metà mandato

Per cercare di fare il punto sullo stato di avanzamento della mobilità sostenibile a Milano, pubblichiamo il testo integrale di una lunga intervista rilasciata agli inizi di gennaio da Eugenio Galli a radiobici.it, il blog a due ruote curato da Maurizio Guagnetti.

deve essere innanzitutto servizio civico.

Qualcuno ancora crede che le decisioni in tema di ambiente, traffico e mobilità siano politicamente neutre? Che per realizzarle occorra il consenso generale? Che una azione significativa per togliere spazio alle auto e restituirlo alle persone possa essere accolta da ali di folle osannanti? E' chiaro che sono da mettere in conto critiche, difficoltà, anche scontri. Ma se la visione è nitida e la linea tracciata è chiara e coerente, se c'è un gioco di squadra che funziona, se c'è una relazione di fiducia, i cittadini sono disposti a sostenere l'impegno di un cambiamento che tocca pure consolidate abitudini individuali, a fronte di benefici collettivi percepibili.

Adopo l'insediamento, abbiamo presentato ai nuovi assessori, ai consiglieri e al sindaco le proposte dell'associazione) la necessità che le azioni più impegnative e sfidanti venissero realizzate all'inizio del mandato, perché con il passare del tempo e l'approssimarsi di nuove elezioni tutto diventa più difficile, subentrando logiche di autoconservazione.

Vorrei ricordare a tutti che Fiab Ciclobby, insieme alle altre associazioni ambientaliste milanesi (GAS, Italia Nostra, Legambiente, WWF e FAI) ha sostenuto anche in giudizio il Comune di Milano in tutti i ricorsi contro Area C che erano stati presentati al TAR e al Consiglio di Stato da cittadini e aziende: non era scontato che lo facessimo, e ci siamo anche assunti il rischio di conseguenze per noi difficilmente sopportabili, nel caso di esito negativo con l'eventuale condanna alle spese a nostro carico. Non era scontato, dunque, ma lo abbiamo fatto convintamente, credendoci, e ritenendo necessario uno scatto di coraggio anche da parte della cosiddetta società civile per sostenere con forza un cambiamento che riteniamo necessario e non rinviabile. Non possiamo accettare passi indietro.

Qualche giorno fa la vicesindaco De Cesaris ha detto che questa amministrazione sarà ricordata come la giunta delle persone per bene che lavorano per l'interesse della città, che possono anche sbagliare ma in buona fede e mai per interessi personali. Quali sono gli errori dei primi due anni e mezzo di governo? Che errori temi possano commettere?

Ho molta stima per Lucia De Cesaris, che pure non conosco personalmente. E' una persona seria, che sta svolgendo bene il suo ruolo. Sottoscrivo quella frase della vicesindaco, che descrive un quadro politico ben diverso da quello che Milano ha conosciuto per un ventennio. Dico però che non basta.

Alcune scelte di questi anni sono state discutibili, ma il problema, come spesso accade, più che per le singole persone o i singoli casi, riguarda la visione





La domanda nasce, ovviamente, non soltanto per considerazioni relative all'offerta di una mobilità trasportistica alternativa e di alleggerimento di quella motorizzata, ma, credo, soprattutto per una offerta turistica da svolgere con un mezzo, come dire, più penetrante e conviviale, con visite a

luoghi e monumenti meno conosciuti della città e dintorni e anche più difficilmente raggiungibili con gli abituali trasferimenti collettivi in contenitori motorizzati.

Anch'io mi sono posto la domanda e memore dell'antico detto "non si muova ruota che alla Fiab non sia nota" ho cercato innanzi tutto di sapere quanto fosse a conoscenza della nostra associazione.

Gia nel maggio 2013 Fiab Ciclobby aveva avuto un incontro con Expo e Comune di Milano sul tema e ricevuto l'invito a presentare un progetto di itinerari cicloturistici culturali; la presentazione era stata fatta, ma da allora non vi è stata una risposta.

Con una certa sorpresa, invece, ho casualmente letto su "lo Donna" del 2 novembre scorso un'intervista al titolare dello Studio Land che riferiva di aver ideato, con Cariplo e l'Associazione Interessi Metropolitan, dieci circuiti ciclabili per "risvegliare l'attenzione su cascine, ville, mulini fontanili... ecc." Attraverso internet si rileva che questi percorsi si rivolgono all'hinterland.

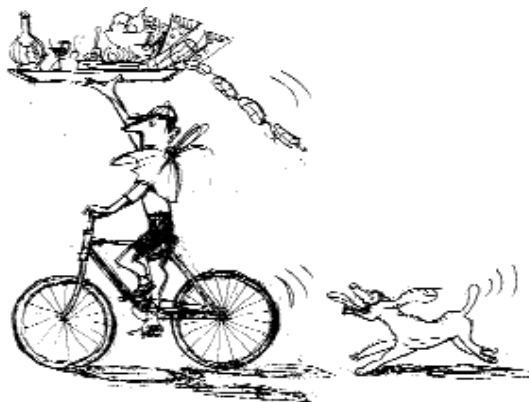
La risposta a mio avviso più importante è invece quella relativa a una offerta cicloturistica con visite organizzate riferita alla città, per farne conoscere le caratteristiche, la storia e i quartieri. Da qui l'idea che le nove zone del decentramento possano proporre a Expo nove percorsi (uno per zona) di visite in bicicletta guidate, magari anche con obiettivi tematici, sudiate dalle commissioni Mobilità delle zone stesse e attivate per tutto il semestre della manifestazione.

Expo in bici? O no?

Qualcuno si è domandato se da parte degli organizzatori di Expo 2015 sia stato o sarà programmato l'uso della bicicletta, considerando la straordinaria movimentazione nella nostra città di milioni di turisti.

A seguito di una sommaria indagine svolta presso Fiab Ciclobby e le Zone 7 e 6 mi sono fatto l'idea che né il volontariato, né le zone del decentramento hanno le risorse umane e finanziarie per sostenere l'iniziativa, per cui il loro impegno dovrebbe riguardare lo studio e la progettazione dei percorsi, la proposta dei luoghi delle visite e la documentazione inerente, nonché lo stato di sicura agibilità dei percorsi stessi. Questa conoscenza è sicuramente già propria di ogni zona, data la ormai lunga storia del decentramento.

L'impegno principale e più oneroso dovrebbe essere quello di Expo, che dovrebbe mettere i quattrini (ahimé) e il resto. Cerco di sintetizzare questo "resto", anche se i punti che seguono risultano abbastanza ovvi per chi segue la nostra attività cicloturistica,



dove, non si può fare a meno di dirlo, c'è chi ha la capacità di mettere in sella grandi singole manifestazioni: una per tutte "Bicinfesta di Primavera".

1) La messa a disposizione delle biciclette, che dovrebbe valersi del bike-sharing le cui stazioni sarebbero naturalmente i punti di partenza e di arrivo delle visite.

2) La programmazione, la pubblicizzazione (in diverse lingue), il regolamento, le tariffe ecc..

3) L'assunzione temporanea (per il semestre) del personale, che può e dovrebbe essere giovane (guide, interpreti, assistenti ecc.), e la sua preparazione.

4) L'assistenza (meccanica, sanitaria, legale e, dato il tema di Expo, alimentare).

Chiudo qui riferendo che i contenuti essenziali dell'ultima parte di questa informativa, a titolo personale, li ho tratteggiati in una mail inviata, a metà gennaio scorso, all'ingegner Giuliano Noci, nominato non molti mesi fa presidente di Explora, la società partecipata da Camera di Commercio di Milano, Unione Camere di Lombardia, Regione Lombardia e Società Expo, con il compito di organizzare e gestire il sistema integrato del turismo per la manifestazione, al quale avevo appunto rivolto la domanda base che sta all'inizio di questo scritto e cioè se Expo abbia preso in considerazione la mobilità cicloturistica.

Il presidente Noci mi ha risposto che mi metterà in contatto con il direttore di Explora dottor Ejarque per un esame esplorativo (nel caso si potrebbe forse dire esplorativo) del tema. Poiché Ejarque non si era ancora fatto vivo, il 4 febbraio ho contattato nuovamente Noci e la sua risposta (che metteva Ejarque in C/C) è stata: La assicuro comunque che stiamo considerando esperienze turistiche che includano la bicicletta.

Possiamo stare tranquilli?

Aldo Monzeglio

sottesa alle scelte stesse. La cancellazione delle *DomenicheAspasso* è, ad esempio, in questo senso altamente significativa, e ha spinto tutte le associazioni ambientaliste milanesi a una dichiarazione congiunta molto dura nei mesi scorsi.

Le difficoltà nelle quali si muove l'amministrazione di Milano, tra una crisi economica devastante e il taglio dei trasferimenti statali agli enti locali, sono note a tutti. Sappiamo che risalire la china è impegnativo e difficile, che l'arretrato di Milano è, sui nostri temi, spaventoso. Ma anche per questo motivo sono necessarie scelte coraggiose sostenute da visioni chiare. Per stimolare le energie migliori, che nella città ancora esistono.

Ecco, l'errore peggiore sarebbe quello di pensare di vivacchiare, di limitarsi a gestire l'ordinario, di rinunciare a sognare una città sorridente, amichevole, vivibile e a misura di persona. Sarebbe l'ennesima miopia di Milano, ma decisamente più insopportabile delle precedenti.

Può bastare Area C come misura per dare il bollino verde dal punto di vista delle misure per la mobilità sostenibile a questa amministrazione?

No. Area C è certo un tassello importante, con risultati significativi che andrebbero meglio comunicati e fatti conoscere in modo diffuso e non solo agli addetti ai lavori. Ma non dimentichiamoci che Area C è la trasformazione (da pollution a congestion charge) di Ecopass, nata con il sindaco Moratti e fortemente voluta dall'allora assessore Croci. Non voglio con questo banalizzare un provvedimento impor-

tante, quale è Area C, tuttavia qualcuno ritiene che, se non fossero esistiti Ecopass e il referendum del 2011, le resistenze avrebbero avuto certamente partita vinta, contro ogni misura di limitazione del traffico. Ma la storia non si fa con i se...

Per altro verso, in tema di mobilità ciclistica, a parte una discreta diffusione di rastrelliere in città, prima totalmente mancanti, e qualche estensione di BikeMi (anch'esso, progetto non originale di questa amministrazione...), mentre tuttora manca un Piano della Mobilità Ciclistica, non sono stati fatti grandi passi avanti in termini di servizi, segnaletica, infrastrutture, manutenzione e sicurezza stradale di cui il ciclista ha invece un bisogno vitale. Tutto si dipana fra difficoltà normative e lentezze burocratiche, con una regia politica debole. E questo, nonostante il sindaco abbia persino deciso di dotare la macchina amministrativa di una direzione specifica dedicata al progetto ciclabilità, tenendo conto che la bici tocca ambiti trasversali alle competenze di diversi assessorati. Ma non possiamo continuare ad attendere: c'è bisogno anche qui di cambiamenti visibili non solo nei tempi lunghi che, come diceva un noto economista, sono quelli in cui saremo morti.

Per non tarpare le ali alla Volata del sindaco

Granelli è un anno che non risponde alla vostra richiesta di report mensili sulle contravvenzioni. Come valutate questo silenzio?

segue >>>



Milano ciclabile

Dieci consigli per l'automobilista attento a pedoni e ciclisti

Segnalamo una interessante iniziativa di comunicazione di Bikeitalia.it e Car2Go.

La rivista on line "Bikeitalia" nel mese di Dicembre ha lanciato un appello alle società di car sharing affinché iniziassero a sensibilizzare i propri utenti sull'importanza di adottare comportamenti rispettosi nei confronti di pedoni e ciclisti.

Car2Go, l'azienda leader su Milano, ha risposto positivamente, chiedendo supporto per una campagna di comunicazione coerente e mirata allo scopo. Sulla base dei suggerimenti giunti da ciclisti e pedoni è stato quindi definito un decalogo che costituisce il perno della comunicazione di Car2Go nei confronti dei suoi clienti sul tema della sicurezza stradale.

- 1 Prima di aprire la portiera, guarda sempre nello specchietto retrovisore:** potrebbe arrivare un ciclista (o un pedone) di cui non ti eri accorto.
- 2 Quando ti fermi a un semaforo o a uno stop,** ricordati di lasciare almeno un metro a destra per far passare eventuali ciclisti.
- 3 Non lasciare l'auto in doppia fila** neppure per un minuto: costringeresti i ciclisti a fare manovre molto pericolose (e comunque intralci il traffico).

- 4 Ricordati sempre di dare la precedenza** ai pedoni sugli attraversamenti pedonali e ai ciclisti sugli attraversamenti ciclabili.
- 5 Quando sorpassi una bicicletta,** lascia sempre uno spazio di almeno un metro e mezzo: chi va in bici potrebbe sbandare proprio nel momento del sorpasso; e se la strada è stretta, aspetta qualche secondo.
- 6 Quando sorpassi un ciclista,** metti la freccia in modo da segnalare all'auto dietro di te la presenza della bicicletta.
- 7 Non sorpassare una bicicletta se poco più avanti devi svoltare a destra:** a nessuno piace vedersi tagliare la strada.



- 8 Non frenare all'ultimo momento** in prossimità degli attraversamenti pedonali: chi va a piedi vuole essere sicuro di essere visto.
- 9 Non abusare del clacson:** il ciclista si potrebbe spaventare, sbandare e cadere.
- 10 Sii gentile** con gli altri utenti.

La comunicazione di Car2Go, inviata a tutti gli abbonati al servizio, si conclude con un appello: *Il nostro obiettivo è avere città più vivibili: seguendo questi 10 consigli ci aiuterai a raggiungerlo.*

Crediamo che questa comunicazione meriti la dovuta attenzione e la giusta sottolineatura.

Concordiamo infatti con gli autori di Bikeitalia: certamente questa iniziativa non basta per cambiare la condizione di insicurezza con cui tutti noi non motorizzati siamo costretti a convivere nelle nostre città, ma allo stesso tempo crediamo che, di fronte alla inerzia e alle gravi lacune delle nostre istituzioni sul tema della sicurezza stradale e della progettazione urbanistica, se qualche operatore privato di un qualunque settore ogni tanto si rendesse promotore di un piccolo cambiamento nella società, potrebbe derivarne un grande beneficio per tutti, inclusa l'azienda stessa che, come in questo caso, ottiene un ritorno pubblicitario a costo zero.

E.G.



La richiesta che, insieme a tutti gli altri componenti del Tavolo della Ciclabilità, avevamo presentato e discusso in varie occasioni, fra l'altro con la piena condivisione dell'assessore Granelli, era di impostare una reportistica periodica sull'andamento di un panel selezionato e condiviso di contravvenzioni, che possano assumere il valore di "indicatore" rispetto ai temi che riteniamo sensibili. La richiesta veniva all'indomani della morte del piccolo Giacomo Scalmani in via Solari, che lasciò la città (e l'intero Paese) sotto choc. Queste informazioni non sono uno sfizio, ma uno strumento: uno strumento di conoscenza, di informazione, di decisione, di governo.

Servono in modo diverso a noi per monitorare quanto si sta facendo, servono agli assessori per controllare e migliorare l'azione di amministrazione civica, ai consiglieri comunali e di zona che rappresentano la città e ne interpretano le istanze, ai cittadini che hanno votato per cambiare Milano...

Granelli con il suo silenzio sta a nostro parere commettendo un errore grave, da molti punti di vista, rendendosi oggettivamente complice di una situazione che ha responsabilità diverse. Lo abbiamo fatto presente con estrema chiarezza, sia a lui personalmente sia, pubblicamente, al Tavolo della ciclabilità, perché ognuno deve poi assumersi fino in fondo le responsabilità delle conseguenze che derivano dalle proprie azioni, come dalle omissioni.

In linea teorica, sì: un buon servizio di car sharing può aiutare a superare abitudini consolidate e pigrizie dissimulate dietro l'alibi di "non poter fare a meno dell'auto".

Dopodiché molto dipende da come il servizio viene gestito. Occorre, da tal proposito, che l'amministrazione sappia governare il fenomeno aumentando finalmente i controlli (usare l'auto condivisa non significa potersi muovere senza regole e parcheggiare dove capita), modulando costi e agevolazioni, cioè usando in modo appropriato le leve di incentivo e disincentivo, e facendo in modo che allo stesso tempo si rinforzino tutte le forme di mobilità sostenibile: trasporto pubblico, ciclabilità e pedonalità.

Cosa ne pensi dell'esenzione per il car sharing dell'area C?
Il valore positivo del car sharing non è in discussione, ma non si può considerare questo servizio una panacea. Quello che non deve succedere è che si sostituisca semplicemente la composizione del traffico, senza ridurre il numero delle auto in circolazione: cioè oltre ad avere la mia auto sottoscrivo l'abbonamento al servizio di car sharing per accedere a tutte quelle zone che alla mia auto sono precluse. Insomma, per quale motivo le auto del car sharing devono poter accedere liberamente ad Area C (e magari anche alle ZTL)? E' un truccetto che non va bene.

Il car sharing viene letto come una misura che favorirà la mobilità sostenibile. Pensi che ci saranno meno auto grazie a questo servizio?

Pensi che se si votasse oggi Pisa si riuscirebbe a ricreare attorno a se il clima della volata che portò migliaia di ciclisti a riempire piazza Duomo?



Bici nei cortili: quando il Comune sconfessa sé stesso

Dal tentativo del nostro presidente di parcheggiare la bici in un cortile in via San Barnaba è nata una questione che ci riguarda tutti.

Il 12 dicembre, al mattino presto, mi recavo in bici in via San Barnaba 29, dove ha sede un ambulatorio Multimedica, per la effettuazione di una terapia.

Entrato nel cortile, ho parcheggiato – come già accaduto numerose altre volte nell'arco di diversi anni – la mia bicicletta nell'ampio spazio esterno antistante il portone di ingresso, a ridosso di una aiuola, in una posizione in cui non potesse recare alcun disturbo.

Usciva immediatamente una guardia giurata chiedendomi di cosa avessi bisogno. Ho risposto che stavo andando presso il poliambulatorio per una terapia. Il vigilante mi dice che, all'interno del cortile, non è consentito il parcheggio, e che quindi la bici va portata fuori. Ne nasce una lunga discussione, chiedo l'intervento di un responsabile. Quando, poco dopo, il capo sopraggiunge, chiedo conto di questo supposto divieto. Mi viene obiettato che la bici è un veicolo e che in quanto tale io potrei accedere solo se munito di apposito pass. Insisto: stiamo parlando di una bicicletta!

Dopo avere offerto le mie generalità e avendo altresì chiarito che da parte mia non vi è al-

cuna ostilità personale, chiedo al personale di guardia di documentarmi questo divieto, che non sta scritto da nessuna parte, di mostrarmi la circolare, l'ordine di servizio, il regolamento o comunque la fonte di questo asserito divieto che loro vengono chiamati ad applicare: non c'è, o quantomeno non risulta disponibile.

All'interno dell'edificio hanno sede anche la Sezione Stralcio del Tribunale di Milano, l'associazione nazionale mutilati e invalidi, l'istituto del Nastro azzurro, l'ufficio nomina presidenti di seggio della Corte d'appello di Milano.

L'edificio è pubblico o privato? Non si capisce. Mi viene risposto che è sede del tribunale e che, pertanto, l'accesso in bici è vietato (sic!). Ma mi viene anche detto che il cortile è privato, e l'accesso alle bici non è consentito.

Osservo che la normativa generale in materia, sia comunale sia regionale, tanto con riferimento agli spazi privati quanto a quelli pubblici non consente simili divieti. Pertanto, ove sussistessero pure norme private di segno contrario, queste sarebbero illegittime. Salvo che sussistano specifiche motivazioni, che nessuno è stato in grado di chiarirmi.

Francamente, credo che un simile divieto rasenti l'assurdità. E ho chiesto pertanto – scrivendo prontamente all'assessore Maran, al presidente del Tribunale, al presidente della Corte d'appello, nonché alla direzione sanitaria di Multimedica – di intraprendere le dovute azioni correttive, o di chiarire le motivazioni di tale divieto.

Il primo a rispondere è stato, cortesissimo, il presidente vicario del Tribunale, dottor Roberto Bichi, portandomi a fare una scoperta davvero inattesa. Mi trasmetteva infatti, ai primi di gennaio, una nota del Direttore del Settore Gestione Uffici Giudiziari – Comune di Milano, architetto Carmelo Maugeri, al quale erano stati richiesti i dovuti chiarimenti in merito alla mia segnalazione. La scoperta è proprio che gli uffici cui è affidata l'amministrazione e la gestione degli immobili sono in carico al Comune di Milano...

Erispondevo quindi prontamente a tutti gli interlocutori cui avevo inizialmente indirizzato la mia richiesta, segnalando quanto segue.

«Il riscontro della Direzione di settore appare la tutta evidenza privo di una motivazione plausibile. Nel senso che, intanto, ancora non chiarisce perché è stata assunta la decisione di vietare l'accesso alle bici, in base a quale norma e quale ne sia la ratio. Il fatto, poi, che la risposta provenga dagli uffici del Comune di Milano rende ancor più "paradossale" il tutto: l'art. 51 del Regolamento edilizio comunale vigente (dal 1999) prevede infatti a carico dei condomini l'obbligo di consentire «il deposito delle biciclette di chi abita o lavora nei numeri civici collegati al cortile». Esiste addirittura una pagina informativa dedicata sul sito del Comune di Milano, dove questi concetti vengono ulteriormente ribaditi.

Ricordo che lo stesso assessore Maran si è fatto promotore, lo scorso luglio, di una lettera a sua firma inviata alle principali associazioni di Ammi-

segue >>>



Non solo l'emozionante e indimenticabile "Volata per Pisapia", totalmente spontanea e non targata politicamente, che, come abbiamo detto di persona al nostro sindaco in un incontro a Palazzo Marino, dovrebbe rimanere quale stella polare del mandato di questa amministrazione. Ma come dimenticare che ai vari appuntamenti, concerti e incontri di piazza di quei giorni, fossero sempre visibili centinaia di biciclette, chiaro segnale di una aspettativa diffusa? Deludere quelle domande, frustrare quelle aspettative non può portare nulla di buono alla nostra città e alle relazioni che viviamo. Il clima di oggi, per quel che percepisco dentro e fuori dall'associazione, è molto diverso.

Un anno e mezzo di tavolo di ciclabilità a quali risultati ha portato?

Non moltissimi, purtroppo, nonostante la fatica e l'impegno che quegli incontri hanno comportato per chi vi ha partecipato (ricordo fra l'altro che noi siamo tutti volontari). E tenendo presente che da giugno dello scorso anno non si sono più tenute riunioni. Nell'ultimo numero del 2013 di Ciclobby Notizie abbiamo fatto il punto su questo tema con un editoriale dal titolo inequivoco: "Pestando l'acqua nel mortaio". Invito tutti a leggerlo e meditarlo. Noi siamo disposti a continuare nell'impegno, ma non a qualunque costo. L'impegno è sempre faticoso, ma non conosciamo altri modi per cercare di ottenere dei risultati: per questo è bene che esso non appaia uno sforzo inutile.

Poiché non tutte le responsabilità sono della Giunta, spero poi che anche da parte dei consiglieri ci possa essere una iniziativa più forte e visibile su questi temi, con una attenzione che, proprio

sulla ciclabilità, dovrebbe essere *bipartisan*.

Qual è il tuo messaggio chiaro per il sindaco Pisapia?

Che si renda più visibile alla città. Sui temi dell'ambiente, del traffico e della mobilità sostenibile, gli piaccia o no, Giuliano gioca la sua partita di credibilità e verrà giudicato. L'investitura ricevuta su questi temi era forte e chiara. Le difficoltà erano note in anticipo. Occorrono risposte all'altezza della sfida. Ogni elusione sarà vista come una fuga dalla responsabilità di un cambiamento promesso ed atteso. Una occasione irrimediabilmente perduta.

Le critiche non vanno respinte con fastidio, né accantonate con indifferenza. Vanno ascoltate per quello di vero e di sincero che contengono, quando non sono frutto di pregiudizio ostile ma di amore verso Milano e anche di affetto nei confronti di quelle persone per bene che hanno scelto di prendersi cura della città in un momento così difficile.

Pensi che sia possibile o utile tornare in strada per un'altra volata per chiedere l'applicazione dei referendum ambientali?

Premesso che Fiab Ciclobby non era tra gli aderenti al comitato referendario, anche se molti di noi avevano firmato per la consultazione, e pur avendo criticato i quesiti che, per ampiezza, rendevano difficile una risposta ristretta ad un sì o ad un no, e costituivano semmai un programma di governo di una intera legislatura, vorrei dire che la volata, a questo punto, me la aspetto da chi amministra la città, per dimostrare la concretezza della volontà politica, non dagli amministratori. In questi anni, noi non abbiamo mai smesso di pedalare.



Milano ciclabile

nistratori di condominio di Milano proprio per ribadire questo diritto dei ciclisti.

Mi pare difficile che il Comune possa, con proprio Regolamento, imporre un onere ai privati proprietari relativamente alle parti comuni degli edifici condominiali, e contemporaneamente sottrarre sé medesimo a un analogo rispetto, in assenza di una motivazione che renda lecito, se non legittimo, un trattamento differenziato. Perché vi sarebbe in questo, con tutta evidenza, una ingiustificata disparità di trattamento, che non può essere consentita.

E concludo chiedendo quindi agli uffici comunali di valutare il tema con esercizio della *autotutela amministrativa*.

Qualche giorno più tardi giungeva anche la risposta dell'assessore Maran il quale, riprendendo la richiesta del 12 dicembre (e verosimilmente senza avere letto il documento inoltrato dalla presidenza del Tribunale), comunicava ai diversi interlocutori da me indicati «che anche per l'Amministrazione Cittadina sarebbe auspicabile che nell'edificio ci fosse attenzione alle biciclette come il Regolamento Comunale prevede».

Ho prontamente ringraziato l'assessore Maran per questa indicazione che mi sembrava molto importante. E tuttavia ho insistito nel chiedere ai responsabili dell'Amministrazione comunale un intervento ufficiale e formale anche all'interno degli uffici per rendere univoca e incontrovertibile questa linea interpretativa, che non deve infatti soggiacere ai capricci del funzionario di turno. Infatti, la comunicazione allegata nella risposta ricevuta dalla presidenza del Tribunale il 2 gennaio conteneva una nota proveniente dagli uffici comunali, che hanno in carico l'amministrazione dello stabile, a firma del Direttore di Settore del Comune di Milano Direzione Centrale Tecnica - Settore Gestione Uffici giudiziari.

Non so dire a chi riporti quella Direzione nell'organigramma comunale. Per questo motivo sollecitavo il Comune di Milano a un intervento in via di autotutela amministrativa, al fine di rimuovere il divieto interno, riconosciuto illegittimo, ma promanante da altri uffici del medesimo Comune.

Che cosa è la *autotutela amministrativa*? Essa si può definire come quel complesso di attività con cui ogni pubblica amministrazione risolve i conflitti potenziali e attuali, relativi ai suoi provvedimenti o alle sue pretese. In questi casi la pubblica amministrazione interviene unilateralmente con i mezzi amministrativi a sua disposizione (salvo ovviamente ogni sindacato giurisdizionale), tutelando autonomamente la propria sfera d'azione.

Dunque, la domanda resta: assessore Maran, attendiamo un Suo cenno, sperando di poter risolvere finalmente – in modo definitivo – questa discussione, forse limitata, ma indubbiamente significativa. La rivoluzione si fa anche con piccoli passi.

Eugenio Galli

Lettera aperta dei Genitori Antismog al sindaco, a proposito dell'Ambrogino

Il 7 dicembre scorso i GAS (Genitori Anti Smog di Milano) hanno scritto una lettera aperta al sindaco Giuliano Pisapia, per ringraziare di aver ricevuto l'Ambrogino d'oro ma anche per dire alcune cose importanti.

Caro Sindaco Pisapia, dopo 13 anni di impegno per avere aria migliore a Milano, per noi ma soprattutto per i nostri figli, ricevere oggi l'attestato dell'Ambrogino d'oro è motivo di orgoglio.

Macché non quadra. Siamo preoccupati di non meritare un simile premio. Infatti gli stimoli che offriamo sono incomprensibili e allora non meritiamo la benemerita, oppure i nostri stimoli, pur giunti a destinazione con ragioni scientifiche che altrove rappresentano il fondamento di politiche forti e chiare, vengono utilizzati per mostrare un'occasionale e politicamente corretta condivisione, ma si rivelano così, nei fatti, inutili.

Ci riproviamo. Come forse Lei saprà, nel 2012 e 2013 lo Iarc, l'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro, ha classificato fra i cancerogeni di "gruppo 1", i più pericolosi, i fumi dei motori a diesel, il particolato e l'inquinamento atmosferico nel suo complesso. Tutto quello, dunque, che i milanesi respirano ogni giorno andando a scuola, in ufficio, lavorando in strada.

Oggi inoltre l'OMS e la Commissione Europea considerano il *black carbon*, che il comune ha monitorato in questi due anni grazie ad Amat e i cui livelli sono direttamente correlati alla prossimità al traffico, un sicuro indice di tossicità dell'inquinamento dell'aria.

Le evidenze fornite dagli scienziati e le prese di posizione assunte dagli organismi internazionali negli ultimi due anni, dopo la Sua elezione, non sono novità di poco conto.

Due anni fa la città, votando i referendum sull'ambiente ed eleggendo La, ha indicato una strada di discontinuità sulle politiche inerenti l'ambiente a Milano. Tut-

to ciò La pone in una posizione diversa da quella dei suoi predecessori. A Lei è affidata oggi – in modo ancor più netto di prima – una responsabilità sulla salute dei suoi cittadini che dipende direttamente dalle scelte della sua amministrazione, e un mandato che non può essere eluso se non tradendolo.

Oggi però, nonostante il mandato forte e chiaro avuto dagli elettori e nonostante il suo slogan elettorale "L'aria sarà più pulita", i milanesi faticano a vedere la discontinuità nelle politiche ambientali e di mobilità che si aspettavano. Sembra che ancora una volta questa amministrazione rinvii ai livelli regionali o nazionali, o al Sindaco che verrà, le decisioni politiche su questo tema.

Caro Sindaco, a noi spetta lo stimolo per politiche più incisive e urgenti. Non ci sottraiamo. Quello che è stato fatto lo riconosciamo, ma è insufficiente. Lei difende i diritti delle donne, ma le donne – e gli uomini – si ammalano di tumore per l'aria di Milano. Lei da sempre difende i diritti dei più deboli, ma i bambini a Milano non hanno la scelta di poter respirare un'aria che non fa ammalare. Molti bambini che vivono in questa città non hanno la possibilità, come consiglia ogni pediatra, di cambiare aria: quella di Milano è l'unica che hanno. Lei lavora per dare a Milano nuovi progetti e grandi strutture ma intanto bambini e grandi, a Milano, non hanno spazio per muoversi in sicurezza in bicicletta a costo zero per la comunità.

Lei oggi spinge questa città verso eventi globali sull'alimentazione ma i metalli prodotti dal traffico della città metropolitana avvelenano i campi dove si coltivano i cibi a km 0. Lei fa il tifo per la Milano del



turismo e dell'architettura ma l'aria di Milano corrode il nostro patrimonio artistico e allontana quei turisti, sempre più numerosi, sensibili alle tematiche ambientali. Lei dichiara impegno per la sostenibilità ma, a metà del suo mandato, ogni ulteriore misura di riduzione del traffico viene rinviata – senza motivo – a strumenti di pianificazione che hanno tempi inaccettabili per l'urgenza del problema.

Caro Sindaco Pisapia, è sotto gli occhi di tutti che mobilità e congestione di questa città sono praticamente immutate, se non all'interno di Area C, che rappresenta meno del 5% del territorio comunale.

Togliere spazio a auto e cemento e ridare aria, verde e qualità della vita ai cittadini era forse la sfida più importante alla quale è stato chiamato. Oggi questa sfida si vince innanzitutto con le misure locali. Non dandosi per vinti, o scaricando le responsabilità altrove, se non dopo aver fatto tutto, ma proprio tutto, quello che una amministrazione può fare. È questione di priorità. E questa deve essere una priorità.

Oggi noi La ringraziamo per il riconoscimento che ci consegna ma cogliamo questa occasione per chiederLe – insieme a tutti quelli che si associano alla nostra lettera aperta – di fare ciò che Lei deve, per il

La pista ciclabile Duomo-Sempione



Lo scorso ottobre i *media* hanno dato Lampio risalto alla notizia che «Partiranno in primavera i lavori per realizzare l'nello ciclabile attorno al Parco Sempione, cardine di una rete di itinerari che si svilupperà per oltre 5 chilometri, collegando al Parco e al Castello corso Sempione, piazza Castello, piazza Cairoli, via Dante, piazzale Cadorna, corso Garibaldi, largo V Alpini, largo la Foppa, la Triennale, il Piccolo Teatro, l'equario civico».

Si tratta, come evidenzia il Corriere della sera, di «cinque chilometri di pista per collegare il polmone verde di Milano con piazza del Duomo», per i quali la Giunta ha deliberato l'impiego di sette milioni di euro».

La discussione è approdata anche su partecipami.it. Abbiamo scritto ai primi di novembre all'assessore Maran evidenziando che «due sono gli aspetti al centro della

discussione: da un lato, la tipologia di intervento e la sua utilità, vista non in assoluto, ma rispetto alla situazione della ciclabilità della città nel suo complesso; dall'altro, i costi che, da quanto

emerso dalle notizie rese pubbliche, sembrano davvero molto alti.

Sul primo punto abbiamo sempre espresso delle riserve, fin da quando nel giugno 2011 siamo stati messi a conoscenza del progetto, nelle sue linee generali. Considerazioni che però non erano state approfondite, poiché il progetto ci è sin dall'origine stato presentato come «blindato» e non suscettibile di modifiche in quanto elaborato dalla precedente amministrazione e già finanziato con fondi comunitari.

Sul secondo aspetto non abbiamo invece elementi di valutazione, non essendo a conoscenza di alcune specifiche dei costi di progetto: indispensabile ad esempio è enucleare le voci di costo effettivamente dedicate alla ciclabilità, rispetto a quelle destinate alla realizzazione di sottoservizi e ad opere di riqualificazione».

Abbiamo quindi chiesto all'assessore maggiori dettagli relativamente alla tipologia di intervento e ai relativi costi, per poter essere in condizione di esprimere un parere informato su questo importante progetto. Siamo in attesa della risposta.

E. G.



mandato che ha ricevuto e la responsabilità di governo che Le è attribuita, a tutela della salute dei suoi concittadini:

- estendere senza indugio la riduzione del traffico già attivata per Area C fino alla circoscrizione filoviaria, così come richiesto dall'80% dei votanti il referendum dando ulteriore impulso al trasporto pubblico che deve necessariamente accompagnare simili restrizioni;
- procedere speditamente a interventi di limitazione del traffico intorno a scuole e ospedali, perché bambini e malati siano

meno esposti allo smog, e nelle vie dello shopping, perché i clienti preferiscono le aree pedonali e a traffico ridotto;

- incentivare la ciclabilità in modo diffuso ed efficace, considerando che semplici righe pitturate a terra associate a rispetto delle regole e buona gestione dello spazio possono essere, in molti casi, sufficienti e più efficaci di pesanti e costose infrastrutture;
- incentivare fiscalmente l'ulteriore riconversione degli impianti di riscaldamento da gasolio a metano;
- incentivare fiscalmente le iniziative di logistica e distribuzione merci con mezzi so-

stenibili.

Vorremmo un giorno poter ricambiare l'attestato di civica benemerita che riceviamo oggi con un'onorificenza simbolica a Lei, per esser stato il Sindaco di Milano che ha fatto cambiare l'aria alla nostra città. Un cordiale saluto

Genitori Antismog

La lettera è stata sottoscritta da numerosi cittadini tra cui medici, scrittori, giornalisti, artisti, imprenditori, economisti, scienziati, da fondazioni e associazioni tra le quali anche Fiab Ciclobby.

Il documento con le firme è anche sul sito.



Persone e bici ormai solcano in gran numero la piazza. Già... le bici. Quante l'attraversano nonostante le due salite, ma se poi ti vuoi fermare, se poi vuoi entrare in un negozio, dove la leghi?

In strada, distante, il Comune ha sì installato delle ottime rastrelliere ma che non servono a chi transita in alto: qui nessuno ha pensato all'accoglienza. Il risultato è che tutti i corrimano sparsi sulla piazza sono diventati luogo di ormeggio del mezzo a due ruote.

Da qualche mese, in verità, è spuntato un cartello posto nei pressi del secondo ascensore, quello che porta al parcheggio sotterraneo: Unicredit parcheggio bici riservato. Incuriosito ho seguito le tracce che portano dritto nell'ascensore ampio e spazioso. Nel sotterraneo, un percorso guidato da totem facilmente individuabili porta alla zona dove sono stati installati diversi stalli per un totale di circa 50 posti. Direi impressionante, per quanto siamo abituati a vedere nella nostra città. Quanti ci scrivono perché l'azienda in cui lavorano ostacola o impedisce il parcheggio delle bici nei cortili disattendendo una precisa normativa comunale, rilanciata l'anno scorso anche dall'assesso-

Parcheggiare la bici nella nuova p.za Gae Aulenti

Niente rastrelliere nella piazza sopraelevata, ma sotto, un grande parcheggio per i lavoratori Unicredit: e ci si va in ascensore.

rato alla mobilità, che invece ne indica il dovere! Sono quindi contento di vedere che un'azienda si espone in favore di questo mezzo andando incontro alle richieste dei suoi dipendenti. Sarà forse dovuto al fatto che il *mobility manager* è un ciclista urbano? Rintracciato via internet, abbiamo fissato un appuntamento per incontrarci e verificare le possibili collaborazioni. La partenza è buona.

Le città europee che hanno deciso di spostare la percentuale di trasporto privato dall'auto verso il mezzo pubblico e la bicicletta hanno raggiunto l'obiettivo perché hanno saputo coinvolgere i diversi soggetti della società civile e fra questi le molte aziende che operano nel loro territorio. Con mirate politiche di incentivazione, iniziative pubbliche e campagne pubblicitarie hanno saputo stimolare il *mobility manager* a promuovere la mobilità dolce anche tra i dipendenti, raggiungendo così più facilmente la grande massa di cittadini.

Il mezzo pubblico ha una sua limitata capacità fisica e deve trovare il giusto equilibrio tra costi e ricavi. Un mezzo in più significa personale e manutenzione aggiuntivi, costi quasi mai compensati dal prezzo del biglietto. Anche per questo l'incentivazione delle due ruote a pedali do-

vrebbe essere maggiormente perseguita, per creare quel giusto mix di trasporti che rende una città più vivibile. Far presa sui negozi e sulle aziende diventa un passaggio obbligato per avere successo in una politica di incentivazione della mobilità sostenibile.

Marco Capocchi

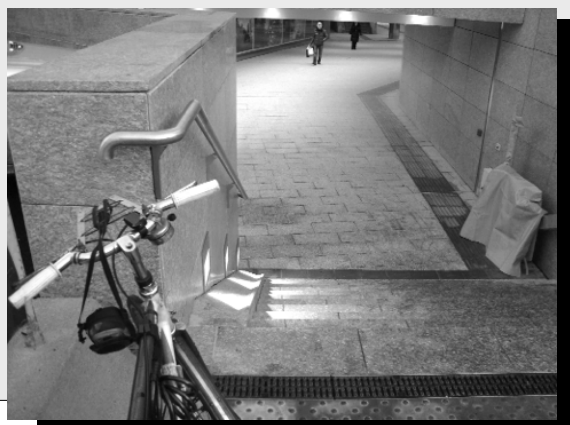


Sottopasso Garibaldi-piazza Gae Aulenti

Finalmente un passaggio buono per pedoni e ciclisti da e per la stazione Garibaldi.

Con un trafiletto sul Corriere, pagine di Milano, di inizio settembre 2013, si dava notizia dell'apertura del sottopasso di collegamento tra la piazza antistante la stazione Garibaldi e la piazza Gae Aulenti.

Con un percorso breve, quasi tutto coperto e veloce, si giunge nella nuova piazza sopraelevata oppure ai suoi piedi, all'ingresso del nuovo supermercato Esselunga e comunque oltre viale Don Luigi Sturzo. Attraversamento semaforico intasato di pedoni, lunga e pendente ascisa verso la piazza... addio.



Non è immediata la localizzazione in quanto non è stata ancora installata nessuna segnaletica verticale e l'invito è indicato solo da un grande bollo disegnato sull'asfalto del marciapiede antistante la stazione, sulla destra, ai piedi della strada che arriva dal viale soprastante.

Dopo un breve tratto scoperto si imbecca, tramite una breve scalinata affiancata da un buon scivolo per la bici, il sottopasso rivestito di lastroni, molto largo e discretamente illuminato. Ben diverso dai tanti sottopassi del metrò, puzzolenti e bui. Con pochi passi si giunge a uno slargo dove la maggioranza delle persone sceglie le scale mentre nel mezzo, un po' rientrato, c'è l'ascensore trasparente che



La sicurezza stradale è per tutti

Sulle strade milanesi si continua a morire con troppa facilità. Pedoni e ciclisti hanno spesso la peggio nelle avverse condizioni del traffico.



Una buona idea

Ogni tanto una buona idea ce l'hanno anche quelli che non hanno come scopo la difesa dell'ambiente, ma il (legittimo) profitto aziendale.

Ecco una grande impresa di trasporti e consegne, il famoso corriere Dhl, che dopo aver portato merci, documenti e ogni genere di cose in giro per autostrade e strade extraurbane, quando arriva in città le smista su furgoni più piccoli ma, qualche volta, anche su intelligenti veicoli a pedali, come questo: in sostanza, un riscio. Finalmente qualcuno ci ha pensato!

sembra sempre inattivo ma funziona benissimo ed è capiente (dovrebbe poter ospitare circa sei biciclette). In bici, per la salita, non hai soluzione alternativa al mezzo meccanico che silenziosamente e velocemente ti solleva sino alla piazza. Qui sbuchi spalle alla stazione e con vista sulla fontana e sul viale della Liberazione.

Mi sembra un'ottima opportunità da cogliere per quanti devono correre a prendere il treno e provengono dalla piazza vuoi perché ci lavorano vuoi perché sono in partenza per una gita cicloturistica domenicale. Anche nel senso inverso accorcia il tragitto e lo rende molto più semplice e sicuro.

Marco Capecchi

Negli ultimi mesi vi è stata ancora una impressionante sequenza di eventi dalle conseguenze quasi sempre mortali.

Sappiamo che non si può affrontare il tema della sicurezza stradale solo in chiave di emergenza permanente: l'esigenza di sicurezza sulle nostre strade è un tema che riguarda tutti i cittadini, andando oltre i singoli casi che la cronaca purtroppo continuamente offre.

Se è vero che, secondo i dati dell'Osservatorio Utente Deboli recentemente presentati, si è registrato un calo degli incidenti nell'area metropolitana milanese, non diminuiscono invece i morti tra le utenze deboli, per le quali si verifica un netto aumento dal 2011 al 2012: sei in più a Milano (da 39 a 45) e quasi il doppio nel resto del territorio (da 25 a 44).

Secundo l'indagine dell'Oud, pedoni, ciclisti e smotociclisti nel 2012 sono stati coinvolti in poco più della metà degli incidenti lesivi verificatisi nell'hinterland. A Milano, invece, il dato schizza al 71%; addirittura, nel capoluogo, le fasce deboli rappresentano il 77% dei morti per incidente. In quattro casi su dieci si tratta di pedoni. Secondo l'indagine, la principale causa dei decessi resta la velocità, accompagnata dall'uso del cellulare alla guida e dalla (spesso conseguente) disattenzione.

Occorre promuovere una riappropriazione della strada come spazio e bene pubblico, non a uso delle sole auto. Per questo motivo abbiamo deciso di ripubblicare il decalogo di proposte che, all'indomani della tragica scomparsa del piccolo Giacomo in via Solari, la nostra associazione aveva lanciato facendosi promotrice di una partecipata manifestazione a favore della sicurezza stradale (era il 3 dicembre 2011).

I dieci punti del manifesto per la sicurezza elaborati da Fiab Ciclobby.

Per promuovere un cambiamento concreto ed efficace, che possa tradursi in una cultura della sicurezza stradale, e favorire la diffusione di un nuovo codice etico sulle strade, Fiab Ciclobby ha elaborato **dieci proposte**:



1. Assumere un modello di sicurezza condivisa attraverso la ricostituzione della **Consulta comunale per la sicurezza stradale**, con il coinvolgimento delle rappresentanze degli utenti delle strade, inclusi ciclisti, pedoni e disabili, che possa costituire il luogo di confronto e incontro anche con i rappresentanti dei vari settori comunali.
2. Inserire l'**educazione stradale come materia di insegnamento** sin dalle scuole di grado inferiore, anche con il coinvolgimento della Polizia locale e con particolare attenzione ai temi della mobilità pedonale e ciclistica, come previsto dallo stesso Codice della strada, con disposizione purtroppo ampiamente sottovalutata, se non del tutto disattesa (art. 230, comma 1 CdS).
3. Coinvolgere le **autoscuole** per favorire una formazione in materia di guida che sia finalizzata a un comportamento rispettoso di tutti gli utenti della strada, anche i più lenti.
4. Promuovere **campagne di comunicazione istituzionale** a fini formativi e informativi con contenuti mirati alle differenti utenze stradali (ciclisti, automobilisti, pedoni, motociclisti ecc.), per sostenere la maggiore sensibilizzazione verso le esigenze della mobilità vulnerabile.
5. Valorizzare le **esperienze di partecipazione** civica, come www.sicurezzastradale.partecipami.it
6. Ampliare nelle aree urbane la diffusione delle **zone a 30 km/h** e in generale l'adozione di idonee misure di controllo e contenimento della velocità del traffico motorizzato (come raccomandato anche dal Parlamento europeo): moderazione del traffico, ma anche utilizzo diffuso degli **autovelox**.
7. Prevedere specifici **limiti alla circolazione dei mezzi pesanti** in ambito urbano e assicurare il rispetto di quelli già esistenti.
8. Promuovere l'adozione di provvedimenti tecnici, sui veicoli pesanti, per il miglioramento della **visibilità dei cosiddetti "angoli ciechi"**, spesso causa di eventi mortali.
9. Adottare specifiche misure per la **circolazione sicura delle biciclette**, alcune anche ottenibili con costi estremamente contenuti, come ad esempio: linee d'arresto avanzate (cosiddette OFO), corsie e attraversamenti ciclabili lungo le strade e **utilizzo regolamentato dei marciapiedi** (art. 39 CdS e art. 122, c. 9 Reg. att. CdS).
10. Pubblicare regolarmente **rapporti analitici sulle contravvenzioni** elevate dalla Polizia locale, suddivise per tipologia di infrazione contestata, anche al fine di consentire valutazioni di efficacia ed efficienza in ordine all'operato dei vigili.

Eugenio Galli



Fuori Classe

La professoressa Daniela Galimberti ha risposto alle domande della nostra Lucia Lochi sui laboratori per gli studenti dell' ICS "Luciano Manara", nel quartiere di Quarto Cagnino. Questa è una sintesi del suo racconto.

Tutto è incominciato tre anni fa quando, con il vicepresidente di allora e un'insegnante che si occupava del processo formativo, ci siamo resi conto che nella nostra scuola c'erano tanti ragazzi che facevano fatica a imparare secondo i soliti canoni di apprendimento e avevano bisogno di apprendere attraverso una modalità più operativa, da affiancare alle normali materie di studio. Così ci siamo inventati questi laboratori che abbiamo chiamato "Fuori classe". Perché questo nome? Perché i ragazzi escono fuori dalla classe per andare nei laboratori, ma anche per sottolineare che l'approccio operativo ha un valore didattico ed educativo molto forte.

All'inizio era un'avventura, non sapevamo quali laboratori fare, volevamo che le persone che ci affiancassero non fossero solo degli specialisti, degli artigiani, ma che avessero anche delle competenze educative; per questo abbiamo cominciato a interpellare delle cooperative.

Sapevamo che ci sarebbe stato un costo, ma la scuola non aveva nessuna risorsa, perciò abbiamo interpellato l'assemblea dei genitori che ha creduto in questo progetto e lo ha finanziato organizzando delle feste a scuola. Qualcuno poi ha portato il progetto al Consiglio di Zona 7, che ci ha creduto e ha deciso di finanziarlo in parte.

L'educatore della cooperativa ha proposto di iniziare con un laboratorio di ciclofficina e uno di strumenti musicali realizzati con materiale di riciclo. Il laboratorio della ciclofficina ha avuto un successo enorme ed è stato molto utile soprattutto per i ragazzi più difficili, che hanno storie complicate e vivono in zone degradate. Qualcuno ha detto che la riparazione può essere vista come una metafora: riparare la bicicletta è anche riparare qualcosa dentro.

L'anno dopo il Consiglio di Zona 7 ha deciso di finanziare *in toto* il progetto laboratorio. I risultati si sono visti, anche sotto l'aspetto della rendita scolastica, tanto che i bocciati da 18 sono passati a 3.

Al secondo anno abbiamo modificato alcune cose che nel primo anno non erano andate bene: abbiamo visto che i ragazzi che facevano sempre le stesse cose dopo un po' si annoiavano, così abbiamo diversificato le attività. Poi, avevamo bisogno di biciclette rotte e non ne avevamo.

Ecosì che siamo entrati in contatto con Ciclobby: Patrizia, la mamma di un ragazzo che frequenta la scuola, ha scritto a Ciclobby per

sapere dove si potevano reperire delle bici rotte da usare nel laboratorio. Le biciclette restaurate sono state messe all'asta e vendute e il ricavato è stato utilizzato per l'acquisto di materiale. Un ragazzo alla fine del corso si è stampato un volantino dove ha scritto che riparava le biciclette e ora si è iscritto a una scuola superiore; è uno dei tanti ragazzi che è rimasto entusiasta dell'esperienza in ciclofficina.

L'anno scorso grazie a vari finanziamenti abbiamo creato quattro laboratori, uno di ciclofficina, uno di falegnameria, uno di cucina e uno di DJ, in quest'ultimo i ragazzi imparavano a mixare brani musicali scelti da loro stessi. I laboratori si svolgono una volta alla settimana, durante le ore scolastiche, prevalentemente le ultime due ore, utilizzando gli spazi della scuola: li frequentano i ragazzi delle seconde e terze, in media da 20 a 25.

La cosa sorprendente è stata vedere che gli stessi ragazzi che fuori erano dei teppistelli, dei bulli, in questi laboratori creavano invece di distruggere. I ragazzi delle terze partivano dalle conoscenze fatte in laboratorio per la preparazione della tesina da portare a fine anno, invece di lavorare sul solito argomento teorico. Un ragazzo, che aveva fatto sia il laboratorio di ciclofficina che di falegnameria, nel congedarsi dopo l'esame ha ringraziato gli insegnanti perché frequentando i laboratori ha potuto constatare veramente che sapeva fare qualcosa e non solo prendere brutti voti.

Quest'anno la scuola è entrata in un progetto finanziato dall'Unione Europea con il Fei (Fondo Europeo per l'Integrazione dei cittadini di paesi terzi) coordinato dalle università di Bicocca e Politecnico, insieme agli Ics "Calasanzio" e "Cadorna"; è un progetto di integrazione interculturale a cui noi partecipiamo in quanto la metà degli studenti che frequentano i nostri laboratori sono stranieri.

Quest'anno due laboratori, uno di cucina e uno di arte, sono autogestiti dalla scuola, nel senso che sono gli stessi insegnanti che guidano gli alunni; purtroppo temporaneamente non c'è la ciclofficina perché l'educatore che l'ha sempre seguita è impegnato in un altro progetto.

Per noi la parte organizzativa è molto elaborata, bisogna vedere gli orari, gli allievi da mettere assieme, quali laboratori possono frequentare: ma sappiamo che i ragazzi aspettano con gioia l'apertura dei laboratori. Vi invitiamo: venite a vederli!

Intorno a Expo 2015, ai progetti, ai costi, alle opere da realizzare, e soprattutto a quel che resterà dopo, è in corso da tempo un dibattito con opinioni variegate. Così vi è chi ritiene Expo una straordinaria occasione di rilancio dell'economia green, e chi paventa il rischio di ulteriore, irreversibile consumo di suolo e nuove colate di cemento.

Uno dei progetti su cui i media hanno recentemente puntato l'attenzione è quello della cosiddetta "Via d'acqua", il cui contenuto tuttavia risulta spesso di scarsa comprensibilità. Cosa è la via d'acqua di cui si discute? Dove si colloca? In cosa consiste il progetto? Perché suscita numerose perplessità e riserve, se non addirittura aperte opposizioni?

Lo stesso Consiglio Direttivo di Fiaab Ciclobby ha espresso la propria contrarietà al progetto, sia rispetto ai contenuti sia rispetto ai metodi, che non hanno consentito una reale partecipazione dei cittadini sin dalle prime fasi e si sono sostanzialmente limitati a calare dall'alto un'idea scenografica ma senza aderenza alle esigenze del territorio e priva di reale fruibilità, attuale e futura.

Ciò premesso, è importante capire su cosa verte la discussione per riuscire a farsi un'opinione e poter così distinguere il destino di un progetto faraonico rispetto a quello di un mero raccordo di percorsi ciclabili, o ciclopedonali, dunque di opere "su terra" che sarebbe tema ovviamente del tutto diverso. In altre parole: un conto è la realizzazione di interventi "leggeri" di messa a rete di itinerari per la mobilità sostenibile, magari già esistenti, un altro è la realizzazione di opere dal costo esorbitante, che risultano alla fine inutili, di notevole impatto ambientale e magari persino dannose. Non sarà quindi neppure la bici a costituire l'alibi per simili scempi del territorio.

Per cercare di saperne di più abbiamo chiesto a un esperto della materia, Guido Rosti, geologo, già direttore centrale ambiente in Provincia di Milano e direttore del Settore ambiente in Comune di Milano, di aiutarci a capire meglio il progetto al fine di darne informazione ai nostri lettori.

E.G.

Navigli veri e vie d'acqua false

In merito al progetto delle così dette *Vie d'acqua*, connesso a Expo 2015, risulta indispensabile fare chiarezza con alcune approfondite considerazioni, in quanto la denominazione stessa del progetto e il modo con cui è stato presentato possono falsare quello che è effettivamente in corso di realizzazione.



La questione della “via d’acqua” per Expo 2015

Infatti è opportuno sottolineare che si è ben lontani dal far nascere *un nuovo Naviglio*, come da qualcuno si è sentito dire. Si fa invece erroneamente riferimento a quelle azioni comprese nel Masterplan *Expo 2015* che vanno sotto il nome di *Vie d’acqua*, denominazione questa *ab origine* ingannevole e fuorviante in quanto, al contrario, riguarda semplici canalizzazioni di acque per alimentare le zone umide del sito Expo, di sezione e portata estremamente limitata (circa 2 mc/sec), per lunghi tratti addirittura in condotta chiusa (tombinati), e quindi di impensabile navigazione neppure per un kayak, ma anche di costo esorbitante (circa 80 milioni di euro e da quanto abbiamo potuto capire si tratterebbe di un costo di 2,28 milioni di euro a chilometro, un valore francamente impresentabile).

Più realisticamente, e chiamando le cose con il loro nome senza pomposità, si tratta quindi praticamente di realizzare solo una piccola roggia, molto costosa, che serpeggia da nord a sud nell’ovest di Milano per portare acqua dal canale Villoresi al sito espositivo per alimentarne il laghetto, per poi uscirne e raggiungere il Naviglio Grande a San Cristoforo, con un beneficio di contributo idrico per lo stesso assolutamente esiguo e quindi un’opera che serve a ben poco, fa tanto male e costa tanto.

La roggia ha le seguenti caratteristiche:

- Via d’Acqua Nord - dal Canale Villoresi al Sito Expo lunga 7,3 km
- Via d’Acqua Centrale - tratto incluso nel Sito Expo, lunga 2,3 km
- Via d’Acqua Sud - dal Sito al Naviglio Grande (San Cristoforo), lunga 11,4 km.

E quindi in totale la lunghezza sarà di 21 km di cui 16,5 a cielo aperto e 4,5 tombinati o sifonati.

Per contro i lavori avranno un impatto devastante su territori protetti e tutelati come il Parco delle cave, il Parco di Trenno e il Boscoincittà.

Di fatto il Comitato per i referendum ha più volte contestato in svariate sedi tale scelta progettuale, proponendo un ben differente tipo di approccio e utilizzo di una somma così rilevante di denaro pubblico. Un approccio diverso sotto il profilo ambientale, sotto quello economico, diverso soprattutto sotto l’aspetto dell’eredità che Expo lascerà come vero patrimonio riconquistato dalla città.

Vale solo la pena di ricordare a tale proposito che anche la Regione Lombardia

e in particolare il Consiglio, con propria mozione del lontano 21/12/2011 sottoscritta da Pdl, Lega, Pd e Ud, aveva impegnato la Giunta a “[...] destinare una parte consistente dei circa 175 milioni previsti nel budget per Expo 2015 per la realizzazione della via d’acqua, alla risistemazione della Darsena, alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei navigli e alla riapertura, ove possibile, dei navigli nel centro della città di Milano”.

A tutto quanto sopra sembra opportuno aggiungere che per un intervento di tale importanza, che sconvolge l’ovest milanese, non è stata neppure attivata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e proprio a seguito di tali gravissime carenze *Milanosimuoove* ha inoltrato già nel 2012 ben due diffide formali alla società Expo, cadute totalmente nel vuoto; Italia Nostra ha proposto serie e approfondite ipotesi alternative assolutamente inascoltate o ritenute inapplicabili; la Consulta Comunale dei referendum ha dato parere fortemente negativo suggerendo un ventaglio di ipotesi alternative e meno invasive; il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere dettagliatamente negativo: tutto inutile, i lavori sono partiti regolarmente e avanzano febbrilmente.

Tutto ciò premesso, la proposta avanzata, che proponeva un utilizzo diverso di una parte di quei fondi disponibili, si articolava secondo i seguenti criteri:

1. Sostituzione della fonte di alimentazione del sito espositivo (Canale Villoresi) mediante l’utilizzo di pozzi freatici (esistenti e nuovi). In tal modo si sarebbero potute convogliare acque di prima falda, con un costo realizzativo enormemente inferiore, consentendo di liberare ingenti somme. In merito alla fattibilità di una tale operazione preme sottolineare che tale tipo di scelta è già stata effettuata dal Comune di Milano in un altro sito di grande qualità ambientale qual è il *Boscoincittà* dove tutte le aree umide, ricche di flora e fauna spontanea, vengono alimentate dai pozzi dismessi della Centrale Acquedotto di via Novara. Analogamente, per allontanare tali acque dal sito, si sarebbe potuta utilizzare la rete irrigua esistente e in parte inutilizzata come dettagliatamente proposto dal progetto di Italia Nostra.
2. Utilizzo di gran parte dei fondi disponibili e così liberati, in aggiunta a quelli già destinati al completamento di tutte le opere idrauliche in corso di realizzazione da parte di una pluralità di soggetti istituzionali,

necessari a rendere effettiva la navigazione dal lago Maggiore alla rinata Darsena di Milano, e in particolare: destinare la residua somma alle finalità di completamento delle opere idrovie necessarie alla riapertura della tratta Locarno – Milano – Venezia, con priorità temporale assoluta per il ripristino della navigazione fluviale lungo la prima tratta che collega la Darsena di Milano a Malpensa, che sarebbe stata di importanza strategica sotto i profili economico, turistico, ambientale e della mobilità locale, soprattutto in previsione di Expo 2015. Tale ipotesi realizzativa avrebbe anche potuto tener conto delle interessanti e approfondite indicazioni appena scaturite dal progetto di fattibilità di riapertura della Fossa interna, redatto dal gruppo di lavoro insediato dal Comune presso il Politecnico di Milano per consentire l’accesso al cuore della città di natanti turistici, ma anche, parallelamente, per liberare la “Cerchia” dal traffico veicolare privato non residente, riportandola al suo ruolo originario e favorire così una fruibilità ciclopeditone e del servizio pubblico sicuramente mirata a una migliore qualità della vita cittadina.

L’obiettivo principale di tutto quanto proposto di realizzare con gli enormi fondi disponibili, ben lungi dal mirare al modesto obiettivo di disporre in futuro per l’agricoltura di 2 mc/sec d’acqua nel Naviglio Grande, avrebbe prodotto al contrario non solo una riscoperta storico-culturale-paesaggistica del sistema dei navigli nel suo complesso, ma sarebbe stata altresì la condizione di partenza per lo sviluppo di un turismo a mobilità dolce e sostenibile che avrebbe potuto innescare, con un volano virtuoso, sia la riscoperta culturale, storica e ambientale dei territori attraversati e la creazione di *green areas*, ma anche e soprattutto uno sviluppo economico sostenibile legato a turismo, commercio, agricoltura, ristorazione e artigianato.

Sarebbe stata una tessera quindi non certo trascurabile di contributo concreto, possibile e realistica, per la costruzione del mosaico di una “Città ideale” dunque, non solo finalizzata alla bellezza, ma anche e soprattutto alle opportunità di crescita consapevole e al benessere dei suoi abitanti.

Guido Rosti
(membro del Comitato referendario Milano-Simuoove, della Consulta cittadina per i 5 referendum, del Gruppo di studio Politecnico di Milano di fattibilità per la riapertura dei navigli milanesi)



Milano ciclabile

Muoversi con modalità sostenibili, e in particolare in bicicletta lungo il percorso casa-scuola, è un modo per portare a un risparmio energetico e a una riduzione delle emissioni inquinanti, ma anche ad avere bambini e ragazzi più autonomi e città più vivibili.

Il progetto, coordinato dalla London European Partnership for Transport (Lept) con il supporto di altre organizzazioni con grande esperienza nel campo della mobilità sostenibile tra cui le belghe Mobiel 21 e Polis, l'olandese Dtv e la spagnola Gea21, è cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma "Energia Intelligente-Europa". Sparse in tutto il continente sono le città partner del progetto che si occuperanno della sua implementazione fino a marzo 2016: oltre a Milano e Madrid, in rappresentanza dell'Europa mediterranea, vi sono infatti la tedesca Bielefeld, Londra ed Edimburgo, Budapest e Cracovia e la provincia olandese del Noord Brabant.

In ognuna di queste un gruppo di scuole verranno progressivamente coinvolte nel progetto che è articolato in due percorsi distinti: il primo di "accreditamento delle Scuole" destinato alle primarie, il secondo degli "ambasciatori della Bicicletta" rivolto invece ai ragazzi delle scuole secondarie di primo e secondo grado.

La scelta di intervenire sugli spostamenti casa-scuola si inserisce in una lunga tradizione internazionale di progetti sulla mobilità dei minori: le prime esperienze di questo tipo nascono infatti in Olanda alla fine degli anni '70, per poi diffondersi in Gran Bretagna e da lì in molti paesi europei ed extra europei. La promozione di una mobilità più sostenibile su questo tipo di percorsi presenta infatti una maggiore semplicità organizzativa rispetto a quelli extrascolastici, in particolare: la possibilità di intervenire su percorsi sempre uguali, solitamente di lunghezza contenuta, utilizzati quasi quotidianamente e nella stessa fascia oraria da parte di un grande numero di persone.

Se dunque l'ambito di intervento di Stars non appare particolarmente innovativo, lo è invece la metodologia che non è basata sullo sviluppo di un'unica proposta (come avviene ad esempio nel caso dei pedibus o dei bicibus), ma sulla valorizzazione della pro-

Il progetto europeo Stars Un'occasione per lo sviluppo della mobilità ciclistica nelle scuole

È finalmente partito a Milano, dopo una lunga attesa, il progetto europeo Stars (Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools). Il suo obiettivo è aumentare di almeno il 5% il numero degli studenti delle scuole primarie e secondarie che si muovono con modalità sostenibili.



gettualità locale già in atto, la promozione di ulteriori iniziative attraverso lo scambio di buone pratiche tra le città partecipanti, l'utilizzo di meccanismi premianti tra le scuole e l'educazione tra pari per gli studenti più grandi.

Ma vediamo più da vicino in che cosa consistono i due percorsi progettuali.

L'accreditamento: si rivolge alle scuole primarie e prevede l'individuazione di un Gruppo di Lavoro che deve essere costituito da un mix equilibrato di docenti, studenti e altri portatori di inte-

Le ghost bike di Milano

Le ghost bike (letteralmente "bici fantasma") sono quelle che, anche a Milano, ricordano una persona uccisa dal traffico mentre andava in bicicletta.

Le bici bianche (*ghost bike*) sono una tradizione diffusa in tutto il mondo da alcuni anni: nei luoghi dove un ciclista è stato ucciso per strada vengono posizionate biciclette tutte dipinte di bianco, che servono per ricordare la vittima e sensibilizzare chi le vede sui pericoli provocati da comportamenti distratti, o criminali, alla guida di veicoli a motore.

A Milano negli ultimi anni sono state, purtroppo, deposte una serie di *ghost bike*, a loro volta spesso vittime dell'inciviltà. La bici bianca di Giacomo, in via Solari, è stata prima danneggiata e poi rubata dopo essere stata riparata e ridipinta almeno due volte. La bicicletta di Pier Luigi, in viale Sarca, è stata devastata una prima volta e dopo essere stata cambiata e riportata sul luogo dell'incidente, durante una serata molto emozionante con la





Il recupero dei “catorci”: una buona iniziativa, ma...

Il Comune di Milano ha preso un’ottima iniziativa, quella per il recupero e il riuso delle bici abbandonate e vandalizzate. Purtroppo ci si è messa di mezzo la burocrazia.

Aluglio 2013 un avviso pubblico del Comune di Milano avvertiva che l’era aperto un bando pubblico per le organizzazioni senza fini di lucro che volessero recuperare e riutilizzare i “catorci” di bici, abbandonate e spesso vandalizzate o derubate di pezzi da ladri di passaggio, che si vedono troppo spesso legati a pali, paletti e rastrelliere in giro per la città. Naturalmente prima il Comune aveva emesso un’ordinanza sui limiti di tempo perché una bici non più utilizzabile venga considerata abbandonata, e un indirizzo per la rimozione di questi rottami e la loro consegna all’Amsa.

Il bando del Comune parlava di riutilizzo per progetti di interesse pubblico, come la creazione di opere d’arte o di pezzi d’arredamento; ma subito hanno drizzato le orecchie le ciclofficine, o almeno le più attente, che giustamente considerano di interesse pubblico il loro lavoro, anche se non produce opere d’arte, ma, meglio ancora, biciclette di nuovo funzionanti. L’interesse pubblico poi è ancora più evidente per le ciclofficine sociali, come quelle delle associazioni Movida e Animondo, o del Naga-Har, che utilizzano il lavoro sulle bici per aiutare lo sviluppo di persone in difficoltà per problemi fisici, psichici o sociali.

Eil Comune non le avrebbe di certo lasciate fuori, ma, come spesso accade in Italia, ci si è messa di traverso la burocrazia. Il recupero dalle strade è partito, il bando scadeva il 14 novembre 2013, ma il Comune non ha trovato nessuna Onlus, né artistica né sociale, che avesse i requisiti, e perché? Perché ci voleva l’autorizzazione al trasporto e gestione del rifiuto ferroso, senza la quale Amsa non può concedere questo materiale che è classificato rifiuto; autorizzazione che, si noti, non è comunale ma provinciale. Certo, una Onlus che abbia l’autorizzazione forse c’è, ma bisogna trovarla, oppure una che non ce l’ha avrebbe potuto fare una “associazione temporanea” con una azienda autorizzata, ma evidentemente nessuna ci è riuscita. Queste informazioni le ho avute da Fabio Lopez (Direttore Progetto Ciclabilità Comune di Milano), che ringrazio. E più lo ringrazieremo se riuscirà a risolvere il problema facilitando la partecipazione delle Onlus, che è naturalmente la condizione per poter aprire un nuovo bando con la speranza di avere dei risultati.

Peccato che un funzionario che si occupa dei mille problemi della ciclabilità debba perdere tempo ed energie per aggirare o scavalcare questi ostacoli burocratici: ma siamo in Italia!

Donata Schiannini

resse (genitori, associazioni ecc.), supportati da un esperto esterno, denominato *Advisor*. Compito principale del Gruppo è quello di promuovere e gestire la realizzazione di iniziative di promozione della mobilità sostenibile destinate agli studenti e alle loro famiglie e produrre una documentazione del lavoro svolto attraverso la stesura di un Piano di Attività, che, accessibile sul sito del progetto, consentirà a tutte le scuole partecipanti di scambiarsi idee e buone pratiche.

Al termine dell’anno scolastico le scuole vengono premiate con l’assegnazione di una medaglia di bronzo, d’argento o d’oro in base a ciò che sono riuscite a mettere in campo.

Gli **Ambasciatori della bicicletta**: si rivolge specificamente agli studenti delle scuole secondarie (11-19 anni) ed è basato sull’educazione tra pari, che risulta molto più efficace in questa fascia di età rispetto a quella insegnante-alunno. Il percorso prevede l’individuazione in ogni scuola di un gruppo di studenti detti Ambasciatori, che vengono incoraggiati e supportati nella realizzazione di campagne di sensibilizzazione all’uso della bicicletta destinate ai loro compagni di scuola. Momento clou del percorso e, al tempo stesso, cartina di tornasole per verificare l’efficacia del loro lavoro, sarà la *Cycle Challenge*, una sorta di gara in bicicletta a distanza tra le scuole partecipanti che grazie a un sito interattivo si sfideranno durante tutto il mese di maggio.

Il progetto a Milano

Icontatti con le scuole milanesi, iniziati alla fine dello scorso anno scolastico, hanno portato all’adesione di 8 scuole superiori (ben più delle 5 richieste dai coordinatori), alle quali sono stati offerti oltre al supporto di un *Advisor* per lo sviluppo del percorso degli Ambasciatori, anche dei laboratori di manutenzione della bicicletta tenuti dai volontari di Fiab Ciclobby, un incontro con la Polizia locale e soprattutto dei momenti di incontro a livello cittadino il primo dei quali si svolgerà il 7 aprile a Palazzo Reale. Il coinvolgimento delle scuole primarie, rimasto quest’anno al di sotto degli obiettivi previsti, a causa di un ritardo nella comunicazione del progetto, avrà invece il suo massimo sviluppo nel prossimo anno scolastico, durante il quale si prevede l’adesione di una ventina di plessi. L’occasione per dare visibilità al progetto a livello cittadino sarà data dalla partecipazione delle scuole Stars al Cyclopride che si svolgerà l’1 maggio.

Monica Vercesi (Advisor Progetto Stars e socia Genitori Antismog)

moglie del giornalista ucciso, versa oggi in pessime condizioni, sempre a causa di successivi atti vandalici.

Le *ghost bike* milanesi sono preparate dalle ciclofficine popolari della città e collocate durante le *Critical mass* del giovedì sera, con un gesto che non cerca protagonisti individuali ma vuole essere una ricordo di tutta la città ciclistica per le vittime.

Negli ultimi mesi per le strade di Milano ci sono due nuove bici bianche: in corso Europa, dove è stato ucciso Ahmed, e in via Pola, per Fernanda. Per il momento non c’è stato accanimento, anche se alla bicicletta che è in pieno centro viene continuamente tolto il cartello che racconta che cos’è e perché è lì: forse dà fastidio che tutti possano leggere che si può morire per uno sportello aperto distrattamente in piena Area C a Milano.

Visto che le *ghost bike* sono palesemente biciclette inutilizzabili (di solito vengono fatte senza componenti asportabili e con tutte le parti meccaniche saldate) chi le danneggia vuole solo ed esclusivamente colpire un simbolo.

Nelle prossime settimane, oltre a riparare la bici di Pier Luigi per la terza volta, verrà fatta una nuova bicicletta per Giacomo: alla sua età deve poter pedalare anche là dove si trova ora.

Marco Mazzei



Parole su due ruote

Filastrocca del mese di giugno, il contadino ha la falce in pugno: mentre falcia l’erba e il grano un temporale spia lontano.

Gli scolaretti sui banchi di scuola hanno perso la parola:

apre il maestro le pagelle e scrive i voti nelle caselle...

“Signor maestro, per cortesia, non scriva quel quattro sulla mia; quel cinque, poi, non ce lo metta sennò ci perdo la bicicletta: se non mi boccia, glielo prometto, le lascio fare qualche giretto”.

Gianni Rodari





Non l'ho proprio vista!

Una ragazzina di quindici anni in bicicletta, all'incrocio tra le vie Betti e Ogetti, nel quartiere Bonola, investita da una Toyota: gravissima, in rianimazione all'ospedale. Una donna di 79 anni in bicicletta in via Pola, all'incrocio con viale Restelli, investita e ammazzata da un camion. In viale Monza una ragazzina di tredici anni travolta da un furgone mentre attraversa a piedi a un semaforo verde, anche lei in rianimazione. A Gessate una donna della stessa età travolta e uccisa da una Smart mentre a piedi torna dalla messa attraversando la strada sulle strisce pedonali.

Ma che cosa sta succedendo? Guidano tutti sotto l'effetto dell'alcol o di qualche altra droga? No, e quasi se ne stupiscono i cronisti che raccontano questi fatti sui giornali: «L'uomo, così hanno subito accertato le analisi, non guidava sotto l'effetto di droghe o alcolici.» «I suoi documenti sono a posto, la patente e l'assicurazione sono in regola, hanno spiegato i vigili. Non sembra che l'uomo fosse sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o dell'alcol.»

Ma forse sono vecchi, vecchissimi, non ci vedono più bene, tanto che sarebbe meglio se non gli avessero rinnovato la patente? Nemmeno questo: di quello del camion non sappiamo l'età, ma quelli della Toyota, della Smart e del furgone hanno uno 46 anni, uno 40, uno 50.

Allora sono tutti incivili, selvaggi, pirati? No, nemmeno questo, e i cronisti, sempre un po' stupefatti, lo annotano: «Si è fermato per prestare soccorso.» «L'automobilista si è fermato per soccorrere.» E non sono neppure marocchini o albanesi, no, sono italiani tutti e quattro. E, dopo il fattaccio, ne hanno grande e sincero dispiacere: «Il conducente del camion è stato accompagnato al Niguarda in codice verde, per un forte stato di agitazione.»

Sono queste le parole classiche di quegli investitori stradali che non sono pirati, perché si fermano a dare soccorso, e spesso sono sconvolti per avere ucciso o gravemente ferito una persona. Ma perché non l'hanno vista? Proviamo a trovare delle risposte.

Così i cronisti cominciano a chiedersi quale sia la vera causa dell'investimento, e per prima cosa riportano le dichiarazioni che gli investitori hanno dato alla polizia: «ha raccontato di non aver proprio visto quella donna. Ha giurato di non essersi accorto di lei.» «l'automobilista ha ammesso le proprie colpe e ha detto di non aver proprio visto la ragazzina.» «L'uomo, sentito in udienza, ha spiegato di non avere visto il semaforo rosso.»

Per i camion una spiegazione c'è. Lo sappiamo da tempo che i veicoli chiusi, soprattutto quelli più grandi, hanno "angoli ciechi" per i quali il conducente non riesce a vedere parti della strada. Ci battiamo da tempo perché diventi obbligatoria, almeno nei camion, una telecamera vicina al posto di guida che inquadrerà proprio questi angoli; e, se mai ci riusciremo, bisognerà poi che i camionisti la guardino, l'immagine della telecamera.

Ma per gli altri tre, quelli in auto e in furgone, la spiegazione è solo una: **se non ha visto, è perché non ha guardato.** E di questo le spiegazioni possibili sono due: una, la velocità, e due, la distrazione.

Per un automobilista che va troppo veloce basta distrarsi un attimo, e la vittima la vedi solo quando ce l'hai già sotto le ruote. Infatti l'investitore della ragazzina «Ha raccontato di essersi accorto dell'incidente soltanto quando ha visto davanti a sé il tragico volo della poveretta.» E il giornalista prosegue: «L'automobilista guidava tra i quaranta e cinquanta all'ora, non a una velocità folle ma comunque nemmeno alla velocità prevista. La vittima è stata sbalzata di otto metri». Mi permetto un dubbio: tra i 40 e i 50 all'ora forse l'avrebbe vista. E comunque, se davvero a quella velocità l'ha sbalzata di otto metri, vuol dire che 50 all'ora è già una velocità abbastanza alta da uccidere, contrariamente a quanto pensano i numerosi nemici delle "zone 30".

La seconda spiegazione sembra avvalorata dallo stesso giornalista: «Possibile allora che l'automobilista avesse la vista occupata dal cellulare?». Già, perché il cellulare ormai non è più solo un telefono che può occupare l'udito o al massimo, se lo usi senza auricolari, ti fa togliere una mano dal volante; ci sono gli Sms e ci sono quei marchingegni con cui si telefona e si leggono e scrivono le mail, c'è chi guidando guarda le previsioni del tempo. Gli americani sono sempre avanti: infatti sul "Corriere" del 9 gennaio abbiamo letto che secondo recenti studi americani l'uso del telefonino per leggere e scrivere provoca più morti in incidenti che l'uso di droghe e alcol.

In Italia, invece, verificiamo che la tendenza a dare la colpa a chiunque meno che all'investitore: per l'incidente di Gessate i cittadini accusano di negligenza il Comune e/o la Provincia che non hanno messo in sicurezza la via, e il cronista si chiede: «L'anziana ha compiuto una mossa azzardata? Non ha ben verificato il livello del traffico prima di avventurarsi nell'attraversamento?». Ma accidenti, era su un passaggio pedonale, che cosa doveva ve-

L'è mai tròpp tardi per imparà a pedalà

È questo uno dei godibili racconti in milanese pubblicati di recente dall'editore Meravigli con il Circolo Filologico Milanese; l'ha scritto una ciclista e ciclobbista di lungo corso, Paola Barsocchi, che anche in questo modo fa conoscere al pubblico la nostra associazione e la nostra passione per la bicicletta.

Quand seri ona tosetta seri on poo on ma-s'c e a Natal domandavi semper al Bambin Gesù de portamm ona bicicletta, ma tutt'i ann, invece, rivava la sòlita pigòtta. El mè visin de cà, on fiolett de la mia età, ghe l'aveva la bici, ma 'l voreva nò imprestamméla e insci hoo mai imparaa a pedalà. Anzi nò, hoo imparaa che gh'avevi giamò 50 ann sonaa, ma hoo imparaa! 'Dess ve cunti sù come hoo faa! Ona vòlta seri a cà de amis e m'hann invidaa a

fà ona gita in bici. Quand hoo dii che seri minga bònna hann dii: «L'è minga possibil! Impara! L'è insci bell!» Allora vun el s'è offert de insegnamm. El m'ha dii: «Se te voeuret, vègni a toeutt domènica, caregom i biciclet in su l'otomòbil e poeu andemm in d'on quei sitt che gh'è minga de macchin e te foo imparà.» «De bon? Volentéral!» hoo rispòst mè. Fasendo finta de vess interessada a imparà. «Ma gh'ho

nanca la bici... 'Me foo? Hoo troà la scusa... «L'è nò on problèma: te la troeuvi mè.» «E allora va ben...» hoo rispòst mè, minga tròpp convinta.

«Allora se vedom domènica ai trè or, buòna nòtte!» el m'ha dii 'sto mè amis intanta ch'el me salutava. «Va ben... se vedom» gh'hoo rispòst. Dòpo hoo pensaa e se ghe la foo nò a imparà... che figura! e se poeu lù el gh'ha minga pazienza de damm a trà, 'se foo?

Allora savii 's'hoo faa? In settimana hoo ciappaa la saltafoss del mè fioeu, pesanta 'me on accident, e sont andada dedree de cà mia, al Lorentegg, in di stradin in doe gh'hinn domà i palazz di offizzi, senza traffich e anca pòca gent a pee, insci de minga 'vegh vergògna a famm vedé.

Hoo cominciava a proà a stà in equilibri, in sul marciapèe, per ona quai pedalada: che fadiga! Quand 'rivava on queivun a pee, frenavi e spettavi che l'era passaa: gh'avevi paura de 'ndagh adòss; se gh'era ona macchina par-



Milano ciclabile

rificare? Comune e Provincia che cosa dovevano fare, accendere falò per segnalare un passaggio pedonale in paese, davanti alla chiesa?

Poi c'è quel tipo di giornalista che, se non può dare la colpa alla vittima, tende almeno a giustificare l'investitore. Dopo l'incidente di viale Monza abbiamo letto che l'investitore «prosegue, forse crede di aver solo leggermente ferito quella persona, spera che non sia successo niente di serio, nulla che gli impedisca di andare a lavorare.» E perché non ha visto il semaforo rosso? perché, non ci crederete, «pioveva forte». Una cosa che a Milano non capita mai...

Bene, ma noi, che cosa possiamo fare? Intanto, smettiamola di pensare che tutti gli automobilisti che ammazzano la gente sono drogati o ubriachi; le statistiche dicono che in realtà questi non sono più del 3 per cento. Poi, verifichiamo che cosa sta scrivendo il Parlamento nel testo della legge sul nuovo reato di "omicidio stradale": se è omicida chi guida alcolizzato o drogato, perché sa di poter uccidere quando si mette al volante in quello stato, è omicida anche chi va troppo veloce, perché lo sa benissimo anche lui; e lo è anche chi si distrae, chi non guarda la strada. Così le condanne di queste "brave persone" saranno più serie, e se non vogliamo aumentare l'affollamento delle carceri un rimedio c'è: siano condannati ad assistere i feriti nei reparti ortopedici e neurologici degli ospedali.

Chiudo con un ricordo da vecchia ciclista: due volte in cinquant'anni sono stata abbattuta da una portiera, e tutte e due le volte è sceso dall'auto un ragazzo, sinceramente dispiaciuto, che mi ha detto «Mi scusi, non l'avevo vista!». Per fortuna non avevo niente di rotto e sono riuscita a dire «Meno male, perché se mi avevi vista eri un assassino, invece così sei solo un cretino!». Ma forse sbagliavo: anche chi non ha visto, a volte, è un assassino.

Donata Schiannini

Una manifestazione che è anche una festa: ManiFesta

Nel pomeriggio di domenica 15 dicembre, nelle strade del quartiere Sarpi-Canonica, si è svolta la prima manifestazione di cittadini di Milano, e forse d'Italia, per ottenere una zona 30 con isola ambientale.

I cartelli dei manifestanti chiedevano aria pulita, no al passaggio dei furgoni commerciali inquinanti, più sicurezza e vivibilità e la zona 30, isola ambientale con severe limitazioni al traffico inquinante dei furgoni commerciali che si vanno a rifornire dai grossisti cinesi in tutte le ore del giorno e anche la domenica in barba ai divieti regionali che proibiscono la circolazione dei veicoli inquinanti in tutto il periodo invernale.

La manifestazione è stata indetta dalla associazione **Vivisarpi** con la collaborazione del comitato **Sarpiciclabile** sulla base di un progetto di isola ambientale che era stato disegnato dalla associazione



Fiab Ciclobby più di due anni fa all'interno del progetto Ciclomilano, ed era già stato approvato dal Consiglio di Zona.

La manifestazione intendeva sollecitare l'amministrazione comunale a realizzare presto questo intervento che nel progetto di Ciclobby richiederebbe una spesa molto contenuta in quanto prevede solo l'apposizione della opportuna segnaletica, la modifica di alcuni sensi unici e la chiusura della strada di fronte alla scuola di via Giusti che è ora infestata da furgoni puzzolenti.

Il corteo era composto da diverse centinaia di persone precedute da due riscio e da mezzi ciclistici di tutte le forme e dimensioni.

Uno dei partecipanti ha dichiarato: Non ci aspettavamo una partecipazione così forte anche per la contemporanea festa della parrocchia che ha diviso le forze.

Ciclobby era presente con alcuni suoi iscritti uno dei quali ha dichiarato: La parrocchia era con noi nello spirito di semplicità e di riduzione dei consumi del nuovo corso della chiesa, la prossima volta ci organizzeremo meglio, spero assieme alla parrocchia e magari riusciremo a chiudere tutto il quartiere e non solo poche vie.

Walter Monici

cheggjada, passavi visin con giò i pee perché gh'avevi semper l'impression che ghe passavi nò. Se poeu doevi fà ona curva, andavi giò de la bici, fasevi la curva e poeu andavi su anmò.

Hoo proaa anca in strada, ma gh'avevi el terror che me passaven visin i macchin e me schisciaven: insòma on disaster!

Però al terz di hoo cominciava a fà ona quai pedalada pussee, senza mett giò i pee: fasevi di progress insòma. Ma i curv nò, gh'avevi semper paura che la bici la se ribaltava.

A la domènica el mè amis l'è vegnuu a toemmm e semm andaa al Parco delle Cave. L'ha lassaa la macchina in su la Forze Armate, prima de Bagg, l'ha tiraa giò i biciclett, l'è montaa in sella e l'è andaa.

Mi vorevi minga fà figur e son saltada anca mi in su la bici. La sella de la bicicletta ch'el m'aveva portaa l'era alta che toccavi nanca terra cont i pee. Ghe l'hoo fada istess a parti e hoo cominciava a pedalagh adree.

Gh'eren i stradett pien de bus, de sass e de radis di piant che saltaven foera: l'è on miracol se son minga borlada giò.

Dòpo semm rivaa in d'on sit in doe gh'eren tanti piant: hoo pensaa «adèss el se fermerà...», macché! L'ha cominciava a fà "lo slalom" tra i piant che l'ghe passava appèna, e mi... adree con la paura de andà adòss a ona quai quercia; e tutt'i vòlt pensavi: «Ghe l'ha fada lù, pòdi faghela anca mi!»

E 'sto gandola el se girava nanca indree a vedè se ghe seri anmò ò se seri spettasciada in d'on quai foss. E i curv? Le fasevi con la gambètta giò come el Valentino Rossi. El coeur ghe l'avevi in gola, respiravi con la bocca averta e gh'avevi minga fiaa; in compens gh'avevi paura de pèrdel e allora pedalavi istess.

Gh'avevi i gamb che eren dur come un tòcch de lègn, ma vorevi minga dagh la soddisfazione de digh che seri stracca e che ghe la fasevi pù.

Me ricòrdi anmò, l'è staa in del febrar de 14 ann fa, faseva on fregg de l'accident ma mi seri sudada, masarada pegg che in del mes de agost.

Finalment lù el s'è fermaa, el s'è giraa indree e el m'ha ditt: «Ma allora l'è minga vera che te see bòna nò de andà in bici, furbetta!»

Gh'avaria tiraa adree la soa bici, ma l'era tròppa pesanta e ghe la fasevi nò a sollevala. Foera del parch, perchè l'era minga assee, semm andaa fin a Pòrta Cicca, a la fera de l'antiquariaa.

Gh'hoo tiraa adree tant de chi accident! Però s'el faseva minga insci "col piffer" che mi avria imparaa a andà in bici a 50 ann.

Adèss quell mè amis el gh'è pù... ma tutt'i vòlt che monti in su la mia bicicletta ghe disi: «Grazie Roberto, te m'hee faa pròppi on bell regall!»

Da Milan l'è grand, l'è bell, l'è viv - racconti & ricordi, ed. Meravigli-LittleItaly con il Circolo Filologico Milanese, 2013.



Milano ciclabile

Sempre più in bici a scuola

Andare a scuola in bicicletta, una volta, era normale. Oggi è quasi eccezionale, ma c'è chi pensa a rinnovare questa buona abitudine con mezzi adeguati ai tempi.

Andare a scuola in bicicletta è, nei ricordi dei più, uno dei primi momenti di autonomia della propria vita. Nella vita di paese, ma anche in quella di alcuni quartieri milanesi, l'andare a scuola in bici era normalità. Con il tempo e con l'aumento della congestione del traffico l'abitudine è diventata sempre più occasionale e, infine, eccezionale.

Poche bici davanti alle scuole, soprattutto le primarie, e tanti bambini impacchettati nei Suv segnano le mattine delle scuole milanesi. I bambini e i ragazzi poi spesso non hanno il permesso di usare la bici al pomeriggio e con gli amici. Il risultato: tanti ragazzi che arrivano ai dieci anni e passa senza saper andare in bici, senza averne provato l'emozione.

Anche per questi motivi Fiab, e in particolare Ciclobby, sviluppa da molti anni dei veri e propri cicli di lezioni nelle scuole con il dichiarato intento di contaminare le classiche lezioni impartite dagli insegnanti con i temi della mobilità sostenibile e dell'andare in bicicletta.

Si parte con delle lezioni in aula approcciando vari temi della mobilità, dall'inquinamento all'uso delle risorse, dal congestionamento delle nostre città alle nostre abitudini. I misteri della bici e del suo funzionamento vengono svelati parlando di storia, ma anche di fisica e matematica, facendo entrare la bici negli argomenti di studio dell'anno scolastico.

Poi si passa alle attività pratiche. Un laboratorio per metter mano alla bici, magari quella portata a casa, per imparare a ripararla e sapersi togliere dai guai in caso di piccoli guasti. Per tutti, ma soprattutto per chi non ha tanta

dimestichezza col mezzo, si passa poi alla prova pratica in cortile, durante la quale, oltre a sperimentare equilibrio e abilità, si comincia a vedere come si sta in strada, come ci si rapporta con gli altri mezzi, come fare a comprendere i segnali stradali. E siamo alla strada.

Quest'anno la strada è un itinerario preciso. Infatti grazie a un progetto che stiamo svolgendo insieme al Comune di Milano con Amat (Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio), con il contributo di Fondazione Cariplo, Ciclobby sta facendo educazione in dieci scuole, primarie e secondarie di primo grado, che si trovano lungo due itinerari precisi: da Affori a piazzale Maciachini e da Porta Romana all'abbazia di Chiaravalle. Con il progetto #Bicittadini infatti il Comune vuole promuovere la ciclabilità con particolare attenzione ai ragazzi utenti e, al tempo stesso, sistemare e segnalare concretamente due itinerari cittadini.

Le attività all'aperto quindi si stanno svolgendo negli spazi di questi quartieri e lungo gli itinerari per toccare con mano (o con ruota) una situazione reale, imparare a conoscere il proprio quartiere, formulare idee e proposte per migliorarlo. Tutto questo serve proprio a contrastare la tendenza al non uso della bici dei ragazzi di cui parlavamo all'inizio.

Ora che arriva la buona stagione poi sono previste gite con il coinvolgimento dei genitori in attività nelle feste di quartiere. Un modo per aprirsi alla città, ben sapendo che non siamo affatto soli. Nei contatti con le scuole si sta infatti collaborando con quei genitori che in questi mesi hanno dato vita, col gruppo della Critical Mass, all'accompagnamento a scuola in diverse realtà milanesi: se ne parla qui sotto con il titolo *Nome in codice: massa marmocchi*.

Insieme a quell'onda di biciclette mattutine si spera anche che le attività del progetto possano diventare non un bell'episodio sporadico ma un'inversione di tendenza nel modo di andare a scuola.

Valerio Montieri



I ciclisti non sporcano!

Non sappiamo se tutti i ciclisti siano così ben educati da non buttare per terra cartacce, bucce di mandarino, o peggio bucce di banana sulle quali, è noto, si scivola. Certo, molti di noi si fermano un attimo vicino a un cestino dei rifiuti per gettare qualcosa, e i più abili tentano la difficile impresa di un "canestro" in movimento. Però a Copenhagen - e altrove nel mondo - ai ciclisti ben educati viene offerta una possibilità in più: i cestini inclinati, per un lancio sicuro. Eccone uno, fotografato lungo una corsia ciclabile (attenzione: corsia, non pista) nel centro della capitale danese.



Nome in codice: massa

A metà settembre del 2013 una mamma milanese, Laura, scrive sulla bacheca Facebook di Critical Mass: "Aiutatemi ad accompagnare a scuola i miei bambini in bicicletta, devo fare un tratto di viale Monza e ho paura."

Le iniziative che hanno preso il nome di "In bici a scuola a Milano", ma sono chiamate da molti *massa marmocchi*, sono nate così: il primo appuntamento all'inizio di ottobre e poi un crescendo di richieste, scuole, eventi. Oggi sono già una decina gli istituti scolastici milanesi che hanno pedalato con massa marmocchi e, considerando il periodo teoricamente sfavorevole dal punto di vista climatico, c'è da aspettarsi che in primavera diventeranno molte di più. Ci sono due appuntamenti settimanali fissi, il martedì in viale Monza e il giovedì in piazza Napoli, altri mensili, al Cenacolo e alla Barona, altri che vengono definiti di volta in volta, da via Gattamelata a via Colletta.

La formula prevede che ci sia un nucleo minimo di genitori interessati (3/4 famiglie, con almeno una decina di bambini delle elementari), un appuntamento in un luogo né troppo vicino né troppo lontano dalla scuola, qualche minuto di chiacchiere e caffè e biscotti, e poi tutti insieme pedalando per arrivare entro le 8.30.



Dov'è la festa?

È a
Milano
in via
Anfossi
5, ma
solo se
porti la
tua bici.



Cominciamo da piccoli



foto da "Il Maestro e Margherita"

Meglio cominciare da piccoli con le buone abitudini. Ed ecco qui la piccola Valeria che, ancora in passeggino (dopo tutto, è un veicolo a ruote!), ci tiene a far notare che lei non consuma benzina, proprio come noi con le nostre biciclette. Aspettiamo di vederla a Bimbibici con la prima bicicletta.

Tocca a ti

*Come acqua
bella frèsc, buscenta
la toa vos la me riva
in sù i al de dō roeud,
lee la va...
lee la vègn
a sveglià,
desgarbià,
fà galitt in la ment.
I dō roeud
el manubri, la sella
e la soa cadèna...*

*La te pias on poo tròpp?
E che ròba la da?
Ma 's'te cerchet de fà?
Equilibri gbe voeur,
pedalà per andà
e voeuja on poo de giugà.
Se l'è nō pròppi a pòst,
mèttegh i mann
mètteghi adòss...
Sù! Sistemela ben
che la pòda girà
in sù i strad de campagna e città*

*ma, tocca a ti
... pedalà!*

Tocca a te

Come acqua
bella fresca, frizzante
la tua voce mi arriva
sulle ali di due ruote,
lei va... lei viene
a svegliare,
sgarbugliare,
far solletico nella mente.
Le due ruote
il manubrio, la sella
e la sua catena...

Ti piace un po' troppo?
E che cosa ti dà?
Ma cosa cerchi di fare?
Equilibrio ci vuole,
pedalare per andare
e voglia un po' di giocare.
Se non è proprio a posto,
mettici le mani
mettigliete addosso...
Sù! Sistemala bene
che possa girare
sulle strade di campagna e città

ma, tocca a te
...pedalare!

Da *Per chi sòna i campanei* di Mara Chierichetti, ed. Grafic Art

Massa marmocchi



Naturalmente l'evento non è perfetto dal punto di vista dell'efficacia: chi abita lontano dal punto di ritrovo dovrebbe addirittura allungare il percorso per poter partecipare, chi abita troppo vicino potrebbe tranquillamente andare a piedi. Tuttavia il successo di queste pedalate racconta in modo chiaro due bisogni primari di questi genitori: la sicurezza e la socialità.

Farsi accompagnare da ciclisti esperti fa sentire tutti più tranquilli e c'è modo di condividere i comportamenti che possano garantire la sicurezza di tutti (oltre al rispetto delle regole, da trasmettere ai più piccoli, è fondamentale imparare a osservare il traffico automobilistico e a riconoscere dove si possono nascondere i potenziali pericoli, dalle portiere che si aprono all'improvviso agli incroci con scarsa visibilità).

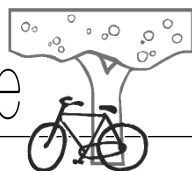
Inoltre, il momento di raduno dove i bambini giocano e i genitori chiacchierano davanti a un termos di caffè e qualche biscotto serve per iniziare al meglio la giornata, prendendosi 15 minuti di pausa dalla confusione e dalla frenesia del mattino milanese.

L'obiettivo di massa marmocchi è tutto qui: fare in modo che i genitori si abituino col tempo a essere autonomi, per poi gestire da soli le pedalate con i bambini.

Il comune di Milano ha manifestato interesse per l'iniziativa, impegnandosi ad affrontare i problemi specifici delle scuole partecipanti (dall'accesso ai cortili per chi va in bici, alle rastrelliere davanti all'ingresso, passando per una più attenta gestione del traffico negli orari di ingresso e di uscita), vedremo nei prossimi mesi se dalla simpatia si passerà ai fatti.

I gruppi milanesi hanno collaborato con quelli nati in modo altrettanto spontaneo in svariate città italiane, organizzando a fine novembre e a fine gennaio due *bike to school day* nazionali: decine di scuole, centinaia di bambini e genitori e ciclisti accompagnatori. Entrambe le volte le iniziative si sono svolte con la collaborazione e il sostegno di Genitori Anti Smog e Fiab (a Milano, Fiab Ciclobby).

Marco Mazzei



Importante serata di alleanza e di sintesi fra tre componenti della mobilità sostenibile: i ciclisti, i pedoni e gli utenti dei trasporti pubblici.

La quarta componente, i Mobility Manager, soffre di essere una razza in via di estinzione ancor prima di essersi diffusa. Ma di questi "pionieri" dell'integrazione delle tre componenti ne parleremo dopo: è un'altra storia (come direbbe il giallista Lucarelli) anche se indissolubilmente legata ai tre ferventi sostenitori della mobilità sostenibile.

Mercoledì 15 gennaio 2014 nell'ambito della 12ª stagione delle ormai tradizionali "Serate Utp" (la 2013-2014), punto di riferimento nel tempo dell'innovazione, degli aggiornamenti, delle novità e della storia del Tpl

questa tratta può essere lunga o breve. Certo se ho l'auto in box sotto la villetta e ho il parcheggio sotto l'ufficio raggiungibile in ascensore, chi usa l'auto non fa un passo, ma questa è sempre più una eccezione.

Un uso intelligente dell'auto (*car sharing, car pooling*, propulsione non inquinante, situazione speciali) non va demonizzato, ma oggi siamo ben lontani da questo e comunque non era oggetto della serata.

Quindi l'uso delle tre componenti deve essere integrato e sincronizzato con possibilità di inserimento di un mezzo (la bici) anche fisicamente nel trasporto pubblico.

Nella normalità è importante una coesistenza educata e pacifica fra pedoni e ciclisti nelle possibilità di uso delle strisce di asfalto ciclopedonali. È un esempio il Parco di Trenno a Milano dove ci sono di fatto 4 lunghe ciclopedonali parallele dove ciclisti e pedoni convivono senza incidenti o discussioni. A nord del parco in via Lampugnano c'è l'esempio di marciapiede specializzato: una parte pedonale e un parte pista ciclabile.

di pedoni e biciclette è pericolosissimo e da vietare anche per non rendere pericolosa la guida dei veicoli a motore stessi.

Il tratto della storica strada statale "numero 136 del Lago di Como e dello Spluga" fra Lecco e Abbazia Lariana vede la pericolosissima promiscuità tra ciclisti e veicoli a motore in un tratto di alcuni chilometri con gallerie sulla carreggiata in una "superstrada" con limite 70 km/h. Su una tratta in cui i guidatori di veicoli a motore per quasi 100 km viaggiano in regime di superstrada normale a due corsie, è impossibile che prestino attenzione ai ciclisti in quel tratto.

In attesa che arrivino i soldi per una ciclopedonale dedicata (ovviamente fuori dalla carreggiata cioè senza tracciare righe gialle in carreggiata), bisognerebbe dare indicazione di obbligo di uso del trasporto pubblico a ciclisti e pedoni. Comodità e frequenze bus e treni (trasbordo lontano al momento) da rivedere: effettivamente è complicato ma vale il concetto.

Sicuramente non è complicato sulla storica Strada statale "numero 1 Aurelia" (degradata a regionale, poi provinciale, ora forse comunale... fra un po' la più lunga strada romana sarà di cortile privato!) tra Cavi di Lavagna e Sestri Levante nel tratto delle "gallerie di Sant'Anna. Qui il trasporto pubblico operato con autobus che esiste (ancora, per fortuna!) con frequenze accettabili, potrebbe essere la soluzione di prevenzione del pericolo per ciclisti in una serie di gallerie (sembuie a qualsiasi ora) e per pedoni (con marciapiede non protetto e comunque intossicati dai gas di scarico dei veicoli a motore). Anche in attesa della ciclopedonale promessa...

Ho voluto approfondire questi due spunti emersi per dimostrare che l'integrazione fra ciclisti, pedoni e trasporti pubblici non è solo un piacere e una comodità ma spesso può essere una necessità. Ci vuole una regia che manca!

Questa regia è il mestiere di Mobility Manager, l'ho fatto dal 2001 per una importante azienda multinazionale che ha a cuore il benessere delle maestranze. C'è la legge Ronchi del marzo 1998 che obbliga a nominare questa figura per le entità (aziende private e pubbliche, scuole, ospedali, commercio, banche) con più di 300 dipendenti in una sede o 800 nel territorio nazionale. Dov'è il trucco? Non ci sono sanzioni per chi non lo nomina!

Solo poche Amministrazioni Pubbliche hanno creato quello di area e poche entità quello aziendale. E pensare che dopo la gestione del percorso casa-lavoro delle maestranze viene subito la gestione della mobilità per lavoro, con grossi risparmi economici e di inquinamento.

Ciclisti, Pedoni e Utenti Trasporti Pubblici insieme, meglio se coordinati da un Mobility Manager con esperienza.

Agostino Fornaroli
(Ingegnere dei Trasporti e Mobility Manager
Segretario Nazionale UTP
Rapp. Italiano di EPF
– European Passengers Federation)

I ciclisti e i loro alleati

(Trasporto Pubblico Locale) e delle ferrovie, si è svolta la serata sul tema: "Ciclisti, pedoni e utenti trasporti pubblici: uniti per muoversi meglio, con Federico Delprete (Fiab Ciclobby, i Ciclisti) e Mario Schiavoni (Cammina Milano, i Pedoni) che dopo una breve relazione sono stati intervistati da Agostino Fornaroli (Utp, Utenti Trasporti Pubblici e Mobility Manager) che ha moderato il successivo dibattito.

Dal 2002 ogni primo mercoledì del mese si svolge una "serata Utp" su temi del Trasporto Pubblico presso la sede di Fiab Ciclobby: almeno una volta nella stagione ci presentiamo in tre con ciclisti e pedoni. Forse dovremmo farlo più spesso o concordare un nuovo momento, magari trimestrale, di sintesi.

Tra le diverse spiegazioni fatte circa lo stato dell'arte e delle attese qui a Milano e in Italia in generale, fatte soprattutto dai due esponenti di settore, voglio evidenziare degli spunti importanti che caratterizzano la necessità di integrazione.

Partiamo dal fatto che le componenti non sono alternative ma sono la *consecutio* dell'uso del mezzo più adatto nel susseguirsi di uno spostamento.

Partiamo dal fatto che due sole componenti possono essere da sole esaustive e complete dello spostamento: l'andare a piedi sempre e assolutamente e la bicicletta quando può essere parcheggiata nei punti di partenza e di arrivo. Nel caso di parcheggio bici lontano bisogna poi fare un tratto a piedi. Il trasporto pubblico e l'auto invece hanno sempre una componente di tratto a piedi in arrivo e partenza, il trasporto pubblico anche nelle coincidenze e

Siamo abbondanti qui: non c'è niente da riqualificare, tranne rieducare pedoni che fanno jogging al buio di sera, anche di mattina presto, senza pettorine rifrangenti, e ciclisti senza luci, però ambedue sulla carreggiata di via Cascina Bellaria o di via Lampugnano con chilometri di parco o ciclabile a fianco.

Ma queste sono assolute eccezioni da rieducare, ogni categoria le ha! L'importante sarebbe non far finire le piste ciclabili contro muri, ma qui più che la burocrazia (è finito il tratto finanziato! Non c'è più soldi!) è la mancanza di passione nel proprio ruolo nell'accettare sempre più cose negative che il buon senso eviterebbe.

A proposito di soldi da spendere meglio per marciapiedi e ciclabili, sembra che qualcuno voglia "riqualificare" un parco già "perfetto" come quello di Trenno con una/due piste ciclabili lungo una strana "via d'acqua" ormai non più navigabile (sembra che l'acqua sia alta anche solo 40 cm e probabilmente interrata per non devastare il parco) creando una situazione che nell'ipotesi più sfavorevole...esagerando... potrebbe portare a quasi sette ciclabili di tratto parallele in poche centinaia di metri.

Ma quale è il pericolo da evitare? Quello di spezzare l'equilibrio di un parco che senza segnaletica vede spontaneamente convivere ciclisti e pedoni da 30 anni. Se proprio si deve fare una ciclabile separata dai pedoni la si faccia sul lungo confine perimetrale del galoppatoio a est.

Un altro caso di opportuna convivenza nel benessere e separazione dai pericoli sono alcuni tratti di strade storiche dove il transito

15^a edizione



Al Parco Sempione quest'anno!

La quindicesima edizione di Bimbimbici a Milano si presenta in una veste completamente rinnovata.

Lasciamo la splendida, ma un po' appartata, cornice di Monte Merlo che ci ha accolto in questi ultimi anni e ci tuffiamo in una grande kermesse cittadina. La giornata si presta perché Bimbimbici coincide con la **Giornata Nazionale della Bicicletta** indetta dal Ministero dell'Ambiente. Naturale quindi che in questa giornata chi vuol dare strada alla bici si renda visibile. Bello che lo si voglia fare tutti insieme,

Bimbimbici domenica 11 maggio a Milano e in tutta Italia

me, con una grande collaborazione che libera le idee e l'entusiasmo di tanti.

Ci trovi quindi al **parco Sempione**, precisamente nella **piazza del Cannone** dietro al Castello Sforzesco, dove Cyclopride allestirà

il **Village del Cyclopride Day**, aperto per tante iniziative fino al tardo pomeriggio.

Bimba passeggiata di un'ora (tranquilli!! la passeggiata c'è, ovviamente), ma siamo presenti tutto il giorno al parco con altre due iniziative che sappiamo incontrare la simpatia del nostro pubblico piccolo e grande. Facciamo il **circuito-guida** per i bambini, dove imparano divertendosi le regole del buon comportamento stradale, e c'è **Bisicicura** con i nostri meccanici per sistemare le bici di bambini e genitori.

La passeggiata in bici parte in tarda mattinata, come sempre. Come vuole la tradizione, premio per i gruppi scuola più numerosi.

Anna Pavan



Quest'anno al Parco Sempione!



ospite d'onore **Filippa Lagerback**



Il ciclismo lento, quello che ci fa guardare il paesaggio, che ci fa pensare, che ci fa emozionare, l'abbiamo vissuto nella prima serata di BiciMondo del 2014 nella la presentazione del libro *Velopensieri. Un ciclista fuori dal gruppo* di Francesco Ricci (Ediciclo Editore).

“Il paesaggio, qualunque esso sia, è sempre una grande offerta: perché davanti al paesaggio puoi ascoltare il respiro della psiche” (*Velopensieri*, pagina 126) e questo l'abbiamo anche rivissuto nelle immagini che Fulvio Silvestri ci ha mostrato, nel gennaio scorso, dei suoi ciclovaggi nel Grande Nord.

Sensazione che sicuramente ritroveremo nei racconti delle prossime serate, (quasi) sempre in sede, alle 21.00: non mancatele!

Mercoledì 19 marzo, attenzione a luogo e ora: ore 18.45 alla Libreria Popolare di via Tadino, in via Tadino 18, **La bicicletta di bambù**: presenta il suo libro (Ediciclo Editore) Matteo Sametti, che in sella a una bici dal telaio di bambù ha pedalato per 75 giorni e 8371 km, attraverso 10 stati, da Lusaka, in Zambia, a Lon-

BiciMondo 2014

Si è ripartiti, stateci a ruota!



dra, dove è arrivato in tempo per assistere alle Paralimpiadi, grande momento di “sport per tutti”, eccezionale esempio di uomini e donne

che non si sono mai rassegnati di fronte al proprio destino.

Giovedì 27 marzo **Bi-ciLento**: nella settimana di “Aspettando Bicinifesta”, esplorazioni in bicicletta del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, tra tappe rosa, acque dolci e salate, foreste, paesi irraggiungibili, tavolate accoglienti, strade silenziose e tradizioni rumorose. Racconto e immagini di Guia Biscàro e Annibale Osti. Sarà presente Antonio Fraiese, autore della guida *Itinerari ciclistici alla scoperta del Cilento*.

Giovedì 27 aprile **Islanda contro vento**: tre settimane in bici e tenda tra vulcani, fiordi, pecore e ghiacciai, naturalmente controvento. Racconto e immagini di Daniela Villani e Riccardo Cateni.

Giovedì 29 maggio: **In Olanda con mamma e papà**: in bicicletta per scoprire l'Olanda con le figlie di cinque e due anni, si può! Racconto e immagini di Pina Cataldi e Marco Ferrari.

Mariella Berti

L'Olanda del Nord in veliero e bici

Civiltà, folclore e tradizione dell'Olanda, il paese dell'acqua e delle biciclette.



Giunti ad Amsterdam in veliero abbiamo deciso di fare un tour notturno in battello, visto che anche pioveva. Vedere la città dall'acqua è il modo migliore per cogliere l'autentica bellezza e il vero fascino dai suoi numerosi canali e delle sue case alte e strette (nel passato i proprietari delle case pagavano una tassa in proporzione alla larghezza della facciata, così iniziarono a farle strette e a più piani), costruite su palafitte profonde fino a diciotto metri e dai caratteristici frontoni: a collo di bottiglia, a gradini e a campana. Tra le gocce di pioggia ho potuto anche vedere Nemo, il più grande centro scientifico dei Paesi Bassi progettato dall'architetto Renzo Piano.

Il giorno dopo da Amsterdam in bici per quaranta chilometri, costeggiando l'IJsselmeer e pedalando sul polder – terreno un tempo coperto di paludi e prosciugato nel Seicento con l'aiuto dei mulini a vento – siamo arrivati a Volendam, caratteristico villaggio e porto della costa sud-orientale dell'Olanda del Nord, frequentato moltissimo dai turisti. Nel pomeriggio, con due ore di navigazione, abbiamo raggiunto Hoorn, antica capitale della Frisia occidentale. È stata un fiorente

porto dello Zuiderzee e i suoi bei palazzi risalgono al suo periodo d'oro, tra il sedicesimo e il diciassettesimo secolo.

A Hoorn il giorno successivo abbiamo preso un treno d'epoca a vapore, con macchinista, controllore e altri personaggi in costume. Dal treno ho potuto ammirare un campo di tulipani. Altrimenti che Olanda sarebbe stata senza tulipani!

Dopo la visita di Medemblick e del suo castello Radbound (costruito, secondo la tradizione popolare, sul sito del castello del re frisone Radbound dell'ottavo secolo), fatto uno spuntino veloce, abbiamo pedalato per trenta chilometri per raggiungere Enkhuizen, meta finale del tour.

Pedalando nel pianeggiante "olderland" visitando le pittoresche e colorate cittadine portuali affacciate sull'IJsselmeer e sul Mare del Nord e veleggiando, ho respirato civiltà, folclore e tradizione.

Mariella Berti

La voglia di pedalare, di navigare e di scoprire mi ha fatto scegliere, nell'agosto scorso, di usufruire della combinazione veliero e bicicletta per visitare questa parte dei Paesi Bassi.

Sono arrivata ad Amsterdam, la città delle biciclette, senza la mia bicicletta. Arancina, una ibrida di colore arancione che mi sono fatta costruire, è la sola cosa che mi è mancata: sono piccola e le bici olandesi sono un po' altine. Ma comunque non è stato un problema.

Raggiunto il veliero *Mare Fan Fryslan* – barca che in precedenza era utilizzata per la pesca e che ora, adattata, accoglie magnificamente i cicloturisti – ho fatto un giro esplorativo a terra. Subito mi sono resa conto che, veramente, ad Amsterdam ci sono più biciclette che auto (ogni abitante ne possiede almeno una) e che la città è un concentrato di canali, ponti e stradine strettissime (canali interrati), con tante barche, e chiatte adibite anche a giardini.

Nel tardo pomeriggio il veliero ha preso la navigazione per Enkhuizen, punto di partenza del tour, durato otto giorni. Arrivati alla meta ho girato per Enkhuizen visitando il suo nucleo antico ricco di case d'epoca, canali, chiese, mura e porticcioli, ho gustato un panino con aringhe crude e cipolle e ho bevuto una buona birra in un piacevole locale vicino al porto.

Passata la notte a bordo, in confortevoli cabine, prese in carico le bici, in navigazione con altri cicloturisti abbiamo raggiunto Stavoren, città che si arricchì durante il Medioevo grazie al commercio con Inghilterra, Francia e Scandinavia. Poi, in bici, abbiamo raggiunto Makkum costeggiando la parte occidentale della Frisia, attraverso gli antichi e caratteristici paesini che si affacciano sull'IJsselmeer, lago artificiale che con la superficie di 1.100 km² è uno dei più grandi d'Europa. Profondo in media appena cinque metri, il lago è separato dal Mare del Nord da una diga lunga trentadue chilometri, chiamata Afsluitdijk o Grande Diga. Da Makkum, a vele spiegate (ho aiutato anch'io), attraversando la Grande Diga siamo arrivati a Texel, isola che si estende per trenta chilometri ed è la maggiore delle Isole Frisone Occidentali, famosa per le sue fantastiche spiagge che abbiamo costeggiato in bici, fer-

mandoci a visitare l'ospedale delle foche e l'antica cittadina di Den Burg.

Da Texel veleggiando abbiamo raggiunto Den Helder e da lì in bici, prendendo anche un bel po' di pioggia, su e giù per le dune, attraversando boschi e costeggiando l'oceano Atlantico, abbiamo raggiunto Alkmaar. Qui, ogni venerdì da aprile a settembre, si può osservare come da secoli viene commercializzato il formaggio, sempre con le stesse modalità in una antichissima e oggi turistica manifestazione, la "Sagra della pesa del formaggio". Noi siamo arrivati giusto il venerdì per vederla, trovando in effetti tantissima gente, anche in costume.

Nel pomeriggio, pedalando per trentacinque chilometri, siamo arrivati a Zaanse Schaanse, piacevole ricostruzione della vecchia Olanda con i mulini a vento ancora funzionanti, un cantiere navale, una fabbrica del peltro e una fattoria dove abbiamo assistito a una dimostrazione di come si fa il formaggio.

Una bici appoggiata al muro

Purtroppo è soltanto un murale in via Argelati a Milano. Ma è bello che dipingendo una casa, forse la casa dei suoi sogni, l'ignoto muralista abbia messo una bicicletta appoggiata al muro, insieme al gatto e al libro aperto sulla panchina. Un sogno di civiltà, finalmente.



Sembrano proprio contente

Si, Arianna e Caterina sembrano proprio contente del mezzo di trasporto che la mamma ha scelto per loro. E siamo contenti anche noi, perché così non inquinano l'aria che respiriamo come fanno tutti quei genitori che per portare i bambini di qua e di là non sanno pensare ad altro che a muovere un'automobile. Un unico dubbio: forse, per la loro sicurezza, sarebbe meglio legarle?

La festa di Corso Lodi

Addio DomenicheASpasso, tempi felici in cui la città tornava per un giorno a dimensione umana e ci vedeva sempre in strada con le nostre iniziative di Bicisicura. Ora dobbiamo nuovamente affidarci alle feste di via, come questa di Corso Lodi, in ottobre.



dai piccoli. Sinceramente non saprei dire se era più bello vedere i bambini divertirsi, ridere, correre, cadere e rialzarsi, incuranti dei più grandi che sfrecciavano loro di fianco, oppure osservare la passione di Silvia e di Giordana nel disegnare il percorso e seguire i tanti pargoli che pedalavano contenti.

Che contrasto con quel bimbo appollaiato moscio sul suo triciclo elettrico che ci guardava con sguardo apatico, inerte, seguito dai genitori!

Ebbene sì, hanno provato a spaventarci sin dalle prime ore del mattino con un tempo grigio e con tante goccioline di pioggia fine, uggiosa, scesa proprio quando occorreva decidere come e se andare alla festa di via e con quali iniziative, visto il tempo... Ma noi siamo ciclisti e del maltempo ce ne facciamo un baffo, perché è solo una questione di abiti adatti.

Quindi ostinati come tutti i ciclisti che si prefiggono una meta, pur se con tanti dubbi ma mantenendo la parola data a chi ci aveva invitato (Ascoservice, che ci aveva contattato in settembre), Silvia e io abbiamo caricato i nostri mezzi di armi e bagagli comprese cinque bici per bambini, birilli, gessetti e paletti.

Giove Pluvio ha perso e dalle 10.00 alle 18.15 abbiamo invaso la ciclabile di corso Lodi all'altezza di via Priula. Intorno a noi, lungo i due lati del corso, una lunga fila di bancarelle attirava

le persone del quartiere mentre il suono di canzonette sparate al massimo ci fracassava le orecchie.

Sotto al gazebo abbiamo allestito il tavolo con tutto il materiale possibile, riviste, calendari, coprisellini, BC, campanelli, magliette, il tutto illuminato dai sorrisi di Vanna, Paola e Fausto che hanno consumato la voce a colloquiare con chi si fermava a chiedere informazioni.

Alla sinistra del gazebo i nostri meccanici hanno innalzato il trespolo porta bici e riparato qualche mezzo e, quando liberi da impegni, si sono dati da fare a comunicare con la gente, perché la bici attira le persone, porta il buon umore e quattro chiacchiere sulla ciclabilità si scambiano sempre volentieri con chiunque.

Intanto sulla destra del gazebo andava in onda lo show di Silvia che, instancabile fino a sera, ha allestito un bellissimo percorso bici per bambini, molto apprezzato dai genitori ma soprattutto

Abbiamo smontato le tende alle 18.15 stanchi e con tutto lo sgombero, trasporto e riordino da fare, insomma altre due ore di lavoro... Ma contenti.

Il consuntivo economico è stato modesto ma abbiamo seminato molto. Silvia con i programmi educativi per le scuole, noi al banchetto per le iscrizioni e colloquiando con i tanti che si sono fermati.

Giornate lunghe, intense, faticose ma che mi lasciano sempre quella piacevole sensazione di aver operato nella direzione giusta, di aver regalato a quanti non ci conoscevano un istante di divertimento, di confronto sereno, di aiuto, di collaborazione.

Atutti i soci che ci leggono e che non c'erano: Avvenite, partecipate a questi eventi, ne uscirete più snelli nel fisico e più ricchi di emozioni e di contatti umani.

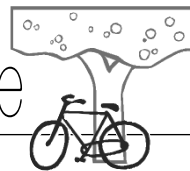
Marco Capecci

Li abbiamo eletti noi?

Al parlamento, no. Se il parlamento fosse fatto di gente così, noi ciclisti saremmo molto più felici, e non solo noi: anche i pedoni, i bambini e i polmoni di tutti. Ma ognuno deve fare il suo mestiere: i nostri rappresentanti (Eugenio Galli, Giulietta Paggiaccio) non sono politici o amministratori locali, ma si sbattono per spingere politici e amministratori a fare il loro, di mestiere, con provvedimenti che migliorino l'ambiente per tutti.

In gennaio hanno partecipato alla conferenza stampa di presentazione del progetto di legge sull'infortunio in itinere alla Camera dei deputati, ed ecco la foto che li ritrae, insieme a Diego Zardini, primo firmatario del disegno di legge. La foto l'ha scattata il deputato Paolo Gandolfi, ex assessore alla mobilità di Reggio Emilia, anche lui firmatario.





Quando gli ipovedenti ci insegnano a vedere

Il corso manutenzione

Ci ho creduto e l'ho proposto, ci hanno creduto e l'hanno accettato... ci abbiamo provato e ha funzionato alla grande!

Abbiamo tenuto, Carmen, Mirko e io, a volte coadiuvati da Vasco e Comar, il primo corso base di manutenzione per *ipovedenti*, cioè persone che per una malattia degenerativa agli occhi hanno progressivamente perso la vista. Svolgono una vita normale, hanno necessità di qualche ausilio tecnologico e si muovono da soli per la nostra città, muniti di bastone e campanello.

All'appello erano in quattro, due di Milano e due di Treviglio, due ragazzi e due ragazze. Età media? saranno intorno ai 25 anni. Due ipovedenti dalla nascita, Pietro e Ilaria; poi Roberto che, nato con una malattia degenerativa della retina, da bimbo ci vedeva e andava in bici e ora non ci vede quasi più, ma vive da solo e se la cava benissimo. Infine una ragazza, Chiara, cieca dalla nascita e con gli occhi chiusi, ma spiritosa e ardita.

Al momento abbiamo svolto già tre pomeriggi di istruzione. Abbiamo illustrato loro componenti dei quali è costituita la bici, telaio, sterzo, ruote, catena, movimento centrale, freni ecc... e glieli abbiamo fatti toccare con mano. Poi ci siamo dedicati alle ruote anteriore e posteriore; le hanno smontate e rimontate dal telaio e hanno sostituito la camera d'aria. Abbiamo cambiato i pattini dei freni, i pedali, le pedivelle, il sellino. Gli abbiamo indicato e fatto toccare con mano i diversi tipi di freni, l'impianto dello sterzo già smontato, il movimento centrale.

Certo anche per loro la manualità è una qualità importante. Come per noi occorre il "pollice grasso". Uno spettacolo vederli muovere le mani lungo la bici alla ricerca del pezzo che indicavamo loro o cercare il tappo della camera d'aria che avevano appoggiato lì vicino, o cercare di far star dritto un pattino. Mani mai prensili come le nostre abituate al possesso delle cose, bensì delicate e leggere, che sembrano transcodificare in segnali cerebrali ciò che tastano, un po' come uno scanner... La loro conoscenza è fortemente tattile, olfattiva e uditiva. Si sono sporcati le mani senza timore per conoscere cosa sono la corona, il pignone, il cambio, e per ingrassare i fili dei freni.

Ogni volta tre ore corse via senza un attimo di pausa. Docili e attenti a ogni nostra indicazione, pronti a seguirci come forse solo persone non vedenti possono fare (si devono fidare...).

L'orario del treno di ritorno pone sempre un termine alle 18.15 ma loro rimarrebbero volentieri ancora. Io, devo confessarlo, sono fisicamente stanco... perché occorre spiegare loro tutto con le parole, con i dettagli necessari a far capire cose che per noi sono facilmente visibili. Ciò che per noi è scontato per loro può essere sconosciuto.



Un percorso al buio

Nella domenica a porte aperte di Fiab Ciclobby, due gruppi di "ciechi volontari" con i nostri amici ipovedenti.

Sede aperta a Ciclobby in questa prima domenica di febbraio 2014, voluta per accogliere tutti i soci e non soci che desideravano iscriversi o rinnovare. Giornata lunga, senza soste da metà mattino a tardo pomeriggio. Il tempo piovoso della settimana ha lasciato spazio a una giornata senz'acqua ma



Oltre ai ringraziamenti a Mirko e Carmen che sono per me due sicurezze, pronte a seguirmi nelle mie avventure, penso di aver ancora una volta potuto riscontrare come gli ostacoli, nella vita, spesso ce li poniamo noi stessi, con le nostre mani. Tanto più se dalla vita abbiamo avuto molto.

Non sempre tutto è possibile, a volte le imprese sono veramente fuori della nostra portata, ma ancor più spesso non abbiamo idea di quali sono i nostri veri limiti perché non li mettiamo alla prova, ci trinceriamo dietro alla nostra pigrizia mentale e ai nostri preconcetti. Pensiamo di non essere in grado solo perché non osiamo provare e invece possiamo fare grandi cose superando ardue barriere. La nostra mente, il nostro corpo e il nostro coraggio possono trovare in noi vie che ci sembravano nascoste.

Prossimo traguardo, partecipare insieme a un evento di strada dove poter riparare le bici dei ciclisti di passaggio. E faremo anche questo.

Marco Capecci

con nuvoloni grigi minacciosi. Ciononostante in sede non ci si è annoiati. Soci venuti semplicemente in visita, altri per iscriversi, altri ancora per farsi riparare la bici. I nostri meccanici non sono rimasti con le mani in mano. Chi è entrato ha sempre trovato un ambiente attivo e attenzione. Chi poi è venuto nel pomeriggio ha trovato anche una sorpresa.

Due dei nostri amici ipovedenti, Pietro e Ilaria, hanno preparato un giro al buio per noi, noi che abbiamo occhi per guardare ma spesso siamo ciechi e non vediamo come i nostri comportamenti e le nostre disattenzioni possono creare disturbo e a volte danno ad altri. Due gruppetti di 2/3 persone, bendate, si sono succeduti nel giro di due ore. Il tragitto breve, con pochi ostacoli e tre attraversamenti pedonali, partita dalla nostra sede per andare in via Pastrengo fino all'angolo con via Pollaiuolo dove abbiamo attraversato per ritornare dal marciapiede opposto. Un giro a U che si può percorrere in non più di 5 minuti, ma ognuno dei due gruppi ha impiegato non meno di 20 minuti a seconda della fiducia in se stessi dei partecipanti. Pietro e Ilaria hanno condotto i "ciechi volontari" lungo il

dere

marciapiede spiegando loro quali e quanti ostacoli si possono incontrare lungo il cammino. Ostacoli silenziosi, salvo le bici scampanellanti che ti assalgono alle spalle e ti sfiorano facendoti barcollare per un attimo. Bidoni della spazzatura, cassonetti dell'immondizia, bici e moto legate ai pali, transenne, pilomat, auto parcheggiate sul passaggio pedonale, fioriere, *dehors*. Ostacoli che sporcano come le ruote bagnate delle bici e delle moto, ostacoli come coltelli che tagliano pantaloni e giacche quali il manubrio o lo specchietto di una moto sul marciapiede o le piante rinsecchite nei vasi, ostacoli scivolosi e fedi come gli escrementi non raccolti degli animali. Il bastone, per quanto possa essere ben direzionato, non sempre riesce a prevenire. Pietro e Ilaria insegnavano a distinguere un portone da un negozio o ad attraversare la strada analizzando la velocità delle auto in funzione del rumore. Muoversi al buio è un atto di fiducia nell'umanità, così come è una corsa a ostacoli il marciapiede anche per tutti i disabili in carrozzina, le persone anziane, le mamme e i papà con bambini e passeggini.

«Un'esperienza emotiva molto forte», «Mai più parcheggerò la bici sul marciapiede in un luogo non adatto», «Mamma mia che terrore attraversare la strada con il rumore delle auto», «Ma questo è un campo minato», «Tre attraversamenti e tutti occupati dalle auto», «Sti maledetti padroni dei cani»: ecco alcuni dei commenti a caldo sinceri e spontanei.

Ricordiamoci, quando parcheggiamo la bici, l'auto o la moto, di tanti che potrebbero passare e trovare ostacoli da noi causati. Ricordiamoci di rallentare sempre, in vicinanza di un passaggio pedonale. Ricordiamoci soprattutto che non viviamo solo nel felice giardino di casa nostra ma in un mondo eterogeneo dove tutti devono avere il diritto di muoversi in libertà e in sicurezza senza dover chiedere il permesso per un diritto negato.

Marco Capecchi

Nelle foto: da sinistra, Pietro, Ilaria, Carmen e Mirko alle prese con un cavalletto.

Marco sperimenta gli ostacoli con Ilaria.

Qui sotto, anche una bici può essere di ostacolo per gli amici ipovedenti.



Diversamente giovane

Si dice spesso per scherzo, ma questa volta è vero.

Abbiamo presentato, tempo fa, il nostro socio più giovane, iscritto a Ciclobby due giorni dopo la nascita. Questa volta presentiamo la decana, Annalisa, una signora di cui non diremo l'età (ma comincia per 9), che ha rinnovato l'iscrizione per il 2014.

Come possiamo immaginare, la sua storia è lunga: comincia a Berlino (dove nasce come Annelise Barth) e passa per Perugia, Roma, Gardone, Firenze, Genova, Stoccarda e infine Milano. In tutte queste città Annalisa è andata in bicicletta: a scuola, all'università, al lavoro. Anche a Genova e a Stoccarda, città difficili per i ciclisti.

A Milano abita in Garibaldi e va in bici alla piscina Cozzi, in viale Tunisia, a nuotare. Qualche volta infila corso Garibaldi contromano, ma lo fa con prudenza, tanto che anche i vigili quando la vedono la lasciano passare. L'iscrizione a Ciclobby la fa per

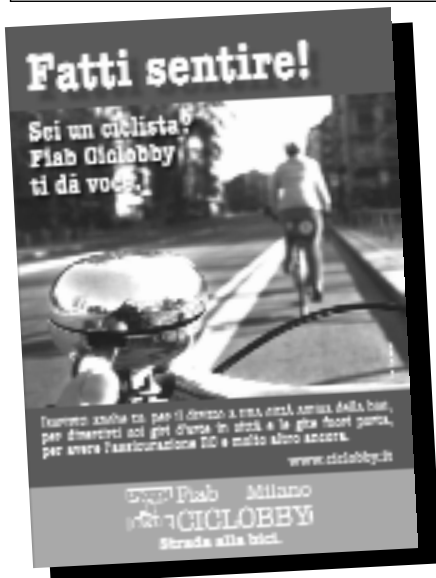
simpatia, ma anche perché sua figlia, avvocata, le dice che è meglio avere l'assicurazione per la responsabilità civile.

Non smetterà mai di andare in bicicletta e resterà diversamente giovane, come oggi.

Con la saggezza dell'esperienza ci dà anche qualche consiglio: primo, quando hai un fidanzato vai con lui in tandem, lui pedala e tu ti diverti; secondo, se fai un giro fuori città, e non sai cambiare una gomma, vai in compagnia di qualcuno che lo sa fare; terzo, usa la bici perché è utile, ma trova il modo di usarla anche per divertimento: un giro in bici e barca sui laghi vicino a Berlino è una bellissima possibilità.

Le ho quasi promesso che quando compirà 100 anni le regaleremo l'iscrizione come socia onoraria, ma lei ha aperto una trattativa: magari a 95? Sottoporro la questione al Consiglio Direttivo...

Donata Schiannini



Diventa anche tu cicloattivista: diffondi i volantini di Fiab Ciclobby

Sì, dobbiamo farci sentire! Perché vogliamo **Suna città più ciclabile** e quindi più sicura per noi che usiamo la bicicletta ogni giorno, per gli spostamenti quotidiani oppure nel tempo libero.

E per farci sentire abbiamo bisogno che la nostra associazione sia sempre più forte e più rappresentativa. Siamo in piena campagna iscrizioni 2014: tu hai già rinnovato? Chi non l'ha ancora fatto si affretti, per non perdere i vantaggi di essere soci e per continuare a sostenere Fiab Ciclobby.

Ma c'è un'altra cosa che tutti possono fare: in sede (martedì-venerdì 17.00-19.00, sabato 10.30-12.00) ci sono semplici **volantini da distribuire ai ciclisti** in cui è spiegato brevemente chi è e cosa fa Fiab Ciclobby. Puoi tenerli sempre a portata di mano nella borsa e allungarne uno al ciclista che ti affianca al semaforo, o puoi organizzare insieme a un amico ciclista un volantinaggio su una pista ciclabile. Sono ancora tanti i ciclisti che non ci conoscono o che non hanno chiaro come e perché diventare nostri soci e voilà: ecco spiegato tutto nel volantino.

Come diciamo spesso: **più siamo e più contiamo**, e se vogliamo davvero far sentire le nostre ragioni e far valere i nostri diritti abbiamo bisogno del contributo di tutti.

Un tandem per due

Se fare il meccanico di biciclette è sicuramente gratificante, maggiore è il desiderio di correre in bici. Ma i nostri ragazzi non possono farlo da soli, occorre un tandem con un guidatore esperto.

Fiab Ciclobby possiede due tandem ma non ci sono persone capaci di condurli.

Cerchiamo Guidatori di Tandem, disponibili a fare almeno un tentativo.

Vorremmo organizzare una mezza giornata di prova e portare a spasso da qualche parte i nostri amici ipovedenti.

Fatevi avanti, sarà entusiasmante: scrivete mi e ci metteremo d'accordo.

m.capecchi@gmail.com



Un collegamento ciclopedonale con Malpensa

Una petizione indirizzata al presidente della Regione Lombardia, Roberto Maroni, chiede di realizzare una pista ciclopedonale per accedere in sicurezza, anche in bici, all'aeroporto di Malpensa.

Dal 1990 raggiungere l'aeroporto di Malpensa in bici risulta essere molto difficile: a oggi è vietato, oltre che rischioso, percorrere in bici la strada statale 336, così che una importante porzione di territorio è tagliata in due.

L'amministrazione di Cardano al Campo (VA) e la locale associazione Fiab, unitamente ai comuni di Gallarate, Casorate Sempione, Somma Lombardo, Vizzola, in collaborazione con il Parco del Ticino, nel contesto del piano della mobilità ciclistica regionale della Lombardia, hanno richiesto l'inserimento di questa opera strategica che consentirebbe la "ricucitura" dei territori interessati e un salto qualitativo nei collegamenti "sostenibili" e non solo, fra l'aeroporto, la comunità che ci lavora (circa 20.000 addetti, che hanno il diritto di poter scegliere di utilizzare la bicicletta negli spostamenti casa-lavoro) e i comuni limitrofi (circa 100.000 persone). Non ultimo un razionale accesso all'aeroporto anche ai passeggeri e visitatori in vista dell'Expo 2015 per favorire non solo l'intermodalità treno+bici, ma anche... aereo più bici.

L'opera consiste nella realizzazione di un peduncolo di circa 3 km da realizzare a lato del tracciato della statale 336 che costeggia il sedime aeroportuale a nord delle piste di decollo, che metterebbe in collegamento il comune di Cardano e il Terminal 2 dell'aeroporto Malpensa.

Su questo tema una petizione online, con le oltre 1200 firme raccolte, è stata inviata al presidente Maroni affinché si attivi per la realizzazione dell'opera. È solo la più recente delle attività che l'amministrazione comunale di Cardano e la locale associazione Fiab, Amicinbici Cardano,

hanno promosso e stanno promuovendo per sensibilizzare i diversi interlocutori: è stato depositato il progetto di integrazione presso il Dipartimento della mobilità ciclistica della Lombardia, incontrati alcuni consiglieri regionali lombardi, coinvolti i sindaci delle comunità limitrofe all'aeroporto, sentito e informato il Parco del Ticino, incontrati i rappresentanti di Sea, Aeroporti di Milano, le associazioni dei lavoratori aeroportuali e infine il museo *Volandia* limitrofo al Terminal 1 di Malpensa.

Adesso ci aspettiamo una risposta, speriamo positiva, delle istituzioni, affinché questa opera possa essere realizzata in occasione di Expo 2015. Sarebbe (e speriamo sarà) un irrinunciabile salto di qualità per la mobilità sostenibile dei territori e delle comunità limitrofe all'aeroporto di Malpensa.

Luigi Iametti (presidente Fiab Amicinbici, Cardano al Campo)

Già lo scorso anno, in occasione di *Lombardia in bici*, il tour in bicicletta organizzato dal coordinamento regionale Fiab lungo i percorsi della nascente rete ciclabile regionale durante la Settimana Europea della Mobilità, facemmo tappa a Cardano al Campo, per presentare la proposta di collegamento ciclabile tra quella cittadina e il Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa, riscuotendo consensi unanimi e bipartisan. Ma poi tutto si è fermato lì.

Si tratta di riprendere un progetto già predisposto dall'Anas nel 2002 e mai attuato. La pista ciclopedonale che dovrebbe correre sul lato sinistro della statale in direzione Malpensa contribuirebbe a ricucire i territori divisi in due dalla 336, integrando la rete di percorsi ciclabili esistenti all'interno del Parco del Ticino con quella dei comuni attorno a Malpensa per sviluppare un sistema di mobilità in bicicletta utile tanto agli abitanti dei comuni della zona che ai cicloturisti.

Giulietta Pagliaccio (presidente nazionale Fiab)



Marzo

In Sede

Sabato 1 Marzo
Assemblea dei soci FIAB Ciclobby 2014 Assemblea annuale dei soci dell'associazione. Quest'anno, oltre al resoconto delle attività svolte negli ultimi 12 mesi, ai progetti per il futuro, alla lettura e approvazione del bilancio, i soci presenti ed in regola con l'iscrizione potranno votare per l'elezione del nuovo Consiglio Direttivo. h 14.30, Sede Ciclobby.

Cicloturistica     km 90

Domenica 2 Marzo
Trucazzano Sede Ciclobby, Martesana, Inzago, Trecella, Incugnate, Trucazzano, Corneliano, Vaiano, Merlino, Marzano, Paullo, Tribiano, San Martino Ol, Peschiera, Milano. **Ritrovo** h 10:00 Sede Ciclobby. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica       km 70,

Domenica 2 Marzo
Ferrovie Dimenticate: la Voghera Varzi Riscoprire un antico tracciato che sta diventando itinerario ciclabile. sterrato 40%. **Ritrovo** h 08:00 Mi Centrale. *Proposta di: Aurelio Heger - , cell. 337 361818*

In Sede

Venerdì 7 Marzo - Venerdì 28 Marzo
Corso di manutenzione e riparazione della bicicletta: livello base Corso di base per la manutenzione della bicicletta, dedicato alla teoria ed alla pratica dei primi rudimenti di manutenzione per non rimanere a piedi lontano da casa. Le serate sono: venerdì 7, 14, 21 e 28 marzo. Prenotazione obbligatoria, posti limitati e riservati ai soci. I corsi si tengono in sede Ciclobby dalle ore 21. *Proposta di: Gruppo meccanici corso manutenzione - , tel. 02 69311624*

Cicloturistica     km 100

Domenica 9 Marzo
Da Milano a Turbigo e ritorno Chiesa Vecchia di Baggio, Seguro, Monzoro, Cusago Cislano, Battuello, Cerello, Castellazzo, Robecco, Ponte Vecchio, Ponte Nuovo, Turbigo, Robecchetto, Malvaglio, Cuggiono, Inveruno, Casorezzo, Arluno, Pregnana, Cornaredo, Seguro, Baggio. **Ritrovo** h 09:30 Chiesa vecchia di Baggio. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica      km 60

Domenica 9 Marzo
Alla scoperta dell'Oltrepò piacentino - uno Dettagli sul percorso e sulla logistica verranno comunicati per tempo. *Proposta di: Pietro Scafati - , cell. 393 1692907*

Milano Arte

Domenica 16 Marzo
Milano, le sue mura e il Castello Giro cittadino accompagnati dall'arch. Rocculi e da Marialuisa Bonivento che si conclude verso le

Appuntamenti

12.30. **Ritrovo** h 10.00, Piazzetta Reale. *Proposta di: Arch. Rocculi/Bonivento -*

Cicloturistica  km 40

Domenica 16 Marzo

Il lago di Lecco Quella che fu per anni l'inferno degli automobilisti milanesi al ritorno dalle gite e dalle vacanze in Valtellina è ora una strada turistica e panoramica percorsa solo dal traffico locale con un panorama meraviglioso. **Ritrovo** h 07:46 Mi Centrale. *Proposta di: Aurelio Heger - , cell. 337 361818*

In Sede

Martedì 18 Marzo

Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby La riunione è aperta a tutti i soci che vogliono dare il loro contributo con collaborazione, proposte e suggerimenti. **Ritrovo** h 20.30, Sede Ciclobby.

BiciMondo

Mercoledì 19 Marzo

La bicicletta di Bambù Matteo Sametti presenta il suo libro *La bicicletta di Bambù* (Ediciclo Editore). In sella a una bici dal telaio di bambù, l'autore ha pedalato per 75 giorni e 8371 km, attraverso 10 stati, da Lusaka, nello Zambia, a Londra, dove è arrivato in tempo per assistere alle Paralimpiadi, grande momento di "sport per tutti", eccezionale esempio di uomini e donne che non si sono mai rassegnati di fronte al proprio destino. **Ritrovo** h 18.45, Libreria Popolare di via Tadino - Milano via Tadino 18. *Proposta di: Maria Gabriella Berti - , cell. 348 7815237*

Fuori Sede

Sabato 22 Marzo

Bicisicura presso il Gazebo di via Dante "Aspettando Bicinfesta". Controllo gratuito di luci e freni presso il Gazebo di via Dante/Cairolì. Dalle 13.00 alle 17.00. *Proposta di: Gruppo Volontari Meccanici Ciclobby -*

Fuori Sede

Sabato 22 Marzo -

Domenica 30 Marzo

Aspettando Bicinfesta. 8 giorni con Fiab Ciclobby Per 8 giorni consecutivi appuntamenti e iniziative varie si susseguono e precedono Bicinfesta di Primavera, 28esima edizione. Alcuni eventi si svolgeranno presso il nostro tradizionale gazebo in via Dante. Qui ci si potrà iscrivere a Bicinfesta e associarsi a Ciclobby. Il gazebo sarà aperto ogni giorno dalle 11 alle 19.

Percorsi di Arte e Storia

Domenica 23 Marzo

Architettura moderna sull'asse del Sempione "Aspettando Bicinfesta". Tra il Parco e il corso Sempione si susseguono alcuni dei più interessanti edifici milanesi del XX secolo, dagli anni Venti al secondo dopoguerra. Tra gli architetti, Giovanni Muzio, Gio Ponti, Giuseppe Terragni, Piero Bottoni. **Ritrovo** h 15.00, Gazebo di via Dante. *Proposta di: Arch. Pierfrancesco Sacerdoti - , tel. 0269311624*

Evento Fiab

 km 50

Domenica 23 Marzo

Città d'arte e giornata FAI: Alessandria, la sua arte e suoi sapori Con Gliamicidellebici-Fiab Alessandria visiteremo, in bicicletta, la vivace cittadina, adagiata tra i fiumi Tanaro e Bormida, e faremo una breve escursione nella immediata campagna dove vedremo le case di terra cruda della piana della Fraschetta e il complesso cinquecentesco di S. Croce a Bosco Marengo. Nel pomeriggio visiteremo un bene aperto dal FAI. Possibilità di degustare un piatto tipico. **Ritrovo** h 07:45 Mi Centrale. *Proposta di: Maria Gabriella Berti - , cell. 348 7815237* Termine iscrizione: 18/03 ore 12:00

Fuori Sede

Martedì 25 Marzo

Ciclobby va a scuola "Aspettando Bicinfesta". Silvia Malaguti, responsabile del Progetto Scuola di Fiab Ciclobby, incontra genitori e insegnanti per illustrare i nostri interventi nelle scuole. L'incontro si ripeterà venerdì 28 marzo, sempre al gazebo nello stesso orario. Dalle 16.30 alle 19.00, Gazebo di via Dante.

Fuori Sede

Martedì 25 Marzo

Io leggo il tuo, tu leggi il mio "Aspettando Bicinfesta". Scambio di libri nuovi e usati, purché parlino di biciclette. Dalle 14.00 alle 19.00, Gazebo di via Dante.

Fuori Sede

Mercoledì 26 Marzo

Ascoltiamo le bici Parlanti! "Aspettando Bicinfesta". Le ormai mitiche bici parlanti del "Giro d'Italia in 80 librerie" raccontano storie con la loro voce. Piccola ciclo staffetta nel

Per partecipare alle cicloescursioni

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

Le regole che seguono servono proprio a minimizzare gli inconvenienti e le incomprensioni.

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

Prenotazioni

Per le cicloescursioni che si svolgono la domenica e che prevedono l'utilizzo del treno è obbligatoria l'iscrizione entro le ore 12 del sabato prece-

LEGENDA

pianura



collina



montagna



difficoltà



(da sommarsi alla pendenza)

aereo+bici



auto+bici



treno+bici



pullman+bici



traghetto+bici



metro+bici



funivia+bici



anche per ragazzi



evento nazionale FIAB



centro di Milano tra librerie, biblioteche e luoghi letterari. **Ritrovo** h 18.00, Gazebo in via Dante. *Proposta di: Maria Gabriella Berti - , cell. 348 7815237*

In Sede

Mercoledì 26 Marzo

Anch'io vado in bici! "Aspettando Bicinfesta". Primo incontro in sede del minicorso per chi, bambino o adulto, non sa ancora guidare una bici. Necessaria la prenotazione entro martedì 25 marzo. Gli incontri successivi saranno fissati con l'istruttore. **Ritrovo** h 14.30, Sede Ciclobby in via Borsieri.

Fuori Sede

Mercoledì 26 Marzo

Bicisicura presso il Gazebo di via Dante "Aspettando Bicinfesta". I meccanici volontari di Ciclobby controllano gratuitamente luci e freni. Dalle 13.00 alle 17.00, Gazebo di via Dante. *Proposta di: Gruppo volontari meccanici - Ciclobby*

dente (con versamento della quota dove prevista). Per le altre attività dovranno essere rispettate le indicazioni degli organizzatori. In caso di quota o caparra queste dovranno essere versate contestualmente all'iscrizione. **Le iscrizioni di norma possono essere effettuate presso la segreteria (in sede o telefonando).**

Bicicletta e abbigliamento

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

Consigliamo di utilizzare sempre il casco e di indossare indumenti adatti.

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

BiciMondo

Giovedì 27 Marzo

Bi-ci-LENTO "Aspettando Bicifesta". Esplorazioni in bicicletta del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, tra tappe rosa, acque dolci e salate, foreste, paesi irraggiungibili, tavolate accoglienti, strade silenziose e tradizioni rumorose. Racconto ed immagini di Guida Biscaro e Annibale Osti. Sarà presente Antonio Fraiese, autore della guida "itinerari ciclistici alla scoperta del Cilento". **Ritrovo** h 21.00, Fiab Ciclobby - via Borsieri 4/E Milano. *Proposta di: Maria Gabriella Berti - , cell. 348 7815237*

Manifestazione

Giovedì 27 Marzo-Venerdì 28 Marzo-Sabato 29 Marzo

Il Ciclista Illuminato Nella settimana di "Aspettando Bicifesta" continua la campagna di Fiab per sensibilizzare all'uso delle luci in ore serali. Verranno organizzati alcuni flashmob per distribuire luci ai ciclisti che ne sono privi e una caramella ai ciclisti illuminati. Un'occasione per far riflettere sulla sicurezza propria e degli altri. L'evento avrà luogo in tre punti chiave del traffico milanese, su sede ciclabile e cioè Porta Venezia, Via Olona, Largo Cairoli. Dalle 17.30 alle 19.00.

Fuori Sede

Venerdì 28 Marzo

Ciclobby va a scuola "Aspettando Bicifesta". Silvia Malaguti, responsabile del Progetto Scuola di Ciclobby, incontra genitori e insegnanti per illustrare i nostri interventi nelle scuole. Dalle 16.30 alle 19.00, Gazebo di via Dante.

Manifestazione

Domenica 30 Marzo

Bicifesta di primavera

28esima edizione Festeggiamo con i ciclisti non solo di Milano, ma di tutta la Lombardia, il ritorno della primavera. Due ore di tranquilla pedalata da via Dante al Parco Lambro. All'arrivo tradizionale sorteggio di premi (viaggi e biciclette), ristoro e musica con la Lozza Gang Band. Partenza ore 10.30, arrivo ore 12.30. Iscrizioni dal 22 marzo al gazebo in via Dante. Per gli aggiornamenti www.Ciclobby.it.

Aprile

In Sede

Venerdì 4 Aprile - Venerdì 16 Maggio

Corso di manutenzione e riparazione della bicicletta: livello avanzato Per cinque venerdì consecutivi tecnici esperti di Ciclobby insegneranno, a quanti hanno già dimistichezza con le piccole riparazioni, come eseguire interventi più delicati sulla propria bici. Prenotazione obbligatoria, posti limitati. Ritrovo ore 21.00 in Sede Ciclobby. *Proposta di: Gruppo meccanici corso manutenzione - , tel. 02 69311624*

Cicloturistica



km 35

Sabato 5 Aprile

Il lago di Como visto dall'alto Un po' di fatica per una sosta con vista mozzafiato sul lago di Como. **Ritrovo** h 07:45 Mi Centrale. *Proposta di: Estelle Campion -*

Cicloturistica



km 60

Domenica 6 Aprile

Una terrazza sopra Genova Una fortissima salita ci porta ad ammirare il panorama mozzafiato del golfo Paradiso per poi portarci con una lunghissima discesa alla focaccia al formaggio di Recco e al treno del ritorno. **Ritrovo** h 07:45 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Aurelio Heger - , cell. 337 361818*

Cicloturistica



km 30

Domenica 6 Aprile

La pista ciclabile del Lago di Varese Strada pianeggiante con qualche breve rampa, itinerario quasi tutto ciclabile. **Ritrovo** h 08:20 Mi Cadorna. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 339 8236496*

Cicloturistica



km 15

Domenica 6 Aprile

Pedalata tra storia e natura Alla scoperta del territorio ad ovest di Milano: dalla Maddalena alla Cascina Linterno. Un viaggio nella memoria di un'antica zona di pellegrinaggio, tra chiese, borghi, cascine e fontanili. (Con i soci del CSA Petrarca). **Ritrovo** h 09:15 Piazza De Angeli (Maddalena). *Proposta di: Siro Palestra, Massimo de Rigo - , cell. 335 6558267*

Cicloturistica



km 65

Sabato 12 Aprile

Giro del lago di Iseo Costeggeremo tutta la sponda bergamasca e buona parte di quella bresciana. Non mancheremo la bellissima ciclo-pedonale da Toline a Vello recentemente riaperta. Magari ci sta anche un'escursione attorno al Monte Isola. **Ritrovo** h 07:50 Mi Centrale. *Proposta di: Domenico Luchetti*

Cicloturistica



km 110

Domenica 13 Aprile

Da Vercelli a Milano Vercelli, Borgo Vercelli, Casalino, Granozzo, Confienza, Palestro, Rivoltella, Rosasco, Castelovetto, Nicorvo, Cerretto, Castello d'Agogna, Olevano, Cernago, Tromello, Borgo San Siro, Parasacco, Bereguardo, Trovo, Soncino, Binasco, Naviglio Pavese, Milano. **Ritrovo** h 07:30 Mi Centrale. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica



km 60

Domenica 13 Aprile

La Gaggiano che non ti aspetti La gita si snoda fra borghi cascine e risaie, nella stagione in cui le risaie vengono allagate e l'itinerario comprende anche la visita a parchi istituiti su terreni sottratti alla mafia. **Ritrovo** h 09:00 Mi - Chiesetta di San Cristoforo. *Proposta di: Aurelio Heger - , cell. 337 361818*

Culturale cittadina



km 30

Domenica 13 Aprile

Milano Cambia. I nuovi parchi urbani Primo appuntamento nella Milano che cambia e si trasforma. Il verde di Milano sta cambiando più per la "dote" degli interventi edilizi che prevedono aree verdi di contorno che per un piano organico. Un giro attraverso ampi spazi e piccoli "fazzoletti". **Ritrovo** h 10:00 Palazzo della Triennale, viale Alemagna 6. *Proposta di: Valerio Montieri - , cell. 3286750781*

Cicloturistica



km 55

Domenica 13 Aprile

Il Benaco dall'alto Brescia, Salò, San Felice al Benaco, Manerba. Moniga del Garda, De-

senzano. **Ritrovo** h 07:30 Stazione Milano Greco Pirelli. *Proposta di: Raffaele Peccioli - cell. 339 8236496*

In Sede

Martedì 15 Aprile

Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby La riunione è aperta a tutti i soci che vogliono dare il loro contributo con collaborazione, proposte e suggerimenti. h 20.30, Sede Ciclobby.

BiciMondo

Giovedì 17 Aprile

Islanda controvento Tre settimane in tenda tra vulcani, fiordi, pecore e ghiacciai, naturalmente controvento. Racconto e immagini di Daniela Villani e Riccardo Cateni. **Ritrovo** h 21.00, Fiab Ciclobby - via Borsieri 4/E Milano. *Proposta di: Maria Gabriella Berti - , cell. 348 7815237*

MTB



km 60

Domenica 20 Aprile

Orta, dai tratturi al lago Nel teatro del piccolo ma affascinante lago omonimo, iniziamo la stagione con una passeggiata tra le rive sull'acqua e i colli che lo circondano. sterrato 50% *Proposta di: Andrea Scagni - , cell. 339 3226541*

Cicloturistica



km 60

Domenica 20 Aprile

Alla scoperta dell'Oltrepò piacentino - due Dettagli sul percorso e sulla logistica verranno comunicati per tempo. *Proposta di: Pietro Scafati - , cell. 393 1692907*

Milano Arte

Domenica 20 Aprile

Milano dei Navigli Giro cittadino nella mattinata accompagnati dall'arch. Rocculi e da Marialuisa Bonivento. **Ritrovo** h 10.00, Piazzetta Reale. *Proposta di: Arch. Rocculi/Marialuisa Bonivento -*

Cicloturistica



km 90

Domenica 20 Aprile

Sentiero Valtellina Percorso quasi interamente ciclo-pedonale che lungo il fiume Adda in lieve discesa attraversa il fondovalle sotto vette imponenti. **Ritrovo** h 07:40 Mi Centrale. *Proposta di: Roberto Facchini - cell. 338 9005578*

Cicloturistica



km 105

Venerdì 25 Aprile - Domenica 27 Aprile

La pista ciclabile dell'Adige La valle dell'Adige è percorsa per tutta la sua lunghezza da piste ciclabili. Il settore trentino della ciclo-pista dell'Adige si snoda per poco più di 80 chilometri in uno scenario vallivo grandioso, con montagne incombenti e alte pareti calcaree che non di rado precipitano sino al piatto fondovalle alluvionale occupato da abitati, zone industriali e distese di vigneti e frutteti. **Ritrovo** h 16:50 Mi Centrale. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 339 8236496* Termine iscrizione: 18/04 12:00

Cicloturistica



km 140

Domenica 27 Aprile

San Colombano P. Za Corvetto, Chiaravalle, Carpiano, S. Angelo, S. Colombano, Miradolo, Inverno, Marzano, Vidigulfo, Lacchiarella, Naviglio Pavese, Milano. **Ritrovo** h 09:00 P, za Corvetto. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Maggio

Cicloturistica



Giovedì 1 Maggio

Sulla strada dei frati Cistercensi ed Umiliati Questo percorso ciclistico molto semplice ci permetterà di conoscere la storia di alcune abbazie situate nel Parco Agricolo Sud. **Ritrovo** h 09:15 Mi Rogoredo. *Proposta di: Stefano Pozzoli, Maria Grazia Corradi - , tel. 0266804796, cell. 3382164248*

Evento Fiab



Giovedì 1 Maggio - Domenica 4 Maggio

Alla scoperta della Costa d'Argento e delle sue riserve naturali Orbetello e la sua laguna, le vestigia della città romana di Cosa, il tombolo della Feniglia, il Giardino dei tarocchi e l'Oasi WWF del lago di Burano saranno le mete della nostra ciclovacanza con gli amici Fiab Livorno (La Triglia in bicicletta) e Pandaiciclisti WWF Livorno. **Ritrovo** h 06:15 Mi Centrale. *Proposta di: Maria Gabriella Berti - , cell. 348 7815237* Termine iscrizione: 10/03 20:00

Cicloturistica



Giovedì 1 Maggio

Da fiume a fiume Parabiago, Busto Garolfo, Arconate, Buscate, Castano Primo, Nosate, Turbigo, Bernate Ticino, Boffalora, Magenta. **Ritrovo** h 09:00 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 339 8236496*

Cicloturistica



Domenica 4 Maggio

Paesaggi dell'Oltrepò e della Lomellina Tortona, Mandrogne, Frugarolo, Casal Cermelli, Castellazzo Bormida, bivio Cantalupo, Oviglio, Castello di Redabue, Felizzano, Fubine (sosta pranzo), Quargeneto, salita media Castelletto Monferrato, San Salvatore Monferrato, periferia Valenza, bivio SS 494, Torre Beretti, Mede, Semiana, Velezzo Lomellina, Marza, Olevano Lomellina, Mortara. **Ritrovo** h 07:00 Mi Centrale. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

MTB



Domenica 4 Maggio

Il dolce Tanaro e l'oasi WWF del Verne Da Alessandria muoviamo nella sonnacchiosa valle del Tanaro risalendo minimi dislivelli tra boschi e paesaggi fluviali alla volta di Rocchetta Tanaro, dove l'Oasi del WWF del Verne ci mostrerà gli ontani neri, alberi pressochè scomparsi dalla pianura Padana e grandiosi perchè mai tagliati da 60 anni. *Proposta di: Andrea Scagni - cell. 339-3226541*

Cicloturistica



Domenica 4 Maggio

A zonzo per le campagne lombarde Itinerario tutto lungo il naviglio e attraverso le campagne del milanese. Passeremo dal Boscaccio, con il suo lago e la sua oasi naturalistica con un ambiente unico e suggestivo, un habitat per fauna e flora tipico della pianura lombarda. **Ritrovo** h 09:00 Piazza 24 Maggio, davanti chiosco pescheria. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 3398 236496*

Manifestazione

Domenica 11 Maggio

Bimbibici a Milano e in tutta Italia -

15esima edizione Manifestazione nazionale che Fiab dedica ai bambini affinché prendano confidenza fin da piccolissimi con la bici. Lo scorso anno si è svolta in 250 città. Filippa Lagerback sarà testimonial nazionale. A Milano tranquilla passeggiata di un'ora per le vie cittadine, e all'arrivo animazioni varie. Premi ai gruppi scuola più numerosi. Per maggiori info www.Ciclobby.it.

Cicloturistica



Domenica 11 Maggio

Tra i meleti della Valtellina Colico, Mantello, Morbegno, Cedrasco, Sondrio, Tresenza, Stazzola, Tirano. **Ritrovo** h 07:00 Mi Centrale. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 339 8236496*

In Sede

Giovedì 15 Maggio

Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby La riunione è aperta a tutti i soci che vogliono dare il loro contributo con collaborazione, proposte e suggerimenti. h 20.30, Sede Ciclobby.

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

Ciclistica



Sabato 17 Maggio

Cicloscalata - Alpe Agueglio e Rifugio Cainallo Godremo di stupende vedute sul Lago di Como, Alpi svizzere, Grigna e Legnone man mano che l'orizzonte si allarga tornando dopo tornante. Gita breve ma intensa. **Ritrovo** h 08:00 Mi Centrale. *Proposta di: Domenico Luchetti*

Cicloturistica



Domenica 18 Maggio

Orta San Giulio da Verbania Verbania, Gravellona Toce, Omegna, Orta San Giulio, Gozzano, Borgomanero, Fontaneto, Cavaglio, Barengo, Agnellengo, San Bernardino, Caltignaga, Vignale, Novara. **Ritrovo** h 08:15 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

MTB



Domenica 18 Maggio

LA MTB "nobile": Venaria e il parco della Mandria Un'occasione per far scorrere i nostri pneumatici artigianati dove re e cortigiani si rilassavano, nei dintorni della Reggia di Venaria Reale, alla scoperta del volto più nobile e romantico della natura. **Ritrovo** h 09:00 Piazza 24 Maggio. *Proposta di: Andrea Scagni - , cell. 339 3226541*

Milano Arte

Domenica 18 Maggio

Milano e le sue porte Milano Arte: breve giro cittadino accompagnati dall'arch. Rocculi

e da Marialuisa Bonivento. **Ritrovo** h 10.00, Piazzetta Reale. *Proposta di: Arch. Rocculi/Marialuisa Bonivento -*

Speciale



Domenica 18 Maggio

FAI Via Lattea - circuito lungo l'Olona fino al Monastero di Torba Per promuovere e valorizzare uno straordinario patrimonio di natura e cultura a km 0. Obiettivo del Progetto Via Lattea del FAI è riallacciare quel rapporto millenario tra città e campagna che è fondamentale per la sopravvivenza di entrambe. *Proposta di: FAI - Fondo Ambiente Italiano*

Speciale



Domenica 18 Maggio

Fai Via Lattea - Parchi a Ovest di Milano: aree verdi intorno ad Expo Per promuovere e valorizzare uno straordinario patrimonio di natura e cultura a km 0. Obiettivo del Progetto Via Lattea del FAI è riallacciare quel rapporto millenario tra città e campagna che è fondamentale per la sopravvivenza di entrambe. Il sistema dei Parchi a Ovest di Milano: una panoramica delle aree verdi intorno al sito di Expo Milano 2015. **Ritrovo** Stazione MI di San Leonardo. *Proposta di: FAI - Fondo Ambiente Italiano*

Cicloturistica



Domenica 25 Maggio

Da Bergamo a Clusone e ritorno Bergamo, Ranica, Alzano (mt.328), Nembro, Albino, Gazzaniga, Ponte Nossola, Ponte Selva, Vago, Fiorine, da qui circa 4 km di salita, Clusone (m 668) e ritorno a Bergamo. **Ritrovo** h 07:15 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Percorsi di Arte e Storia

Domenica 25 Maggio

Enrico Butti a Milano In preparazione della gita a Viggù di sabato 31 maggio, il percorso considera le opere di Enrico Butti presenti a Milano sia come monumenti civici negli spazi urbani, sia come arte funeraria al Cimitero Monumentale. **Ritrovo** h 10.00, Corso Venezia, angolo via Palestro. *Proposta di: Paola Crippa, Sergio Ghisoni - tel. 02 89078108*

Cicloturistica



Domenica 25 Maggio

All'Abbazia di S. Nazzaro Sesia lungo strade tranquille. Gita tranquilla di soli 50 km. Per chi preferisce andare serenamente in compagnia. *Proposta di: Vanna Bartesaghi, Gianni Calcaterra - , cell. 389 6797311*

Cicloturistica



Domenica 25 Maggio

La ciclovía Mantova-Peschiera del Garda Itinerario dal fascino unico lungo il fiume Mincio. A Mantova faremo un breve giro della città. **Ritrovo** h 07:50 Mi Centrale. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 339 8236496*

BiciMondo

Giovedì 29 Maggio

In Olanda con mamma e papà In bicicletta, per scoprire l'Olanda con le figlie di cinque e due anni, si può! Racconto e immagini di Pina Cataldi e Marco Ferrari. **Ritrovo** h 21.00, Fiab Ciclobby - via Borsieri 4/E Milano. *Proposta di: Maria Gabriella Berti - , cell. 348 7815237*

Cicloturistica



km 28

Sabato 31 Maggio

Viggiù Gita facile, rivolta a tutti, in cui le brevi salite possono essere fatte eventualmente a piedi. La visita alla gipsoteca del Museo Butti permette di confrontare i gessi preparatori col risultato finale di molte opere viste in città il 25 maggio, aprendo una finestra sul modo di procedere dell'artista. Lo scenario delle cave introduce la figura dello scalpellino, il mestiere esercitato nella zona che appartiene agli esordi di tanti scultori dell'Ottocento, Butti compreso. **Ritrovo** h 08:15 Mi Cadorna. *Proposta di: Sergio Ghisoni, Paola Crippa*

Giugno

Cicloturistica



km 90

Domenica 1 Giugno

Centovalli Pino Tronzano, Magadino, Locarno, Camedo, S. Maria Maggiore, Druogno, Domodossola, Croppo, Cardezza, Cuzzego, Vogogna, Premosello, Bettola, Candoglia, Mergozzo, Verbania. **Ritrovo** h 06:30 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

MTB



km 30

Domenica 1 Giugno - Domenica 31 Agosto

Con la Mountain Bike, tutto da inventare Durante i fine-settimana del periodo estivo ci cimentiamo in un Bike Park. Contattare Manrico per organizzare: percorsi, viaggio in auto ed eventuale pernottamento. sterrato 100%. *Proposta di: Manrico Barbatelli - Termine iscrizione: 30/05 18:00*

Cicloturistica



km 100

Domenica 1 Giugno

In Val Tidone, vallata occidentale del piacentino Dolci rilievi ricoperti da vigneti, frutteti e tranquille borgate nella pianura del Po. **Ritrovo** h 07:00 Mi Centrale. *Proposta di: Roberto Facchini - cell. 338 9005578*

Cicloturistica



km 80

Domenica 1 Giugno

I tesori della bassa padana Bozzolo, San Martino all'Argine, Belforte, Grazzuolo (prendiamo la ciclabile), San Matteo delle Chiaviche, Salina, Viadana, Brescello, Colono, San Andrea a Mane, S. Polo, Frara, Parma. **Ritrovo** h 08:00 Mi Centrale. *Proposta di: Raffaele Peccioli -, cell. 3398236496*

Cicloturistica



km 60

Domenica 8 Giugno

Chiavenna e le sue cascate Visita delle cascate e della cittadina di Chiavenna. Percorso non totalmente provato, per cui si chiede ai partecipanti flessibilità e pazienza. **Ritrovo** h 08:00 Mi Centrale. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

MTB



km 55

Domenica 8 Giugno

La campagna in città: da Chivasso a Stupinigi Un turbinio di ambienti e scenari naturali e umani a ridosso di una metropoli ma lontanissimi dal traffico: il grande fiume, la collina, le ciclabili nell'elegante parco cittadino e poi i boschi silenziosi e quieti della palazzina di caccia di Stupinigi. sterrato 50%. *Proposta di: Andrea Scagni -, cell. 339 3226541*

Cicloturistica



km 70

Domenica 8 Giugno

Borghi, Castelli e Abbazie della Pianura Piacentina Piacenza, Mortizza, Roncaglia, Roncarolo, C aorso, Monticelli d'Ongina, Cortemaggiore, Chiaravalle della Colomba, Fiorenzuola d'Arda. **Ritrovo** h 07:20 Stazione Milano Greco Pirelli. *Proposta di: Raffaele Peccioli -, cell. 339 8236496*

Culturale cittadina



km 10

Venerdì 13 Giugno

Milano Cambia. I grattacieli del Garibaldi di sera Secondo di quattro itinerari nella Milano che cambia e si trasforma. Partendo dai grattacieli storici di piazza della Repubblica guardiamo dal basso in su verso l'intervento che ha ridisegnato un'intera zona di Milano e modificato il suo skyline. Di sera, per apprezzare le luci e le trasparenze dei giganti di vetro. **Ritrovo** h 20:45 Giardini di Porta Venezia. Davanti al Planetario. *Proposta di: Valerio Montieri - cell. 3286750781*

Ciclistica



km 73

Sabato 14 Giugno

Rifugio Venini tra Lario e Ceresio Pedalando lungo il lago di Como, funivia, viste mozzafiato, alpeggi (e parecchia salita) fino a 1576 m, lago di Lugano, lago del Piano, Menaggio e traghetto per Varenna, oltre naturalmente ai treni. Assolutamente multimodale. **Ritrovo** h 07:50 Mi Centrale. *Proposta di: Domenico Luchetti Termine iscrizione: 12/06 19:00*

Cicloturistica



km 110

Domenica 15 Giugno

Da Ponte San Pietro a Piazza Brembana Percorso su pista ciclabile ex ferrovia con tante gallerie ben illuminate (se non guaste). **Ritrovo** h 07:15 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

IMPORTANTE!

Verificate sempre se le iniziative sono confermate o se ci sono aggiornamenti: sul sito www.ciclobby.it o telefonando in segreteria: tel. 02-69.31.16.24 mar-ven h 17-19 sab h 10.30-12

Milano Arte

Domenica 15 Giugno

Milano delle grandi famiglie Breve giro cittadino (nella mattinata) accompagnati dall'arch. Rocculi e da Marialuisa Bonivento. **Ritrovo** h 10.00, Piazzetta Reale. *Proposta di: Arch. Rocculi/Marialuisa Bonivento -*

Cicloturistica



km 110

Domenica 15 Giugno

L'alto Monferrato Tortona, S. Giuliano, Pollastra, Pozzolo, Novi Ligure, Pasturana, Francavilla, Bisio, Tassarolo, Gavi, Bosio, Mornese, Lerna, Silvano d'Orba, Capriate d'Orba, Pasturana, Novi Ligure, Tortona. **Ritrovo** h 07:45 Mi Centrale. *Proposta di: Raffaele Peccioli -, cell. 339 8236496*

In Sede

Martedì 17 Giugno

Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby La riunione è aperta a tutti i soci che vogliono dare il loro contributo con collaborazione, proposte e suggerimenti. h 20.30, Sede Ciclobby.

Evento Fiab

Giovedì 19 Giugno - Domenica 22 Giugno

Cicloraduno 2014 La Fiab propone per il 2014 il Cicloraduno in Sicilia. *Proposta di: FIAB*

Cicloturistica



km 15

Sabato 21 Giugno

Ciclovestate Per il solstizio d'estate, la gita nei parchi Nord Ovest di Milano. **Ritrovo** h 18:00 Entrata Lido in Piazzale Lotto. *Proposta di: Siro Palestra - cell. 335 6558267*

Cicloturistica



km 50

Domenica 22 Giugno

Alla ricerca dell'aeroporto scomparso Andremo a cercare le rovine dell'aeroporto della Promessa tra bunker e piste di raccordo aerei. **Ritrovo** h 08:20 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Stefano Pozzoli - tel. 02 6680 4796, cell. 338 2164 248*

Cicloturistica



km 90

Domenica 22 Giugno

Tirano Colico Tirano, Tresenda, Sazzo, Sondrio, Colorina, Talamona, Morbegno, Delebio, Colico. **Ritrovo** h 07:30 Mi Centrale. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

Cicloturistica



km 80

Domenica 22 Giugno

Con i piedi nell'acqua Ci facciamo il bagno. **Ritrovo** h 07:30 Mi Greco Pirelli. *Proposta di: Raffaele Peccioli -, cell. 339 8236496*

Cicloturistica



km 75

Domenica 29 Giugno

Castello di Torrechiara Apprezzeremo la fortezza dal cuore affrescato, costruita nel 1400. **Ritrovo** h 06:45 Mi Centrale. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Alessandro Martelli, Pietro Soprani*

MTB



km 60,

Domenica 29 Giugno

Tra i fiori del Campo (dei Fiori!) Torniamo sui declivi dei monti che dominano il varesotto, il parco del Campo dei Fiori, teatro delle scorribande MTB del Cicloraduno nazionale FIAB 2007, per una splendida immersione nella natura sovrastante il lago di Varese. sterrato 60%. *Proposta di: Andrea Scagni -, cell. 339-3226541*

Cicloturistica



km 65

Domenica 29 Giugno

Colli piacentini Piacenza, Gossolengo, Rivalta, Aguzzano, Boffalora, Tavernago, Borgonovo Val Tidone, Castel San Giovanni. **Ritrovo** h 07:20 Stazione Milano Greco Pirelli. *Proposta di: Raffaele Peccioli -, cell. 339 8236496*

Luglio

Cicloturistica



km 80

Domenica 6 Luglio

La Terra dei Porcini Pedalata alle pendici dell'appennino parmense solcato dal fiume Taro. *Proposta di: Roberto Facchini*

Cicloturistica  km 90,
Domenica 6 Luglio
Una nuotata nel Garda! Cosa c'è di meglio con questa grande calura che andare a fare una scampagnata con bagno al lago di Garda? Naturalmente portarsi il costume da bagno. sterrato 30% **Ritrovo** h 07:35 Milano Greco Pirelli. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 339 8236496*

Cicloturistica  km 100
Domenica 13 Luglio
Bergamo - Sarnico - Romano di Lombardia Bergamo, Seriate, Brusaporto, Costa Mezzate, Gorlago, Carobbio, Chiuduno, Grumello, Castelli Calepio, Credano, Sarnico, Paratico, Caprioglio, Palazzolo sull'Oglio, Pontoglio, Urago, Calcio, Romano. **Ritrovo** h 07:15 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani*


Cicloturistica  km 65
Domenica 13 Luglio
Quel ramo del lago di Como Como, Cernobbio, Moltrasio, Carate Urio, Laglio, Brienno, Argegno, Colonno, Sala Comacina, Ossuccio, Lenno Villa Balbianello, Tremezzo, traghetti per Bellagio, Lezzeno, Nesso, Pognana Lario, Riva di Faggeto, Torno, Como. **Ritrovo** h 07:15 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 339 8236496*

Cicloturistica  km 75
Domenica 13 Luglio
Pedalarte 2014: Lorenzo Lotto e la Cappella Suardi a Trescore Un agile itinerario stradale ci porta alla visita dell'ammirevole cappella Suardi, capolavoro rinascimentale di Lorenzo Lotto in Lombardia. Non solo arte ma anche natura e acque, con i laghi D'Endine e d'Iseo che ci porteranno a completare questo tour. *Proposta di: Andrea Scagni - , cell. 339-3226541*

In Sede
Martedì 15 Luglio
Consiglio Direttivo FIAB Ciclobby La riunione è aperta a tutti i soci che vogliono dare il loro contributo con collaborazione, proposte e suggerimenti. h 20.30, Sede Ciclobby.


Cicloturistica  km 55,
Domenica 20 Luglio
La ciclostrada della Dora Baltea Pedaleremo lungo la ciclostrada della Dora Baltea tra borghi, castelli e tranquille oasi naturalistiche. sterrato 30% **Ritrovo** h 07:40 Mi Centrale. *Proposta di: Stefano Pozzoli - , tel. 0266804796, cell. 3382164248*

Milano Arte
Domenica 20 Luglio
Milano Arte Breve giro cittadino accompagnati dall'arch. Rocculi e da Marialuisa Bonivento alla scoperta di punti particolari della città. **Ritrovo** h 10.00, Piazzetta Reale. *Proposta di: Arch. Rocculi/Marialuisa Bonivento -*

Cicloturistica  km 70
Domenica 20 Luglio
Luino-Chiasso (via Lugano) Gita lungo i laghi-dal lago Maggiore al lago di Como, passando dal lago di Lugano. **Ritrovo** h 07:40 Mi Centrale. *Proposta di: Roberto Facchini - , cell. 3389005578*

Cicloturistica  km 80
Domenica 20 Luglio
Terre verdiane Fidenza, Soragna, Busseto, Polesine Parmense, Zibello, Isola Pescaroli, Solarolo, Monasterolo, San Daniele Po, Pieve d'Olmi, Stagno Lombardo, Gerre de Caprioli, Cremona. **Ritrovo** h 07:00 Mi Centrale. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 339 8236496* Termine iscrizione: 19/06 18:00

Cicloturistica  km 80
Domenica 27 Luglio
Da Sesto Calende a Milano Sesto Calende, Somma Lomb, Maddalena, Vizzola, Turbigo, Ponte Nuovo, Ponte Vecchio, Robecco, Abbiategrasso, Naviglio Grande, Milano. **Ritrovo** h 08:15 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani*

Cicloturistica  km 35
Domenica 27 Luglio
Sulle rive dell'Adda - L'ecomuseo di Leonardo Gita facile, rivolta a tutti, totalmente in pianura, salvo una breve salita iniziale. Già nel percorso in treno passaggio sul ponte di Paderno e vista splendida sul fiume. Traversata sull'Adda a Villa d'Adda. Costeggiando ed andando talora fuori pista per visuali inaspettate. **Ritrovo** h 09:00 Mi Porta Garibaldi. *Proposta di: Sergio Ghisoni -*

Cicloturistica  km 75
Domenica 27 Luglio
Dai capelli ai gioielli, da Alessandria a Valenza Due città che consentono di coniugare l'amore per le due ruote con quello dell'arte, la storia e l'artigianato. Itinerario ad anello passando dai fiumi Tanaro e Po con qualche saliscendi e una breve salita impegnativa. **Ritrovo** h 08:10 Mi Centrale. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 339 8236496*

Cicloturistica  km 280
Giovedì 31 Luglio - Lunedì 4 Agosto
Ciclovacanza da Trento a Venezia Il 1. Giorno da Trento a Primolano (km. 66), il 2. Giorno da Primolano a Piazzola sul Brenta (km. 75), il 3. Giorno da Piazzola alla ricerca delle ville venete e rientro a Piazzola (km. 60), il 4. Giorno da Piazzola al Lido di Venezia (km. 70), il 5. Giorno dal Lido di Venezia traghetti per Venezia Santa Lucia e rientro a Milano Centrale. **Ritrovo** h 07:00 Mi Centrale. *Proposta di: Raffaele Peccioli - , cell. 339 8236496* Termine iscrizione: 01/07 12:00

Iscriviti a FIAB CICLOBBY!

Ci sono 10 buoni motivi per iscriversi...

...e diversi modi per farlo:

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

QUOTE 2014 (nuovi soci e rinnovi)

Socio ordinario	30 €
Socio ordinario con abbonamento rivista BC	32 €
Socio sostenitore	50 €
Socio benemerito	80 €
Familiare di un socio	20 €
Da 15 a 18 anni e studenti con abbonamento rivista BC	22 €
Fino a 14 anni	5 €
Gruppi familiari (senza limite di numero)	70 €

L'iscrizione dà diritto a Soci ordinari, Sostenitori, Benemeriti, Studenti e Gruppi familiari all'abbonamento alla rivista BC. Soci ordinari e Studenti devono farne richiesta all'iscrizione versando un contributo alle spese postali di 2 €.

- passare in sede dal martedì al venerdì ore 17-19; sabato ore 10.30-12 (solo contanti)
- con sistema Paypal, per possessori di carta di credito, accedendo dal nostro sito www.ciclobby.it nella sezione "Come iscriversi"
- **bonifico bancario** intestato a CICLOBBY onlus presso Intesa Sanpaolo. Iban IT 68 G 03069 01631 10000 0004673
- **versamento su conto corrente postale** n. 11 35 82 07 intestato a: CICLOBBY onlus - via Borsieri 4/E - 20159 Milano

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

CICLOBBY point

On line

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

Milano

California Bakery s.r.l. NO BICI
piazza Sant'Eustorgio 4 - Tel. 02.39811750
Negozi in via Larga, corso Como, viale Premuda,
piazza Sant'Eustorgio, largo Augusto, via Tortona,
via S. Vittore www.californiabakery.it
customercare@californiabakery.it

Gigetto Il tappabuchi R
Riparazioni itineranti Tel. 377 4226886
www.youtube.com/riparabiciodomicilio
Job-management@libero.it

Zona 1

Olmo - La Biciclissima RUV
piazza Vetra 21 - Tel. 02.33400992
www.olmo.it olmo.milano@olmo.it

Raya Ciclofficina Verde RUV
via Olona 21 - Tel. 02.58112057

Rossignoli NPRUV
corso Garibaldi 71 - Tel. 02.804960
www.rossignoli.it info@rossignoli.it

Silvestrini RUV
viale Caldara 37 - Tel. 02.5468074
www.silvestrinibiciclette.it

Urban Mobility PV
via Rossini, 3 - Tel. 335 5862699
www.urbanmobility.it fabrizio@urbanmobility.it

Zona 2

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

Bici & Radici CDLNPRUV
via N. D'Apulia 2 - Tel. 02.83418589
www.bicieradici.com info@bicieradici.com

Cargo N
via Meucci 39 - Tel. 02 2722131
www.cargomilano.it

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

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

Zona 3

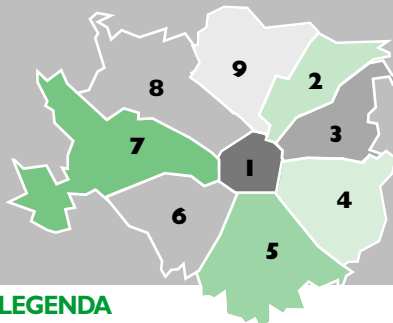
Bikingdays-Brompton Store CNPRUV
via Malpighi 7 - Tel. 347 7169770 - 348 5764404
www.bikingdays.com bikingdays@gmail.com

Ciclicoss PRV
via Canaletto 1 (ang. p.za Guardi) - Tel. 02.70102358
www.ciclicoss.it cicli.coss@libero.it

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

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

I CICLOBBY POINT
sono esercizi commerciali
amici della bici e convenzionati
con la nostra associazione dove puoi
- beneficiare di sconti, offerte e
omaggi per i soci
- ritirare il notiziario e il calendario
delle nostre iniziative



LEGENDA

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

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

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

Libreria Popolare di via Tadino NO BICI
via Tadino 18 - tel. 02.29513268
info@libreriapopolare.it

Silvestrini RUV
piazzale Susa 7 - Tel. 02.87391899
www.silvestrinibiciclette.it

Silvestrini RV
viale Corsica, 86 - Tel. 02.39660557
cell. 331 8697892 www.silvestrinibiciclette.it

Zona 5

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

Sostieni FIAB Ciclobby!

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

www.ciclobby.it

Zona 6

Il Biciclettaio CPRV
via Santa Rita da Cascia 14 - Tel.: 02.89762077
www.ilbiciclettaio.it info@ilbiciclettaio.it

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

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

La Stazione delle Biciclette PRUV
via Ettore Ponti 21 - Tel. 02.89056878
info@lastazione dellebiciclette.com

Silvestrini RUV
via Vigevano 11 - Tel. 02.89403642
www.silvestrinibiciclette.it

Zona 7

Cicli Santamaria RV
via Rubens 26 - Tel. 338 1467013
robertosantamaria@live.it

Zona 8

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

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

MyByke LPRV
via Alfredo Albertini, 5 - Tel. 320 3099105
www.facebook.com/MyBykeMilano
mybyke2013@gmail.com

Velo Station CDNPRUV
Via Cenisio, 50 - Tel. 02 84143782
www.velostation.it/milano-mi-cenisio@velostation.it

Zona 9

Equilibrio urbano CPRV
via Pepe 12 - Tel. 02.39566000
www.equilibriourbano.it
equilibriourbano@equilibriourbano.it

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

Nino Bixio R
viale Fulvio Testi 64 - Tel. 02.66102953

FUORI MILANO

Gherociclo CNRU
via Gramsci 4 (ex staz FS) Corsico (Mi)
Tel. 02.45103113
www.gheroarte.com/category/gherociclo
Aperto merc. e sab. 15-22. Dom. su appuntamento

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

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

Parcobici RV
via Trieste, 4 - Osnago (Lecco) Tel. 333 6727966
<http://www.parcobici.it> info@parcobici.it