

CICLOBBY **N**otizie

N. 4/2006



Le proposte di Fiab Ciclobby sulla mobilità sostenibile

Notiziario trimestrale dell'associazione cicloambientalista Fiab CICLOBBY onlus
 via Borsieri 4/E
 20159 Milano
 tel. e fax 02.69311624
 www.ciclobby.it
 Aderente alla Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB onlus - www.fiab-onlus.it)

In questo numero

Ciclobby Notizie: perché così in ritardo?	3
Il Comune di Milano e la mobilità ciclistica	4
La posta dei lettori	8
Regala Ciclobby	11
La Provincia di Milano per la bici	12
Aggiornamenti dal Servizio legale	15
Escursioni in bici: da un borgo medioevale all'antico porto di Genova	16

La proposta di una *pollution charge*, all'interno di un'area della città di Milano, e solo entro alcune fasce orarie, presta il fianco ad obiezioni abbastanza rilevanti: cioè di costituire una risposta parziale e di limitata efficacia al problema "pollution".

Proprio in relazione ai limiti sopra ricordati sembrerebbe poter avere un maggiore impatto un sistema di road pricing (la cd. *congestion charge*), accompagnato da una tariffazione della sosta estesa all'intera città (cd. *park pricing*).

Volenti o no, solo le amministrazioni pubbliche (Regione e Comune, innanzitutto, ma anche la Provincia e fatta salva la residua competenza statale) sembrano dotate dei necessari poteri di intervento.

Occorre allora partire da un ragionamento che integri e non escluda proposte anche diverse, purché razionalmente e coerentemente tese al raggiungimento di un obiettivo comune, chiaro e condiviso, in tempi non biblici. Tali proposte possono essere:

- **Ripensare complessivamente le scelte di mobilità**, agevolando innanzitutto quelle a minore impatto;
- **Modifica di abitudini individuali** che non può passare attraverso soluzioni fatalmente diluite nell'arco di molti anni (tale sarebbe ad es. subordinare l'attuazione di interventi più incisivi solo a seguito della costruzione di nuove linee metropolitane);
- **Rafforzamento dei trasporti pubblici**. Alcuni interventi, oltre ad essere sostenibili sul piano dei costi, possono

essere attuati *nell'immediato o nel breve periodo*; eccone alcuni su cui sarebbe opportuno avere risposte pubbliche e ufficiali:

- **Semafori asserviti ai mezzi pubblici;**
- **Corsie preferenziali;**
- **Integrazione tariffaria;**
- **Mezzi di superficie di nuova generazione:** da favorire attraverso opportuni provvedimenti che ne agevolino la circolazione protetta, fermo restando che servono anche mezzi snelli, numerosi e frequenti, ben distribuiti nell'arco della giornata, in grado di soddisfare al meglio la domanda di mobilità;
- **Combustibili ecologici e filtri antiparticolato sui mezzi pubblici;**
- **Prolungamento degli orari di apertura della metropolitana ed ampliamento dell'offerta del servizio Radiobus;**
- **Interventi sulla logistica delle merci;**
- **Nuovi parcheggi "a rotazione"** unicamente di interscambio, meglio se di cintura, con i mezzi di trasporto pubblico;
- **Approvazione e realizzazione del Piano della Mobilità Ciclistica.**

segue

Bicinfesta di Primavera
 Domenica
 18 marzo 2007
 a pag. 16

CICLOBBY NOTIZIE n. 4/2006

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:
Luigi Riccardi (luigi.riccardi@libero.it)

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

Redazione: Vanna Bartesaghi (Ciclobby Point),
Stefano Antonelli (Appuntamenti
cicloturismo)

Hanno collaborato: Roberto Miuccio, Anna
Pavan, Pietro Scafati, Stefano Caserini

Per le foto si ringrazia: Guida Biscaro, Roberto
Miuccio, Maurizio Pratesi, Andrea Scagni
e Anna Vandoni,

Grafica e impaginazione: Silvia Malaguti

Stampa: LEVA Arti Grafiche spa
viale Edison 605
20099 Sesto San Giovanni (MI)

Questo numero è stato chiuso
il 30 novembre 2006

Per la stampa di questo notiziario neppure
un albero è stato abbattuto: Ciclobby Notizie
è interamente realizzato in carta riciclata
al 100%.

dalla prima

I punti che sembrano irrinunciabili in
un sistema di tariffazione sono i se-
guenti:

- **finalizzazione:** i proventi del siste-
ma di tariffazione (siano essi deri-
vanti da *pollution charge*, *conge-
stion charge*, *park pricing*) **devono**
essere finalizzati esclusivamente alla
mobilità;
- **residenti vs. pendolari?** Anche i
residenti a Milano devono essere
soggetti alle misure destinate a
creare un deterrente all' abuso del-
l'auto privata. Inoltre si deve tende-
re al confronto e alla condivisione
più ampia con i Comuni esterni alla
città e con Regione Lombardia e
Provincia di Milano.

**A pagina 6 pubblichiamo la ver-
sione integrale del documento di**
CICLOBBY

Errata corrige

Per un errore dei nostri archivi, ab-
biamo pubblicato in più occasioni
questa foto con un'attribuzione
non corretta.

Questo scatto molto bello è di An-
na Vandoni. Ce ne scusiamo con
l'interessata e con i lettori.



Nello scusarci con i soci e con i lettori per il grave ritardo
con cui esce questo numero di *Ciclobby Notizie*, deside-
riamo darvi brevemente conto delle ragioni che lo han-
no determinato.

Da sempre, il lavoro di redazione del nostro notiziario è frutto
della attività gratuita di un ristretto numero di persone. Attività
rubata spesso ad altri impegni, al lavoro, al riposo... In parte ciò è ine-
vitabile in considerazione del fatto che, scrivere su un periodico di
un'associazione, richiede un contatto il più possibile di prima mano
con le notizie, oltre al fatto che chi lo fa, solitamente, si occupa di al-
tro nella sua vita professionale: diventa quindi difficile affidarsi alla di-
sponibilità, che pure in qualche caso non è mancata, di persone che
sono poco presenti nella vita associativa. In quei casi, si dice, è più fa-
cile scrivere direttamente che non affidarsi a qualcuno che lo faccia. E

questa è in fondo la
ragione per cui il no-
stro notiziario fre-
quentemente risente
di ritardi di varia en-
tità e più o meno accet-
tabili. Ma, diciamo, fa
parte del "gioco".

Perché
così
in ritardo?

Qui si è invece
aggiunto un
motivo ulteriore. Se
infatti la redazione la-

vora interamente gratis, l'impaginazione, la stampa e la distribuzione
sono invece onerose, e molto!, per l'associazione (i dati sono a dispo-
sizione). Il bilancio di Fiab CICLOBBY ha infatti, tra le sue più cospicue
voci di spesa, dopo quella dell'affitto della sede, proprio la voce
collegata alla stampa di *Ciclobby Notizie*.

Quest'anno, per ragioni varie, abbiamo assistito a una generale
lievitazione dei costi che ha messo in notevole difficoltà la no-
stra situazione economica, rendendo improrogabili interventi che ab-
biamo in passato sempre rinviato, tra l'altro proprio per la perenne
mancanza di tempo (già da qualche anno volevamo pensare a un re-
styling del notiziario...).

Così, questa volta abbiamo dovuto fermare tutto e cercare un si-
stema che, senza ulteriori rinvii, rivoluzionasse da subito un po'
tutti gli aspetti correlati al notiziario, e che ci permettesse di puntare
a una riduzione dei costi e dei tempi di stampa, dandoci nel contem-
po l'occasione per puntare al miglioramento della qualità e a una ge-
stione meglio organizzata delle varie fasi, dall'impaginazione alla
spedizione del materiale finito. Sperando anche di incontrare la sod-
disfazione dei lettori. Non è stato breve né facile, ma, a questo pun-
to, speriamo di esserci riusciti o di essere sulla giusta via. Anche se i
benefici economici riusciremo a vederli solo tra un po', diciamo tra
un anno.

Per intanto, vi ringraziamo ancora per la vostra comprensione e
cogliamo l'occasione per ricordare che, quando sollecitiamo
adesioni e contributi (anche economici), lo facciamo anche per so-
stenere i costi vivi che l'associazione necessariamente deve sopporta-
re, per continuare ad esistere.
Grazie quindi del vostro aiuto.

Dallo statuto di CICLOBBY onlus

Articolo 3 - Finalità, principi ispiratori
e inquadramento giuridico.

CICLOBBY ONLUS non ha fini di lu-
cro ed intende perseguire esclusiva-
mente finalità di solidarietà sociale.
Scopo dell'associazione è lo svolgi-
mento di attività nel settore della tu-
tela e valorizzazione della natura e
dell'ambiente in particolare pro-
muovendo l'uso della bicicletta con
iniziative per migliorare mobilità e
qualità della vita urbana e per la pra-
tica di una forma di escursionismo ri-
spettosa dell'ambiente.

L'associazione si ispira a principi di
solidarietà, ecologia e nonviolenza;
conforma la sua struttura e le attività
al rispetto dei principi di libertà, egua-
glianza e pari opportunità; assicura il
rispetto dei diritti inviolabili della per-
sona; la sua struttura è democratica.
Piu' precisamente CICLOBBY ON-
LUS ha per scopo di operare perchè
si ricreino le condizioni per poter cir-
colare in bicicletta in città in tutta si-
curezza e perchè aumenti la circola-
zione urbana delle bici come risposta

moderna ai problemi posti dalla con-
gestione, dalla progressiva paralisi del
traffico, dall'inquinamento acustico e
dell'aria. In altre parole, CICLOBBY
ONLUS con la propria azione vuol
contribuire al superamento del de-
grado dell'ambiente urbano ed al
raggiungimento di una piu' elevata
qualità della vita urbana. CICLOBBY
ONLUS ha per scopo altresì di favore-
rire il turismo in bicicletta.
Per il perseguimento dei propri scopi,
CICLOBBY ONLUS intende aggre-
gare il maggior numero possibile di
persone e collaborare con associa-
zioni ed enti che hanno tra le loro fi-
nalità la tutela ed il miglioramento
delle condizioni di vita e dell'ambien-
te urbano.
L'associazione è regolata dal presen-
te statuto ed agisce nei limiti del codi-
ce civile, delle leggi statali e regionali
che regolano l'attività dell'associazio-
nismo e del volontariato, nonché dei
principi generali dell'ordinamento.

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 02.69311624

web: www.ciclobby.it
e-mail: info@ciclobby.it

Bus 41, 43, 51, 70, 82, 83. Tram 3, 4, 11, 30, 33.
MM2 fermate Gioia e Garibaldi e Passante
ferroviario P.ta Garibaldi FS.

Presidente Fiab CICLOBBY onlus:
Eugenio Galli

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

Ciclobby su Rete Civica di Milano:

via FirstClass:
"Desktop"/"RCM"/"ConferenzAmbiente"/
"CICLOBBY"

via web:
www.retecivica.milano.it/conferenzambiente
forum on line: ciclobby-ld@rcm.inet.it

Ciclobby aderisce a:



Notizie **B**revi

**Un nuovo Ciclobby Point:
Detto Pietro**

Alla lista dei nostri Ciclobby Point, i negozi dove
i soci di Ciclobby fanno di potersi rivolgere con
fiducia per consigli e acquisti a prezzi scontati, vi
segnaliamo con piacere che si è aggiunto Detto
Pietro Store di viale Vittorio Veneto 8. Detto Pie-
tro, un'azienda che ha cent'anni di storia, è ben
nota a quanti hanno dimestichezza col ciclismo
sportivo, ma anche, più semplicemente, alle
mamme in city bike con bimbo in seggiolino o a
quanti cercano un riparatore in una zona cen-
trale di Milano, a due passi dai Giardini Pubblici
di corso Venezia. I dati del nuovo CP sono in
quarta di copertina.

Milano inquinata, la città reagisce

La Fondazione Irccs Istituto Nazionale dei Tu-
mori - da sempre aperta al territorio e agli ap-
porti del Terzo Settore - è impegnata ad affron-
tare l'emergenza smog e i suoi prevedibili effetti
sulla salute dei cittadini. L'équipe di Pneumologia
del dott. Roberto Boffi ha messo a punto un ap-
parecchio in grado di misurare in tempo reale la
percentuale di polveri sottili depositate all'inter-
no dei polmoni ad ogni atto respiratorio. Una
misurazione che ha consentito al dott. Boffi di af-
fermare che "l'aria espirata è molto più pulita di
quella inspirata". La Fondazione, come noto, non
è solo un luogo di cura, ma anche di ricerca e
prevenzione. Da qui nasce una partnership con
Fiab CICLOBBY che avrà nelle prossime setti-
mane dei concreti sviluppi sui quali i nostri letto-
ri saranno aggiornati.

Bimbibici

**Prepariamo la prossima Bimbibici:
domenica 6 maggio 2007**

Per l'ottavo appuntamento di Bimbibici pos-
siamo solo dirvi che partirà da piazza San Fede-
le e, come di consueto, bambini e adulti saranno
i protagonisti di un colorato corteo, padroni per
un'ora delle strade di Milano. E' bene che già da
questi mesi invernali i genitori e i bambini di Ci-
clobby ne parlino nelle rispettive scuole. Presso
la nostra sede sono in corso le riunioni organiz-
zative. Chi non potrà partecipare ai preparativi
ma ha suggerimenti utili può contattare la coor-
dinatrice Anna Pavan (annapav@alice.it).

Lo scorso 20 settembre, CICLOBBY e FIAB, rappresentate dai rispettivi presidenti Eugenio Galli e Luigi Riccardi, sono state convocate insieme a Costantino Ruggiero di ANCMA per un'audizione presso la VIII Commissione consiliare (Mobilità - Traffico - Ambiente) di Palazzo Marino, presieduta dal consigliere Marco Osnato. In quella sede abbiamo potuto conoscere, dalla viva voce dell'assessore al Traffico Edoardo Croci, le linee di indirizzo del *Piano della Mobilità Ciclistica* che il Comune di Milano sta predisponendo, come già si era appreso da notizie di stampa. Secondo le dichiarazioni dell'assessore, il Piano sarà pronto entro la fine dell'anno e verrà sottoposto quanto prima

nufatti in 225 localizzazioni), sulla segnaletica e sulla comunicazione istituzionale.

La presentazione è stata preceduta da alcune considerazioni introduttive che sono parse non meno importanti sul piano simbolico, come espressione di un nuovo clima politico. Innanzitutto la dichiarazione dell'assessore al Traffico che individua nella mobilità ciclistica un settore nel quale può esservi, per il Comune di Milano, la possibilità di un "salto di qualità", un modo istituzionale per evidenziare la presa d'atto della criticità dell'attuale situazione. Ma l'assessore Croci si è spinto oltre, dichiarando che "dalle ricognizioni ef-

di 120 km reali, pensati in continuità anche con la rete ciclabile provinciale".

Fin qui, certo, siamo alle parole e alle promesse. Molto dipenderà da quanto di questa disponibilità si concretizzerà nell'azione amministrativa. Ma è anche giusto, dopo un decennio di rapporti sterilmente conflittuali e di dialoghi tra sordi con l'amministrazione comunale, riconoscere quelli che appaiono elementi di novità. Nel corso del dibattito seguito alla relazione dell'assessorato sono intervenuti diversi consiglieri, di maggioranza e di opposizione, con giudizi sostanzialmente positivi e con manifestazioni di interesse ed attenzione. Non sono mancate alcune posizioni critiche (ad esempio sulla possibilità di utilizzare corsie preferenziali e marciapiedi per il transito delle biciclette).

Per parte nostra, FIAB e CICLOBBY come rappresentanti del movimento cicloambientalista, abbiamo voluto nuovamente ribadire alcune richieste, chiedendo di poter partecipare, nel rispetto dei ruoli diversi e distinti, alla elaborazione dei provvedimenti che il Comune di Milano intende adottare per favorire la mobilità ciclistica. In fatto di mobilità ciclistica Milano ha accumulato un ritardo pluridecennale, che va analizzato con onestà e che richiederà molto impegno, coerente e non discontinuo, per poter essere colmato. Attraverso la definizione di obiettivi concreti e misurabili. D'altro canto, proprio il contrasto alla drammatica situazione di invivibilità creata dal traffico e dall'inquinamento può trovare nella bici un prezioso alleato, in un'ottica di mobilità sostenibile. Da qui l'auspicio che vi sia finalmente nella nostra città, sulla bici, un cambiamento che parta dagli stili e dalla prassi della Amministrazione. Un cambiamento fatto di condivisione, ascolto e pragmatismo.

Non vi è alcuna pretesa di sostituire le responsabilità di chi governa, né desiderio di costruire artificiosi consensi: il rapporto dialogico, che non presuppone identità di visioni, è però importante per cercare di costruire qualcosa di nuovo e di utile per la mobilità ciclistica, nell'interesse della città.

Abbiamo quindi sottolineato la necessità che il Comune di Milano, in tutte le sue articolazioni politiche, amministrative e tecnico-burocratiche, compia preliminarmente l'opzione di considerare la bicicletta un mezzo di trasporto sempre più utile per la mobilità nelle città e nelle aree metropolitane. Soprattutto se la bici viene integrata con gli altri mezzi e in primo luogo il trasporto pubblico.

L'obiettivo deve dunque essere lo sviluppo della mobilità ciclistica diffusa e in sicurezza, da ottenere con vari provvedimenti, quali: **piste ciclabili** quando vi è incompatibilità tra il traffico motorizzato e quello delle biciclette, **moderazione del traffico** (zone pedonali con eccezione per la bici, zone e strade residenziali, zone e strade con il limite a 30 km/h, etc.), **altri interventi specifici** (utilizzo ai sensi del Codice della strada dei marciapiedi adatti; doppio senso per le bici nei sensi unici per gli altri veicoli; utilizzo delle corsie riservate ai mezzi pubblici di calibro adeguato; diffusione capillare di parcheggi idonei a scoraggiare il furto delle biciclette; integrazione modale con i mezzi pubblici di trasporto; noleggio di biciclette di proprietà comunale), **sostegno della domanda di mobilità ciclistica**, in particolare mediante appositi progetti casa scuola e casa lavoro.

Abbiamo poi soffermato l'attenzione su alcuni temi che consideriamo nevralgici per impostare una politica della mobilità ciclistica articolata sulle effettive esigenze della città.

Censimenti dei ciclisti: negli ultimi anni sono stati effettuati da CICLOBBY, con notevole investimento di energie. La conoscenza della domanda è fondamentale per poter definire le priorità di intervento e monitorare nel tempo gli effetti delle politiche adottate. E' dunque auspicabile che il Comune voglia perseguire queste metodologie di analisi.

Servizio di bici a noleggio pubbliche: nelle città europee (Vienna, Berlino, Lione...) come pure in molte città italiane esiste la possibilità di noleggiare con facilità e a costi contenuti una bici. Ciò permette di privilegiare quindi la mobilità non inquinante, anche da parte di chi non possiede una bici avendo, ad esempio, lasciato l'auto in un parcheggio. A Milano questa possibilità ancora

Pedalando fra l'arte e la storia di Milano

a cura di Anna Pavan

Dicembre

sabato 16 dicembre Galli, farfalle, elefanti, lumache... 2ª puntata. Continua la rassegna degli animali che hanno trovato ospitalità su tetti, balconi e anfratti dei nostri palazzi. Possibilità di vedere da vicinissimo una farfalla in ferro battuto del celebre Mazzucotelli. Da non perdere! Ritrovo davanti al Planetario (Giardini Pubblici di corso Venezia) ore 9.45, partenza ore 10. Soci Ciclobby 3 euro, non soci 6 euro. Ragazzi gratis. Proposta di Anna Pavan.

domenica 17 dicembre Milano Arte. Ritrovo alle ore 10 in piazza Duomo, lato piazzetta Reale, partenza ore 10.15. Partecipazione gratuita. Proposta di Maria Luisa Bonivento e Gianfranco Rocculi.

Gennaio

sabato 20 gennaio Architettura del Novecento tra porta Venezia e via Bianca Maria. L'itinerario si svolge in una delle zone più rappresentative dell'architettura del primo Novecento, con opere di Arata, Andreani, Campanini, Portaluppi, Ponti. Visita anche a due cortili privati. Ritrovo davanti al Planetario (Giardini Pubblici di corso Venezia) alle ore 9.45, partenza ore 10. Soci Ciclobby 3 euro, non soci 6 euro, ragazzi gratis. Proposta di Pierfrancesco Sacerdoti.

domenica 21 gennaio Milano Arte. Ritrovo alle ore 10 in piazza Duomo, lato piazzetta Reale, partenza ore 10.15. Partecipazione gratuita. Proposta di Maria Luisa Bonivento e Gianfranco Rocculi.



Il Comune di Milano verso una nuova politica della mobilità ciclistica?

La nuova amministrazione comunale ha illustrato le linee d'indirizzo del Piano della Mobilità Ciclistica

a una consultazione pubblica per favorire la più ampia condivisione attraverso un coinvolgimento non limitato ai competenti settori comunali, ma esteso invece alla cittadinanza e ai soggetti esterni portatori di interesse (associazioni, università).

Il Piano attualmente in corso di elaborazione non riguarda solo la mobilità del tempo libero: riconosce il contributo della bici nella mobilità urbana e si propone di incentivarne l'utilizzo in modo ancora più diffuso, seppure con le limitate risorse economiche attualmente disponibili. Esso definisce interventi sulla rete ciclabile, sul potenziamento dei posti destinati al parcheggio delle biciclette (con una previsione di 3.200 ma-

ffettuate, i 70 km di piste ciclabili dichiarati risultano solo teorici, in quanto molti di essi sono scollegati o fuori norma".

E' la prima volta che, in modo pubblico e ufficiale, l'Amministrazione comunale riconosce le discrepanze per anni da noi inutilmente denunciate. Abbiamo pertanto apprezzato un'analisi che ci è sembrata intellettualmente onesta. A fronte di ciò l'obiettivo che l'Amministrazione parrebbe volersi dare è di "mettere a norma i tratti esistenti, realizzare le connessioni mancanti, estendere la rete ciclabile, con una maglia continua in direzione concentrica e radiale, portandola, nell'arco di cinque anni, a uno sviluppo complessivo

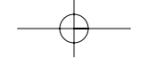
manca: è tempo di superare l'esperienza milanese delle "bici gialle", che deve essere modello da non imitare, non più alibi per non fare.

Intermodalità con i mezzi pubblici: in Europa la bici viaggia in metropolitana e talvolta anche sulle linee di superficie, a Milano no. La possibilità di trasportare la bici sui mezzi pubblici, nella nostra città, è ancora oggi improntata ad un uso sostanzialmente limitato al tempo libero (al sabato e la domenica e, nei giorni feriali, solo la sera dopo le 20). Noi non chiediamo forzature, ma finalmente, anche qui, un sano pragmatismo: si tratta di consentire l'accesso della bici al trasporto pubblico negli orari "di morbida", con adeguata regolamentazione.

Furto di bici: a Milano è un problema particolarmente diffuso. Il furto endemico delle bici rappresenta, oltre ai molti esistenti, un ulteriore disincentivo alla diffusione dell'utilizzo quotidiano della bicicletta. Inoltre, favorisce la circolazione di veri e propri rottami, inefficienti sul piano meccanico prima che estetico che, oltre a rendere più faticoso lo spostamento del ci-

clista, ne compromettono in molti casi la stessa incolumità (mancanza di luci e catadiottri, freni in cattivo stato, etc.). Infine, gli effetti del furto si ripercuotono anche sul mercato del "nuovo", scoraggiando l'acquisto di bici di qualità e invogliando viceversa ad acquistare un "usato" che spesso è di origine furtiva. Ebbene, la soluzione di un problema di tale complessità non è forse del tutto alla portata del singolo Comune, ma sicuramente occorre stroncare con decisione i luoghi pubblici (e notori!) di ricettazione, smettendola di girarsi dall'altra parte: in primo luogo, il mercato di bici rubate in piazzale Cantore che si svolge ogni sabato.

Binari dismessi: nelle pavimentazioni milanesi, affondati nel pavé o nell'asfalto, ci sono ben 24 km di binari non più in esercizio, che giacciono in alcuni casi anche da vari decenni, creando spesso situazioni di grave pericolo per l'incolumità dei ciclisti e in generale degli utenti della strada: occorre pianificarne la rimozione o, come misura provvisoria, almeno una adeguata copertura e messa in sicurezza. >>>



A Milano serve una buona dose di pragmatismo: è cioè indispensabile evitare di trincerarsi dietro le parole, discutendo invece nel merito i problemi, cercando le soluzioni possibili.

Alcuni esempi: **Marciaipiedi:** non si tratta di dare una risposta di valore assoluto, che riguardi tutti i marciaipiedi di Milano, ma di analizzare i singoli casi.

Vi sono marciaipiedi stretti, affollati, con molti negozi e portoni di accesso: lì no. Ma ci sono anche marciaipiedi larghi, poco frequentati da pedoni, con scarsi accessi privati (ne abbiamo fatto a suo tempo un lungo elenco di valore esemplificativo): su questi è sicuramente applicabile quanto già previsto dalla normativa del Codice della strada vigente. Ciò non significa, evidentemente, autorizzare l'accesso generalizzato delle bici ai marciaipiedi. Il resto è un fatto di educazione e, dove serve, di rieducazione.

Corsie ATM: anche sul tema delle corsie riservate ai mezzi pubblici abbiamo frequentemente assistito a dibattiti non pragmatici ma ideologici. Con contrapposizioni che non portano ad alcun risultato utile. Anche in questo caso ci sembra che la migliore soluzione sia quella di considerare i singoli casi.

Ci sono corsie sufficientemente ampie per consentire un transito in sicurezza al mezzo pubblico e alla bici: perché vietarle ai ciclisti? Ci sono poi corsie il cui calibro non garantisce la sicurezza del ciclista o la speditezza del mezzo pubblico: si valuti allora se è possibile intervenire allargandole. A fronte di una impossibilità o oggettiva difficoltà di adeguare la dimensione della corsia, non apparirà irragionevole vietarvi la circolazione della bici.

A ormai oltre due mesi da quella audizione, non siamo ancora a conoscenza di sviluppi concreti: ne chiederemo conto all'assessore.

Difficile escludere il rischio che, rispetto al dibattito in corso sulla *pollution charge*, un eventuale fallimento o differimento dell'iniziativa politica porti con sé anche lo "schiacciamento" delle importanti aperture positive in tema di ciclabilità di cui abbiamo qui voluto dare conto. Sappiamo che l'inferno è lastricato di buone intenzioni.

Ma, in ogni caso, noi non smetteremo di tenere alta e viva l'attenzione su questi temi di importanza nevralgica per la nostra città. Pretendendo con decisione il rispetto degli impegni assunti.

Eugenio Galli (presidente CICLOBBY) e Luigi Riccardi (presidente FIAB)



Premessa

Il Sindaco Letizia Moratti e l'Assessore al Traffico Edoardo Croci hanno avuto il merito di porre in modo concreto la questione della *pollution charge* cercando una risposta coraggiosa e impegnativa, sino ad ora mai tentata nella nostra città, decidendo di affrontare l'emergenza milanese attraverso la riduzione delle emissioni inquinanti (*pollution*) e tentando così di superare il nulla che si è fatto a questo proposito sotto le precedenti amministrazioni. Dopo un dibattito politico che si è tradotto in un ping pong sterile e mancante di qualsivoglia decisione – un chiacchiericcio che appare a dir poco irresponsabile nell'attuale situazione di emergenza endemica e costante – ora sembra arrivato lo stop a questa misura. Riteniamo comunque che occorra valutare aspetti positivi e negativi delle misure proposte, le possibili alternative per incidere seriamente su un problema che una larga parte della cittadinanza avverte come fondamentale per la propria vita presente e futura.

E' opportuno prendere le mosse da una considerazione all'apparenza banale: **TRAFFICO (congestion) e INQUINAMENTO (pollution) sono problemi distinti, anche se correlati.**

Sono correlati nel senso che l'inquinamento urbano risulta prodotto in una misura intorno al 75% dalle emissioni dei veicoli, e dunque dal traffico (nella quota restante un ruolo importante hanno le emissioni degli impianti di riscaldamento).

Ma sono altresì problemi distinti perché se pure, paradossalmente, i veicoli funzionassero con acqua di mare ed emetterebbero unicamente ossigeno puro aromatizzato con il delicato profumo del risotto allo zafferano, resterebbero comunque da affrontare tutti gli altri aspetti legati al congestionamento da traffico: rumore, incidentalità, occupazione degli spazi e degrado dello spazio urbano, incidenza sui tempi di lavoro e di non lavoro, costi sociali e costi individuali che nessuna auto ad emissione "zero" può eliminare e che gravano pesantemente sulla qualità della vita dei cittadini e addirittura sulla loro aspettativa di vita: le stime sulla mortalità a lungo termine riferiscono di 800 morti l'anno, solo come effetto dell'inquinamento urbano (Crosignani, Borgini, Codum, Mirabelli, Porro "Air pollution: how many victims?" in *Atmospherical Environment*, 2002, n. 36, p. 4705-4706).

A ciò si aggiunge un ulteriore aspetto. Poiché l'inquinamento – ma sarebbe meglio parlare al plurale, essendo multipli gli agenti inquinanti (gas, idrocarburi, rumore...) e non limitabili solo alle famigerate Pm10 del particolato fine – non si lascia arrestare dai confini amministrativi di un Comune, è evidente che **la gestione delle politiche ambientali** (in particolare quanto alla soglia di tollerabilità degli inquinanti all'interno di una determinata area) **non possa essere solo municipale.**

In questo senso, quindi, la proposta di una *pollution charge*, che distingue il contributo economico dovuto in base al carico inquinante dei veicoli (classificazione Euro 0, 1, 2, etc.), all'interno di un'area della città di Milano, e solo entro alcune fasce orarie, presta il fianco ad obiezioni abbastanza rilevanti: cioè di costituire una risposta parziale e di limitata efficacia al problema "pollution".

Proprio in relazione ai limiti sopra ricordati sembrerebbe poter avere un maggiore impatto un sistema di road pricing (la cd. *congestion charge*), accompagnato da una tariffazione della sosta estesa all'intera città (cd. *park pricing*). La *congestion charge*, a differenza della *pollution charge*, colpisce il traffico circolante sulle strade all'interno di una determinata area e ha il vantaggio di non dipendere dalla classe inquinante del parco veicolare (con

Le proposte di Fiab CICLOBBY sulla mobilità sostenibile

Pubblichiamo la versione integrale del documento con le proposte della nostra associazione sui temi del traffico e dell'inquinamento

ciò si può dire che essa risponde meglio all'esigenza di considerare traffico e inquinamento come problematiche distinte). Il *park pricing*, poi, permette una tariffazione molto precisa e selettiva, nel senso che può essere modulata: cioè più cara nelle zone maggiormente dotate di mezzi pubblici, dove maggiori sono le alternative di trasporto, più leggera nelle zone meno servite dai trasporti pubblici, con agevolazioni ed esenzioni altrettanto mirate (es. veicoli del *car sharing*). Chiaramente, l'adozione di un sistema diffuso di *park pricing* richiede che si adotti un controllo efficace e non episodico della sosta selvaggia, anche per quanto riguarda il carico/scarico merci.

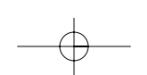
Ma, per non perdere di vista l'obiettivo finale e tenendo conto che, sin qui e da molti anni, a parte una vacua fiera di parole, poco o nulla si è fatto di concreto, organico e strutturale a Milano per *invertire* la situazione nella quale ci troviamo, è bene evitare di gettar via il bambino insieme all'acqua sporca.

Ciò a maggior ragione in considerazione del fatto che, volenti o no, **solo le amministrazioni pubbliche** (Regione e Comune, innanzitutto, ma anche la Provincia e fatta salva la residua competenza statale) sembrano dotate dei necessari poteri di intervento.

Non si può infatti dimenticare che, lo scorso inverno, 180 cittadini – sia come singoli sia in rappresentanza di comitati e associazioni, tra cui anche CICLOBBY – si sono rivolti alla magistratura con un ricorso in via di urgenza, ex art. 700 c.p.c., per chiedere ad essa interventi immediati, in sostituzione del Comune di Milano e della Regione Lombardia inadempienti agli obblighi di legge (per il solo Pm 10, nel 2005, si sono verificati 151 giorni di sfioramento della soglia critica di 50 microgrammi al metrocubo, contro i 35 giorni massimi di esposizione alle polveri che la normativa comunitaria recepita a livello nazionale ammette; e tali superamenti hanno altresì visto registrare valori giornalieri superiori di due, tre volte a quanto normativamente tollerato), per evitare il pericolo attuale di un danno grave alla salute dei cittadini, dunque di un diritto di rango costituzionale.

Il giudice civile, in primo grado prima e poi in appello, ha respinto il ricorso, non per infondatezza dei motivi, che anzi sono stati in buona sostanza ritenuti sussistenti (determinando anche la decisione del giudice di compensare le spese legali), sia in relazione alla gravità sia alla attualità del pericolo, ma solo in quanto si ritiene vigente un **limite interno della giurisdizione** del giudice ordinario nei confronti delle pubbliche amministrazioni (discendente dalla L. 2248 del 1865, sic!), sicché in questi casi "ci si trova di fronte ad ipotesi in cui la P.A. esercita in parte un vero e proprio potere di supremazia (...) e comunque un potere autoritativo" (*Trib. Milano, Sez. I civ., Galli+177 vs. Comune di Milano + Regione Lombardia, Ord. 1 giugno 2006, Rel. Gandolfi*). Un potere che non ammette sostituzioni.

Da qui, dunque, bisogna partire per un ragionamento che integri e non escluda proposte anche diverse, purché razionalmente e coerentemente tese al raggiungimento di un obiettivo comune, chiaro e condiviso, in tempi non biblici. Occorre allora smettere di limitarsi, per cinismo o rassegnazione, a tamponare le emergenze e ad alzare gli occhi al cielo in attesa di eventi meteorologici favorevoli: bisogna finalmente intervenire. segue



Osservazioni e proposte

1. E' impensabile uscire dall'attuale situazione di emergenza derivante dall'effetto combinato di traffico e inquinamento se non **ripensando complessivamente le scelte di mobilità, agevolando innanzitutto quelle a minore impatto.**

2. I limiti derivanti dall'attuale modello di sviluppo della mobilità motorizzata e la drammatica emergenza a cui assistiamo richiedono quindi la modifica di abitudini individuali che non può passare attraverso soluzioni fatalmente diluite nell'arco di molti anni (tale sarebbe ad es. subordinare l'attuazione di interventi più incisivi solo a seguito della costruzione di nuove linee metropolitane).

3. Condivisibile l'esigenza di destinare maggiori risorse al rafforzamento dei trasporti pubblici, che devono essere in ogni modo favoriti, anche per rispondere alla crescita della domanda (e a tale proposito si può osservare che è necessario intervenire sia sulla estensione della rete sia, e soprattutto, sul contenimento

delle soglie di frequenza delle corse, che non può in ogni caso superare i 10 minuti di attesa: estensione, frequenza, velocità, puntualità e comfort sono criteri che ogni utente adotta, più o meno consapevolmente, per valutare la convenienza della scelta a favore del mezzo pubblico).

Ma alcuni interventi, oltre ad essere sostenibili sul piano dei costi, lungi dal richiedere anni, possono essere attuati nell'immediato o nel breve periodo, anche per dare contenuto concreto e costruttivo alla frequente obiezione secondo cui appare necessario "prima favorire il trasporto pubblico" evitando che essa appaia il dito, l'alibi dietro cui si può celare una volontà di non fare, di non cambiare nulla. Eccone alcuni su cui vorremmo poter avere risposte pubbliche e ufficiali.

- **Semafori asserviti ai mezzi pubblici:** prima di disporsi al rosso danno la precedenza al mezzo pubblico che sovrappiunge, permettendogli così di proseguire la corsa. Gli impianti a Milano esistono già ma, per incomprensibili ragioni, non sono mai entrati in servizio. E' intenzione del Comune renderli funzionanti? Entro quando?
- **Corsie preferenziali:** per rendere competitivo il trasporto pubblico migliorandone la velocità commerciale occorre

non solo incrementare l'estensione delle corsie esistenti, ma anche sorvegliare che esse non vengano utilizzate e occupate in modo abusivo da altri veicoli. Tale sorveglianza compete al Comune di Milano (Polizia Locale) e appare spesso disattesa.

- **Integrazione tariffaria:** la vigente normativa regionale già prevede che debba essere adottato un biglietto unico per i mezzi pubblici di Milano e hinterland. Regione e Comune di Milano, principali responsabili dell'attuazione di tale normativa, dicano quali sono i tempi previsti per l'attuazione, assumendo precisi impegni in proposito.
- **Mezzi di superficie di nuova generazione:** molti dei bus (e dei tram) entrati recentemente in funzione in città su alcune linee urbane sono particolarmente lunghi (Eurotram e bus articolati). Bisogna fare in modo che questi mezzi ad alta capienza trasportistica, che si incagliano facilmente nel traffico, siano favoriti attraverso opportuni provvedimenti che ne agevolino la circolazione protetta, fermo restando che servono anche mezzi snelli, numerosi e frequenti, ben distribuiti nell'arco della giornata, in grado di soddisfare al meglio la domanda di mobilità.
- **Combustibili dei mezzi pubblici:** è possibile essere rassicurati in merito al fatto che, su tutti i mezzi pubblici a motore circolanti in ambito sia urbano sia extraurbano, in tutta la Regione Lombardia, siano già in opera le tecnologie idonee a ridurre l'impatto inquinante (motori e combustibili ecologici, filtri antiparticolato)? Su questi temi dovrebbe esserci anche una competenza del Settore Trasporti della Provincia di Milano, in quanto le società delle linee di trasporto pubblico hanno la concessione all'esercizio da parte della Provincia, che indice le gare d'appalto. Quindi, il tutto dovrebbe essere regolato da appositi capitolati. E' possibile conoscere con esattezza lo stato attuale della questione?
- **Prolungamento degli orari di apertura della metropolitana:** l'estensione del servizio andrebbe resa operativa al più presto e in modo stabile, possibilmente non solo nei fine settimana. Negli orari di chiusura, occorre migliorare ed ampliare l'offerta del servizio *Radiobus*.

4. Occorre intervenire sulla logistica delle merci, favorendo il più possibile l'utilizzo di mobilità

a basso impatto, regolamentando gli orari, ad esempio per il carico e scarico delle merci, la raccolta dei rifiuti, e assicurandone l'osservanza, e soprattutto introducendo progressivamente un sistema di distribuzione delle merci fondato su piattaforme logistiche locali, utilizzo della ferrovia e di mezzi di distribuzione finale elettrici. Occorre comunque far rispettare le ordinanze già attualmente in vigore concernenti i limiti di circolazione dei veicoli pesanti all'interno della città.

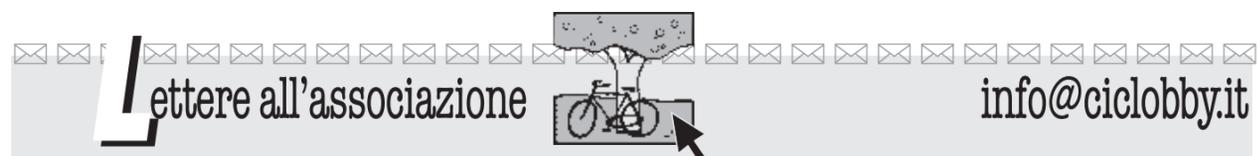
5. La realizzazione di nuovi parcheggi "a rotazione" deve essere funzionale a localizzazioni di interscambio, meglio se di cintura, con i mezzi di trasporto pubblico e non invece di destinazione finale, soprattutto se all'interno del centro storico (Mura spagnole).

Viceversa, la creazione di nuove strutture di parcheggio nel cuore della città, lungi dallo scoraggiare, costituisce un fattore di incentivazione alla penetrazione di ulteriore traffico veicolare.

Questa criticità si aggiunge alle obiezioni che in numerosi casi sono state fondatamente sollevate in relazione alla scelta delle localizzazioni in aree di pregio storico e monumentale (tali sono, ad esempio, i casi del parcheggio sotto la Darsena o in piazza Meda). In tale ottica il Piano parcheggi approvato dalla precedente Amministrazione comunale richiede di essere profondamente rivisto.

6. E' indispensabile condividere e rendere al più presto operativo il Piano della Mobilità Ciclistica, impostando le linee di una nuova politica della ciclabilità, nella nostra città sostanzialmente ferma da quasi venti anni, che sia costituita non più solo da progetti e programmi, isolati e disgiunti e spesso destinati a restare solo sulla carta, ma si materializzi finalmente con interventi concreti e realizzazioni che non possono più essere ulteriormente differiti ad attesi. A maggior ragione in considerazione dell'utile contributo che la bici può dare per la riduzione del traffico e dell'inquinamento urbano (e non solo).

7. Sulla proposta del ticket, così come declinata fino a questo momento, si può osservare che essa è apparsa



Egregio presidente, leggo con interesse gli aggiornamenti sulle vostre attività però, purtroppo, sono molto pessimista sull'uso della bicicletta qui da noi.

Io sono un amante della natura e ancor più della bicicletta come mezzo di trasporto e come stile di vita ma guardandomi intorno vedo solo macchine, camion, moto e smog!

Ho un sogno. Girando per il Belgio, per l'Olanda, ma anche a Parma, Ferrara... ho visto che un mondo a misura di bici non è proprio impossibile, anzi.

Io abito a Gambolò (PV) e lavoro a Milano. Quarantacinque chilometri di sofferenza ogni giorno per andare e altri quarantacinque per tornare.

Sono stufo di treni e mezzi pubblici che mi sequestrano per delle ore. Sono stufo di muovermi in auto e moto con tutto lo stress, i rischi e i costi che ci sono dietro.

Io vorrei alzarmi alla mattina, prendere la mia bicicletta e venire al lavoro.

Ma è troppo rischioso, troppe macchine e troppi automobilisti che non vedono più

gli altri fruitori delle strade come propri simili... se dovessi venire in bici non so quanti giorni passerebbero prima di venire investito...

E una volta al lavoro? Mi trova delle aziende sensibili a questo tema che offrano parcheggi per le bici e spogliatoi per riassetarsi? Dove lavoro io non sarebbe così...

Potrei migliorare il mondo, diminuire il traffico e lo smog ma chi vorrebbe tutto questo non fa niente per permettermelo.

Chi posso "infastidire" perché senta questo tipo di problema?

Penso che se ci fosse una pista ciclabile che dalla lomellina

arrivi a Milano altri come me, esasperati dal sistema, la utilizzerebbero decongestionando un poco l'attuale situazione.

La ringrazio e la saluto. Continuate così!

Egr. sig. Gatti,

la Sua lettera evidenzia un malessere sentito e pone domande assolutamente ra-

gionevoli.

Sul tracciato Pavia-Milano c'è l'Alzaia del naviglio pavese ma probabilmente non fa del tutto al caso suo.

Noi possiamo suggerirle di far sentire la sua voce anche direttamente, come cittadino, alle istituzioni che si devono occupare di questi temi. Nel Suo caso si tratta della Provincia di Milano e di quella di Pavia, dei Comuni coinvolti lungo il percorso, della Regione Lombardia (Assessorato Ambiente e Assessorato Trasporti).

Poi resta ovviamente aperto tutto il fronte della sensibilità delle aziende ad occuparsi di questi temi...

Sulla bici siamo di fronte a una battaglia non facile, all'insegna della tutela dell'ambiente, della sostenibilità, della qualità della vita, ma insieme sono convinto che ce la possiamo fare.

Anche per questo è importante non rinunciare all'impegno diretto e a sostenere i gruppi e le associazioni che si battono su questi temi. Si iscriva quindi presto e ci aiuti a portare avanti le nostre proposte su questi temi.

Eugenio Galli

“ Sono stufo di treni e mezzi pubblici che mi sequestrano per delle ore ”



caratterizzata da una relativa incertezza dei contenuti tecnici: se manca solidità all'impianto razionale, se vi sono contraddizioni tecniche, il rischio di ricadute sul piano politico, e quindi sulla effettiva sostenibilità della misura, è alto. Ma le conseguenze di una eventuale retro-marcia (come pure di un differimento *sine die*) su questi temi sarebbero assai gravi e destinate a durare. Per queste ragioni la **proposta merita adesione e sostegno critico in un'ottica migliorativa**. Gli aspetti critici vanno cioè inseriti in un quadro di valutazioni complessivamente positivo.

8. Al di là di una opzione tendenzialmente favorevole, come espresso in premessa, alla adozione di una **misura combinata di congestion charge e park pricing, i punti che sembrano irrinunciabili** su un sistema di tariffazione sono i seguenti:

Finalizzazione. Non si può pensare che si tratti della introduzione di una tassa aggiuntiva, di un'ulteriore vessazione economica. I proventi del sistema di tariffazione (siano essi derivanti da *pollution charge, congestion charge, park pricing*) **devono essere finalizzati esclusivamente alla mobilità**. Tale finalizzazione deve essere il più possibile *trasparente, chiara e fortemente visibile* perché solo attraverso una verifica, un riscontro permanente della concreta utilità dell'onere sostenuto si può dimostrare alla cittadinanza che "la posta vale la candela" ed è possibile convincere, attraverso la visibilità dei benefici, oltre a quella dei costi, anche coloro che sono oggi più esitanti e scettici, o addirittura contrari. Su questo aspetto di *credibilità* si gioca una grossa parte della sfida e delle ra-

gioni di successo o insuccesso della misura in discussione. La dimensione degli introiti previsti è tale da consentire interventi strutturali molto consistenti ed è dunque fondamentale che essi siano conosciuti con precisione e condivisi in anticipo.

Residenti vs. Pendolari? Totalmente sbagliata, anche se per fortuna apparentemente superata, è stata l'impostazione data inizialmente alla questione da parte della Giunta comunale di Milano. L'ottica degli interventi non può essere "milanocentrica" e vedere esclusi i residenti dalla applicazione di una misura che avrebbe come unica platea di destinatari quella dei pendolari provenienti dall'hinterland, spesso costretti a utilizzare l'auto privata per le note e antiche inefficienze del trasporto pubblico o comunque per la mancanza di alternative praticabili.

Anche i residenti a Milano devono quindi essere soggetti alle misure destinate a creare un deterrente all'uso massiccio, spesso abuso, dell'auto privata. E si deve tendere al confronto e alla condivisione più ampia con i Comuni esterni alla città e con tutte le altre istituzioni coinvolte (Regione Lombardia e Provincia di Milano). Tenendo conto che queste misure, se pure non determineranno per sé stesse l'uscita dalla emergenza che grava sull'intera Pianura padana, avranno sicuramente l'effetto di modificare le modalità di spostamento a favore di nuove abitudini, così contribuendo a spostare il bilancio della mobilità in una direzione maggiormente sostenibile. Con l'impegno di tutti.

Il documento, proposto dalla presidenza di Fiab CICLOBBY onlus, è stato condiviso dal Consiglio Direttivo dell'associazione il 16 novembre 2006.

A Natale regalate il sostegno a Ciclobby

Non sapete cosa regalare ad amici e parenti e alla vigilia comprenderete l'ennesimo oggetto inutile?

Natale si avvicina, è tempo di regali: abbiamo due suggerimenti per voi. Regalate il libro di Anna Pavan "Milano è bella in bici", edito da Meravigli (10,00 euro) per fare 25 belle passeggiate in bici attraverso la città, oppure donate una iscrizione a Ciclobby.

In entrambi i casi farete un regalo gradito e utile e nello stesso tempo supporterete l'associazione che difende i diritti dei ciclisti, rivendica la libertà di utilizzare la bici tutti i giorni e promuove la mobilità sostenibile e sicura.

Può infine essere utile ricordare a tutti la possibilità di effettuare donazioni fiscalmente deducibili anche a favore della nostra associazione. Sul sito web di Ciclobby, nella sezione "Come aiutarci", sono indicate maggiori informazioni su questa modalità che consente di sostenere le nostre attività assicurando maggiore libertà all'associazione. **Fiab CICLOBBY ha bisogno dell'aiuto di tutti e in questo caso anche il Fisco ci dà una mano: ricordiamocene.**

I vantaggi degli iscritti a Fiab Ciclobby:

- copertura assicurativa responsabilità civile bici, operativa 24 h su 24, per 12 mesi dalla data di iscrizione;
- servizio di consulenza e tutela legale gratuita;
- servizio di assistenza per recupero danni (alla bicicletta e al ciclista);
- possibilità di partecipare a corsi di manutenzione e riparazione bici e di usare l'officina in sede;
- possibilità di partecipare a escursioni in bici in città e fuori, nonché a raduni, viaggi e vacanze in bicicletta; attività culturali per la bici;
- informazioni e aggiornamenti, tramite il sito, la mailing list, il periodico "Ciclobby Notizie" e il notiziario nazionale "Amici della Bicicletta";
- sconti nei negozi convenzionati (Ciclobby Point);
- possibilità di avere ospitalità presso altri soci FIAB in tutta Italia;
- abbonamenti annuali Trenitalia per bici al seguito a metà prezzo, e altre agevolazioni.



Cantieri su pista

L'unica pista ciclabile di Milano è lunga poco più di venti chilometri e corre, si fa per dire, dalla zona dell'Ippodromo (viale Caprilli), sino alla Cicloalzaia Martesana, ramificandosi in fondo a via Padova in direzione del Parco Lambro (a destra) e dell'Adda (a sinistra lungo il naviglio Martesana).

Il tratto di pista che costeggia, in via San Marco, il palazzo del *Corriere della Sera*, è stato interrotto per alcuni anni da un cantiere per i lavori di ristrutturazione dell'edificio dello storico quotidiano milanese.

Terminati i lavori e chiuso il cantiere, la pista di via San Marco è ora nuovamente percorribile da alcune settimane.

Esultano i ciclisti milanesi che finalmente possono dunque tornare a frequen-

re l'unica pista ciclabile con il fondo in porfido, "capolavoro" della creatività meneghina per la gioia delle due ruote. Prestare attenzione a vetri e deiezioni organiche lungo la sede riservata.

Cantieri che chiudono, cantieri che aprono.

La stessa pista è interessata da altri lavori all'altezza di Greco, per la costru-

zione di un ponte ferroviario. I pannelli in loco indicano un itinerario alternativo, purtroppo non molto agevole, considerato che prevede di abbandonare il percorso ciclabile transitando da viale Monza, attraverso un giro non breve e abbastanza pericoloso a causa del traffico. C'è da augurarsi che la chiusura duri il meno possibile. Il cartello in prossimità dell'interruzione indica come data fine lavori il 15 giugno 2007.



Un augurio in musica

Grande successo ad Abbadia Cerreto per il concerto di Natale del Karakorum



Si è svolto ad Abbadia Cerreto il concerto di Natale organizzato da Ciclodì, in collaborazione con Ciclobby, nella straordinaria cornice dell'abbazia benedettina per augurare a tutti, con le musiche più belle della nostra tradizione natalizia eseguite dal gruppo vocale Karakorum, un buon Natale e un sereno anno nuovo.



dal Coordinamento Regionale **FIAB**

Lombardia in Bici 2006

Dieci giorni, dal 14 al 24 settembre, con oltre cento iniziative per la bici e la mobilità sostenibile in tutta la Lombardia: questo è stato Lombardia in Bici.

È stata impegnativa, ma ce l'abbiamo fatta. In questo ricchissimo cartellone di eventi, coordinato dalla FIAB con il coinvolgimento di molti altri soggetti, Milano ha avuto una parte importante e, al suo interno, numerosi e significativi sono stati gli appuntamenti organizzati e gestiti da CICLOBBY.

Come noto, questo contenitore di iniziative si innesta su un evento fondamentale, quale il **Salone internazionale del Ciclo** (EICMA), che si è tenuto presso i padiglioni della nuova Fiera di Rho-Però. Donde l'auspicio che per la mobilità ciclistica ci siano impegni, obiettivi concreti, attenzione, realizzazioni durante tutto l'anno e non solo nei giorni in cui si celebrano i fasti fieristici. Ma è altresì doveroso riconoscere che l'importanza di iniziative come **Lombardia in Bici** è anche quella di contribuire a far maturare, rendendole stabili, nuove sensibilità su questi importanti temi. Noi ci crediamo e ci impegniamo affinché questo accada.

Impossibile ringraziare una a una le persone che hanno partecipato e collaborato, prima durante e dopo, alla organizzazione e alla realizzazione delle molte iniziative. Impossibile ricordarli uno a uno ma doveroso ringraziarli tutti.

Tra questi ci piace citare gli eroici superstiti giunti venerdì 15 settembre all'appuntamento per andare **al lavoro in bici**, nonostante la pioggia battente, e i ragazzi della Italo Calvino per l'iniziativa **a scuola in bicicletta**.

Guido Lopez, Gino Cervi, Anna Pavan e Guia Biscaro per la riuscita presentazione del libro **"Milano è bella in bici"**, edizioni Mervigli, che è già andato esaurito ed è attualmente in ristampa.

I volontari dello stand **Bicisicura**, allestito questa volta presso la sede.

I cinquanta rilevatori che si sono resi disponibili a contare le bici in entrata e in uscita dalla cerchia dei navigli per il **5° censimento dei ciclisti urbani**, coordinato quest'anno da Gian Pietro Visconti.

Fabio Lopez che ha mirabilmente condotto una splendida **gita nel Parco delle Groane**, di cui è stato direttore per più di venti anni, illuminando anche con dettagli storici i luoghi visitati, che ci hanno visti rimanere spesso "a bocca aperta". L'elenco potrebbe continuare.

Grazie dunque a tutti coloro che hanno dato una mano, a coloro che hanno deciso di iscriversi, magari approfittando della promozione sulle nuove iscrizioni nel mese di settembre, a chi ha rinnovato l'adesione, a chi ha partecipato alle nostre iniziative. Arrivederci alla prossima.

Eugenio Galli (presidente Fiab CICLOBBY onlus)



La Provincia di Milano per la bicicletta

Martedì 19 settembre 2006 - nell'ambito delle manifestazioni di Lombardia in bici - oltre cinquanta Sindaci dei comuni della provincia avrebbero dovuto sfilare in bicicletta per Milano lungo il percorso da Via Mercanti a Palazzo Isimbardi in via Vivaio, sede della Provincia di Milano. Una iniziativa, del tutto inedita, di autorevole testimonianza per promuovere l'uso della bicicletta. Con i Sindaci, avrebbero dovuto pedalare anche Lionello Marco Pagnoncelli, assessore alla qualità dell'ambiente della Regione Lombardia, e Pietro Mezzi, assessore al territorio, parchi e mobilità ciclistica della Provincia di Milano, promotore dell'iniziativa.

La mattina stessa dell'evento, la bicicletta dei Sindaci è stata però sospesa per il doveroso rispetto della tragedia della sera precedente nella quale hanno perso la vita quattro persone a seguito dell'esplosione dell'impianto del gas in un'abitazione di via Lomellina a Milano.

La sfilata in bici dei Sindaci - che riteniamo decisamente emblematica e utile per promuovere l'uso della bicicletta tra i cittadini milanesi - dovrebbe, comunque e augurabilmente, essere ricalendarizzata quanto prima possibile.

La presenza a Milano dei Sindaci lo scorso 19 settembre è stata ugualmente occasione per un incontro a Palazzo Isimbardi nel quale l'assessore Mezzi e Fabio Lopez, direttore del settore parchi e mobilità ciclistica della Provincia di Milano, hanno fatto il punto sulle principali iniziative provinciali in materia di mobilità ciclistica.



zazione del piano sono stati consultati, con apposite riunioni, i comuni e gli enti parco. Con il documento, su carta e su CD, attualmente circolante verranno raccolte ulteriori osservazioni dei comuni. Sul prossimo numero di *Ciclobby Notizie* illustreremo in dettaglio questo piano.

I finanziamenti della Provincia

Sempre nel 2005 - e parzialmente nel 2006 - la Provincia ha messo a disposizione dei comuni 873 mila euro per finanziare **progettazioni** di piani di ciclabilità, piste ciclabili e servizi per la bici. Su 32, sono state accolte 27 domande di finanziamento.

Il Piano MiBici per creare una rete ciclabile strategica della Provincia

Nel corso del 2005 è stato elaborato - da un gruppo di lavoro formato da tecnici della Provincia, coordinati dallo stesso Fabio Lopez, e dai tecnici di Polinomia Alfredo Drufuca e Matteo Dondè - il **Piano di settore per una rete ciclabile strategica della Provincia di Milano** denominato **MiBici**. Il documento di piano comprende anche un **Manuale per la segnaletica delle piste ciclabili e ciclopedonali compatibile con il codice della strada** elaborato da un gruppo di lavoro della FIAB coordinato da Claudio Pedroni. Già nella fase di elaborazione del piano sono stati consultati, con apposite riunioni, i comuni e gli enti parco. Con il documento, su carta e su CD, attualmente circolante verranno raccolte ulteriori osservazioni dei comuni. Sul prossimo numero di *Ciclobby Notizie* illustreremo in dettaglio questo piano.



Pedalando con l'Onu per "La pace in Comune"

Per partecipare alla mobilitazione mondiale il coordinamento dei comuni ha scelto di organizzare una manifestazione in bicicletta che ha attraversato la Provincia di Milano da Est (da Trezzo sull'Adda

e da Ovest (da Abbiategrasso), lungo i Navigli Martesana e Grande, per convergere in Milano alla Casa della Pace della Provincia in via Dini, vicino a piazza Abbiategrasso.

In provincia di Milano ci sono più di trenta Comuni collegati nel Coordinamento provinciale milanese per la pace "La pace in comune"; Comuni le cui amministrazioni sono convinte che la cultura della pace possa nascere e diffondersi solo dal basso, dalle piccole comunità, e da loro debba poi partire la spinta verso i "grandi della terra" perché facciano ciò che possono e devono per questo obiettivo.

Convinti che non ci sarà pace finché l'80% dell'umanità vivrà nella miseria, senza accesso al cibo, all'acqua potabile, alle medicine, questi comuni hanno voluto unirsi il 15 ottobre a milioni di persone che, nel Sud come nel Nord del mondo, hanno aderito all'appello dell'ONU per gli obiettivi del Millennio.



dal Coordinamento Regionale **FIAB**

La bicistazione a Sesto sarà presto una realtà. Durante la premiazione dei progetti pervenuti al bando *MiBici* promosso dalla Provincia di Milano (vedi p.12), il Comune di Sesto San Giovanni ha visto riconosciuta la bontà della sua idea e ha ricevuto un finanziamento di 420mila euro, il 60% su un totale di 700mila euro, il massimo previsto dal bando MiBici. La bicistazione verrà dunque realizzata in un'area a fianco

Nuovi servizi per la mobilità ciclistica

La bicistazione di Sesto San Giovanni

della stazione ferroviaria di piazza 1° Maggio, insieme ad oltre un chilometro e mezzo di piste ciclabili che si raccorderanno con quelle già esistenti in viale Casiraghi e Italia. Ora la sfida sarà quella di realizzare l'opera in tempi brevi, forse già entro la prossima primavera, e di incrementare l'uso della bicicletta da parte di chi prende i mezzi pubblici in

un importante nodo di interscambio ferroviario come quello di Sesto. Il progetto prevede il riutilizzo del vecchio deposito bici delle F.S., e la realizzazione di una palazzina da utilizzare come ciclofficina da parte del soggetto che si occuperà della gestione di stalli coperti e custoditi per le biciclette, di manutenzione, della vendita di accessori. Nel progetto è previsto anche uno spazio di autoriparazione.



Con la propria bici sui mezzi pubblici in Lombardia

Un manuale con istruzioni per l'uso, consigli e prezzi



Sedici pagine dal titolo "Bici sul treno in Lombardia": questa è la nuova pubblicazione disponibile in Lombardia con una spiegazione dettagliata e completa su come si può utilizzare la bicicletta con il treno e con gli altri mezzi pubblici.

Edito dalla Regione Lombardia, DG Infrastrutture e Mobilità, come supplemento di "Trasporti in Lombardia" e pubblicato in circa 130.000 copie, il manuale è stato realizzato da un team coordinato dalla responsabile bici+treno di FIAB Lombardia Silvia Malaguti. Il lavoro ha ricevuto la collaborazione di Legambiente Lombardia, WWF e UTP.

Il manuale è ben fatto, contiene informazioni chiare su come portare la bici sui treni (sia per Trenitalia che per le Nord), ma anche sui traghetti, funicolari e metropolitana. Tante foto, piccole notizie e suggerimenti su come muoversi in stazione, come salire e come sistemare la bici sul treno.

L'opuscolo contiene anche in-

formazioni aggiornate sui costi del trasporto bici al seguito sui treni, notizie particolarmente gradite dai ciclisti lombardi. Si parla, infatti, dell'abbonamento annuale per bici al seguito scontato per soci FIAB a 42 euro (per non soci costa 80 euro) e del supplemento bici scontato "Low Ticket" a 2,10 euro, (valido per 24 ore sui treni a bassa frequentazione - elenco sul sito FIAB), ora acquistabili in tutte le stazioni della Lombardia. E' questa un'altra iniziativa di grande rilevanza in Italia per la promozione del trasporto bici+treno, che pone la Lombardia all'avanguardia nel panorama nazionale ed è un motivo di grande soddisfazione per chi ci ha lavorato e per chi spera in un miglioramento del servizio di bici al seguito. Stefano Caserini - Cicloti FIAB

Il lavoro di FIAB Lombardia per l'intermodalità bici e treno

Il lavoro di FIAB Lombardia prosegue, in quanto la "lotta" ritorna al tema principale, ossia la disponibilità di posteggi bici adeguati e sicuri nelle stazioni. L'utilizzo intermodale della bicicletta e del treno passa innanzitutto attraverso l'ampliamento dei posteggi per le biciclette nelle stazioni, tema particolarmente critico a Milano ma anche in molte stazioni della Lombardia. Il trasporto bici+treno non si propone infatti, per ovi motivi di congestione e di spazi, di sostituire la modalità più utilizzata del bici+treno+bici (con due diverse biciclette parcheggiate in modo sicuro nelle due stazioni di partenza e arrivo).

Su questo FIAB Lombardia, insieme a Legambiente e WWF, ha già avviato un lavoro di censimento delle necessità nelle diverse stazioni, sottoposto all'attenzione, e si auspica all'azione, di RFI Milano. La speranza è che l'opuscolo pubblicato serva anche per ottenere un incremento dell'utilizzo del servizio bici+treno da parte dei cittadini lombardi e quindi un maggiore impegno di Trenitalia e RFI per favorire lo sviluppo dell'intermodalità treno+bici. Per facilitare il movimento delle bici nelle stazioni è in programma, per esempio, in alcune città della Lombardia, l'installazione di canaline scivolo, con il coordinamento dell'arch. Paola Tessitore di RFI Milano.



Come noto, la FIAB ha da qualche tempo incluso, fra i servizi di cui possono fruire gli iscritti (dunque anche i soci di CICLOBBY), quello dell'assistenza legale per qualsiasi tipo di problematica possa avere attinenza con la circolazione delle biciclette.

Sino ad ora, le questioni sottoposteci con maggior frequenza riguardano le sanzioni amministrative in cui parecchi utenti sono incorsi (spesso per un poco comprensibile e sorprendente eccesso di zelo da parte degli agenti di polizia municipale), ovvero quelle riguardanti l'annoso problema del parcheggio delle biciclette nei cortili condominiali, diritto sancito (ma troppo spesso sconosciuto o inapplicato) dal Regolamento Edilizio Comunale di Milano.

Ripromettendomi di affrontare in futuro quest'ultima problematica, vorrei questa volta raccontare due episodi attinenti a contravvenzioni elevate nei confronti di ciclisti.

Una sera di qualche mese fa una signora, in sella alla sua bicicletta, stava scendendo dal marciapiede

che costeggia il Castello Sforzesco. Nell'eseguire la manovra, purtroppo, incappava in una sconnessione del marciapiede stesso, e cadeva e battendo la testa. Nulla di grave, fortunatamente, ma la prudenza le suggeriva di recarsi comunque al Pronto Soccorso per un controllo; il posto di pubblica sicurezza dell'ospedale registrava l'accaduto e la signora veniva dimessa senza alcun riscontro negativo sia sotto il profilo della salute sia sotto quello della... circolazione stradale.

Potete immaginare lo stupore della protagonista della nostra storia, quando, qualche mese dopo, riceveva una sanzione amministrativa per essere incorsa nel divieto di circolare sulla sede pedonale, ovvero sul marciapiede.

A parte il fatto che la signora non stava circolando sul marciapiede, bensì stava scendendo da esso per immettersi sulla strada, parve a tutti di assistere al classico caso in cui al danno si aggiungeva la beffa: il Comune, infatti, anziché scusarsi per lo stato di dissesto di quel tratto di strada, che aveva provocato caduta e botta in testa (fortunatamente, ma solo fortunatamente, non grave), aveva pensato bene di multare la malcapitata per una violazione dubbia (scendere da un marciapiede è ben diverso che sfrecciarvi sopra per la sua intera lunghezza) e contestata non nell'immediato - per così dire "a caldo" -, ma - a freddo - nei giorni successivi.

La questione, come si potrà ben intuire, non era di denaro (la sanzione ammontava a una settantina di euro), ma di principio e, per questo motivo, con l'ausilio del servizio legale, la signora presentava ricorso al Giudice di Pace.

All'udienza, il Giudice, dimostrando che il "buon senso", almeno in alcuni casi, aiuta a far giustizia più di quanto aiuti il rigore nell'applicare la legge, annullò la sanzione e salutò i presenti, ammonendo la ciclista a cercare di non pedalare sui marciapiedi e il Comune a tenere i marciapiedi, e

le strade in genere, in condizioni migliori di quelle che oggi conosciamo.

Il secondo episodio illustra, forse ancora meglio, la nostra opinione che dedicare maggiori attenzioni al buon senso, potrebbe aiutare ad evitare di incorrere in situazioni paradossali.

In occasione di una manifestazione cittadina in bicicletta, il corteo di ciclisti - il cui percorso era stato come d'abitudine regolarmente comunicato alla Questura e alla Polizia locale - si trovava a dover transitare in alcune strade a traffico limitato. Nessun problema, in questo caso per le bici, ma non così per il servizio d'ordine che, in quella occasione, accompagnava i manifestanti ed era costituito anche da alcuni volontari motorizzati.

Infatti, per garantire una maggior sicurezza ai partecipanti si era resa opportuna la presenza di un servizio d'ordine che, per poter essere ben visibile dall'esterno del corteo e veloce negli spostamenti, era costituito anche da volontari a bordo di motociclette. Questo fatto non aveva mai creato problemi di alcun tipo.

Ma lungo il percorso, il corteo si è trovato a passare sotto l'occhio vigile di una telecamera, la quale quindi ha fotografato uno dei motociclisti che facevano da scorta, registrando il suo transito da una via in cui, normalmente, ciò gli sarebbe stato vietato.

Certo, la telecamera nulla poteva sapere del percorso già comunicato dall'organizzazione alle Autorità e della presenza del servizio di scorta in moto. Ma, tempo qualche giorno, l'immagine veniva visionata da un addetto, il quale faceva in modo che la sanzione venisse ugualmente emessa e notificata al malcapitato volontario, proprietario della moto.

Il motociclista, ricevuto il verbale, si era recato al Comando dei Vigili per spiegare la situazione con tanto di documentazione e di fax inviati ai vari enti dai responsabili della manifestazione, spiegando che non stava violando una norma, ma rendendo un servizio all'associazione col consenso del Comune stesso. A questo punto ci saremmo attesi che la Polizia Locale revocasse la sanzione. Invece no: per annullare la sanzione, non c'era altra strada che presentare un ricorso al Giudice di Pace. E tanto abbiamo fatto.

Per il momento, il Giudice di Pace, in attesa della sentenza, ha congelato la sanzione, che quindi non dovrà essere pagata: questo significa che il Giudice ha ritenuto il ricorso sufficientemente fondato. Per l'udienza con la decisione che ne seguirà, se ne riparla a febbraio 2007... Se avrete la pazienza di aspettare, prometto che vi terrò aggiornati.

Avv. Massimiliano Gaspari (Servizio legale FIAB)

Prepariamo insieme la 21^a edizione di Bicinfesta di primavera

Domenica 18 marzo 2007

Sarà anche quest'anno una tranquilla passeggiata domenicale, adatta a tutti, che partirà da via Dante e arriverà, dopo circa due ore, al parco Lambro, presso il Centro Piamarta.

Qui ci sarà la tradizionale estrazione a sorte di premi: una vacanza in Trentino, numerose biciclette e altri premi. Verranno premiate le scuole più numerose (elementari e medie). Contemporaneamente ci saranno il ristoro a cura del Centro Piamarta e l'animazione musicale. Anche quest'anno infatti termineremo la festa con un gran ballo collettivo, accompagnati dal gruppo musicale "Organetti e dintorni".

Iscrizioni presso il gazebo Ciclobby in via Dante da sabato 10 marzo oppure presso la segreteria Ciclobby in via Borsieri 4.

- adulti: 5 euro
- bambini fino a 12 anni: 3 euro
- gruppi familiari di 3 persone o più: 3 euro
- gruppi FIAB di altre città: 3 euro

L'aiuto di molte persone è indispensabile

Da mesi siamo al lavoro per preparare una Bicinfesta di primavera all'altezza di quella che lo scorso anno ha sottolineato i 20 anni di vita di Ciclobby.

Qui vi diamo conto di quanto è già stato pensato e deciso: ma mancano ancora alcuni mesi e molti punti sono ancora aperti. Sono in corso le riunioni organizzative e l'aiuto di molte persone è indispensabile, soprattutto nelle due settimane che precedono Bicinfesta, nei nove giorni del gazebo in via Dante. Se si è in tanti, ci si diverte anche di più!

Chi non può partecipare all'organizzazione, ma ha suggerimenti utili, può contattare la coordinatrice Anna Pavan (annapav@alice.it)



Nella foto Bicinfesta 2005 saluta Bicinfesta 2007 e le augura buona riuscita

Ringraziamo gli sponsor che ci hanno già assicurato il loro sostegno: ANCMA, Comieco, COOP Lombardia, Patagonia, Zanichelli

Hanno finora aderito: Arciragazzi, Associazione Paraplegici, MAM Mamme antismog di Milano, WWF Lombardia.

Escursioni in bici

Da un borgo medioevale all'antico porto di Genova

Siamo partiti in quattordici la mattina del 10 settembre, dalla stazione di Arquata Scrivia, in direzione Gavi diretti a Voltaggio.

La giornata era soleggiata e piuttosto calda; date le buone condizioni atmosferiche il gruppo avrebbe potuto essere più numeroso ma, dato che nel percorso era previsto l'impegnativo passo della Bocchetta, buona parte dei partecipanti alle mie gite, non adeguatamente allenati, l'hanno comprensibilmente evitata.

Il tragitto che porta a Gavi è in gran parte in leggera salita, lo abbiamo però percorso velocemente perché avevamo tutti

una gran voglia di pedalare.

Arrivati a costeggiare il fiume Lemme, il paesaggio diventa boscoso e fortemente ondulato, bello da ammirare naturalmente, ma il gruppo questa volta era soprattutto concentrato a pedalare di buona lena.

A un certo punto ho consigliato a Salvatore, Katia e Paolo Mininni che di-

mostravano di essere i più scapitanti, di andare avanti sottintendendo, naturalmente, che avrebbero dovuto aspettarci a Voltaggio: borgo da visitare, come da programma. Per una bizzarra distrazione collettiva i tre non si sono ricordati di fermarsi lì e hanno proseguito fino al passo della Bocchetta. Peccato per loro, perché abbiamo apprezzato molto il posto.

Splendido il ponte Romano attraversato dal Lemme, belle le caratteristiche strade del borgo restaurate con buona fedeltà, il monastero dei Cappuccini, oggi pinacoteca con quadri d'epoca, e la chiesa di San Giovanni Battista con la sua carat-

teristica cupola. Nuovamente in sella abbiamo affrontato la salita che conduce al passo, con il paesaggio che diviene man mano sempre più verde e panoramico. A metà salita ci siamo fermati ad una fontana per rifornirci di acqua dopodiché mi sono ritrovato da solo perché, avendo voluto essere l'ultimo a rifornirsi, quando è arrivato il mio turno, gli altri, uno alla volta, erano già ripartiti.

In questo lasso di tempo passato prima di ricongiungermi con qualcuno dei miei compagni, ho assaporato momenti belli, mi sentivo in armonia con quel paesaggio pieno di colore, pedalando generosamente in quella salita dalla pendenza del 12-13 % in cui le acque del fiume Lemme, in contrasto col suo nome, scorrevano veloci e scroscianti verso valle. Ricongiuntici sul passo con i tre irrequieti fuggitivi, abbiamo affrontato velocemente la lunga discesa che porta fino alle porte di Genova.

Per raggiungere il porto antico non abbiamo avuto difficoltà, perché conoscevo un percorso scorrevole e senza eccessivo traffico automobilistico. Dopo averlo raggiunto, abbiamo prima sentito l'esigenza di un abbondante ristoro in un attrezzato e fresco Bar-Gelateria dopo di che, appagati e disposti a camminare a piedi, ci siamo immersi nelle particolarissime strade dell'antico porto. I vicoli strettissimi, costeggiati da palazzi alti che non consentono alla luce del sole di arrivare direttamente in essi, le botteghe tipiche, di artigiani e venditori di cose più svariate, la mescolanza degli odori assorbita dai caseggiati, ci testimoniavano le caratteristiche di un antico quartiere dedito alla vita di mare.

Tutto questo mi ha provocato una certa emozione, l'effetto che qualcosa di fortemente latente e remoto mi riaffiorasse in superficie, ricordandomi una continuità emotiva con i nostri antenati. Credo sia stata apprezzata anche dagli altri del gruppo questa visita alla parte più storica di Genova. Concludo, evidenziando che anche il ritorno in treno è stato comodo, malgrado che, nelle domeniche estive, quella linea ferroviaria sia spesso sovraccarica.

Arrivederci alla prossima.

Pietro Scafati



Appuntamenti

Dicembre 2006

Venerdì 15 Dicembre Festa di Natale di Ciclobby

Ritrovo alle 19.00, Sede Ciclobby. Tutti insieme in sede per gli auguri natalizi!. Quota: Euro 10. Proposta di: Ciclobby, Tel. 02 69311624. Email: ciclobby@associazioni.milano.it

in città

Sabato 16 Dicembre: Galli, farfalle, elefanti, lumache... 2^a puntata. Ritrovo alle 09.45, davanti al Planetario (Giardini Pubblici), partenza alle 10.00. Continua la rassegna degli animali che hanno trovato ospitalità su tetti, balconi e anfratti dei palazzi. Possibilità di vedere da vicinissimo una farfalla in ferro battuto del celebre Mazzucotelli. Da non perdere!. Quota: soci 3 euro, non soci 6 euro, ragazzi gratis. Proposta di: Anna Pavan, segr. 0269311624. Email: ciclobby@associazioni.milano.it

in città

Domenica 17 Dicembre: Milano Arte. Ritrovo alle 10.00, piazza Duomo, lato Piazzetta Reale, partenza alle 10.15. Partecipazione gratuita. Proposta di: Maria Luisa Bonivento e Granfranco Rocculi, segr. 0269311624. Email: ciclobby@associazioni.milano.it

Gennaio 2007



Sabato 13 Gennaio: Bici. Pranzo: Ristorante. Alla cucina del Previ. Lungo il naviglio pavese da Milano a Pavia tra campi brinati e canali ghiacciati, ma la maggiore at-

LEGENDA

- difficoltà
- aereo+bici
- auto+bici
- treno+bici
- pullman+bici
- traghetto+bici
- metro+bici
- pranzo al sacco
- pranzo in trattoria
- pernottamento
- anche per bambini



Appuntamenti fissi

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

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

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



Biciclette efficienti

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

Guarda il regolamento gite

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

Consultate il nostro sito internet: www.ciclobby.it
E se volete scriverci: ciclobby@associazioni.milano.it

trattiva è una raffinatissima mangiata dal mitico Antonio in Borgo Ticino. Milano S. Eustorgio, Binasco, Certosa di Pavia, Pavia. Bici consigliate: City Bike, Ibrida, MTB. Proposta di: Aurelio Heger, cell. 337361818. Email: auriheger@alice.it

in città

Sabato 20 Gennaio: Architettura del Novecento tra Porta Venezia e viale Bianca Maria. Ritrovo alle 09.45, Planetario (Giardini Pubblici di corso Venezia), partenza alle 10.00. L'itinerario si svolge in una delle zone più rappresentative dell'architettura del primo Novecento, con opere di Arata, Andreani, Campanini, Portaluppi, Ponti. Visita anche a due cortili privati. Quota: soci 3 euro, non soci 6 euro, ragazzi gratis. Proposta di: Pierfrancesco Sacerdoti, segr: 0269311624. Email: ciclobby@associazioni.milano.it



Domenica 21 Gennaio: Treno+Bici. Pranzo: Al sacco o in trattoria. **La Mandria.** Percorso pianeggiante, ci porta in una delle più importanti residenze storiche dei Savoia. Particolarmente piacevole si presenta la disposizione panoramica e la morbida ondulazione delle verdi stradine del parco. Stazione di Porta Susa, piazza Statuto, Via San Donato, Pianezza, Venaria Reale. Ritorno con qualche variante. Bici consigliate: Passeggio, City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. Proposta di: Pietro Scafati, ab.02877295. Email: pietro.scafati@fastwebnet.it

in città

Domenica 21 Gennaio: Milano Arte. Ritrovo alle 10.00, Piazza Duomo, lato Piazzetta Reale, partenza alle 10.15. Partecipazione gratuita. Proposta di: Maria Luisa Bonivento e Gianfranco Rocculi, segr: 0269311624. Email: ciclobby@associazioni.milano.it



Domenica 28 Gennaio: Treno+Bici. Pranzo: Al sacco o in trattoria. **L'Adda costeggiato dall'alto.** Costeggeremo l'Ad-

da percorrendo prima la sponda ovest poi la est, inoltrandoci nella fitta macchia che ne accompagna il suo cammino. Gessate, Groppello, Vaprio, Trezzo d'Adda, Porto d'Adda, Calusco, Brivio, Calolzio Corte. Bici consigliate: City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. Proposta di: Pietro Scafati, ab. 02877295. Email: pietro.scafati@fastwebnet.it



Domenica 28 Gennaio: Treno+Bici. Pranzo: Trattoria. **Dalla Loggia al Torrazzo.** Attraverseremo la bassa bresciana lungo un percorso cicloturistico, parte su strada e parte su pista ciclabile. Brescia, Flero, Verolanuova, Pontevedo, Cremona. Bici consigliate: City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. Proposta di: Aurelio Heger, cell. 337361818. Email: auriheger@alice.it

Febbraio 2007

in città

Domenica 11 Febbraio: Torri e grattacieli a Milano. Ritrovo alle 09.45, piazza San Babila davanti alla chiesa, partenza alle 10.00. Alla scoperta degli edifici alti di Milano, tema oggi di grande attualità. Dalla torre di piazza San Babila ai contestati edifici sopra la stazione Garibaldi. Quota: soci 3 euro, non soci 6 euro. Proposta di: arch. Pierfrancesco Sacerdoti, Tel. 02.69311624. Email: ciclobby@associazioni.milano.it



Domenica 18 Febbraio: Bici+Metropolitana. Pranzo: Al sacco o in trattoria. **Quei pittoreschi scorci sull'Adda.** Si pedala in un ambiente boscoso e ondulato, costeggiando il fiume e alternandoci fra le due sponde. Gessate, Vaprio d'Adda, Canonica, Brembate, Bottanuco, Calusco, Paderino d'Adda, Porto d'Adda, Trezzo d'Adda, Concesa, Inzago, Gessate. Bici consigliate: City Bike, Corsa, MTB. Proposta di: Pietro Scafati, ab.02877295. Email: pietro.scafati@fastwebnet.it

in città

Sabato 24 Febbraio - Carnevale Bici in maschera
Laboratorio creativo per bambini e genitori. Alle 14,00 mascheriamo la nostra bicicletta con materiali di recupero e non. Alle 16,30 partenza bicicletata con le bici mascherate. Quota, compresi materiali e merenda: soci 5 euro, non soci 8 euro. Per il laboratorio max 20 bici. Prenotarsi entro giovedì 22 presso Ciclobby segr: 0269311624. Proposta di Silvia Malaguti. Email: silviamala@katamail.com



Domenica 25 Febbraio: Treno+Bici. Pranzo: Trattoria. **Il monte Fasce.** Arrampicata di 10 km seguita da una discesa spettacolare di 30 km con panorami mozzafiato. Genova, Boccadasse, Sturla, Borgoratti, Apparizione, Monte Fasce, Uscio, Recco. Bici consigliate: City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. Proposta di: Aurelio Heger, cell. 337361818. Email: auriheger@alice.it

in città

Mercoledì 28 Febbraio: La casa-museo Mangini Bonomi e dintorni. Ritrovo alle 14.45, piazza Borromeo, partenza alle 15.00. Visita guidata alla preziosa dimora di Emilio Carlo Mangini che lasciò una ricchissima collezione di oggetti di uso quotidiano delle più diverse epoche. Per la delicatezza dell'ambiente la visita è permessa a piccoli gruppi di 10 persone. Prenotazione obbligatoria in sede Ciclobby. Quota: soci 3 euro, non soci 6. Proposta di: Anna Pavan, Tel. 02.69311624.

Meglio prenotarsi

Escursioni con bici+treno

La partecipazione alle gite di persone non prenotate è sconsigliata: coloro che desiderassero aggregarsi alla comitiva presentandosi alla stazione, dovranno provvedere ad acquistare i biglietti ma, non essendo loro garantito il posto per la bici, qualora salissero sul treno (dopo che avranno preso posto le persone regolarmente iscritte) verrebbero 2 Euro se soci o 30 Euro per quota associativa (alle gite si partecipa solo se associati a Ciclobby) se non soci, a titolo di rimborso spese generali della Onlus. Pertanto, poiché sui treni i posti per le biciclette sono spesso limitati, vi invitiamo ad iscrivervi tempestivamente, versando la quota relativa, per non rimanere esclusi dalle escursioni bici+treno.

Altre escursioni

Anche per le escursioni che non utilizzano il treno e partono da Milano è sempre necessaria, salvo diversa indicazione, una iscrizione da farsi anche solo telefonicamente, in ogni caso per avere conferma del punto di ritrovo e dell'itinerario proposto che potrebbero essere cambiati (e questo potrebbe, anche se più raramente, succedere anche per le gite treno+bici) mentre il pagamento della quota potrà essere effettuato direttamente il giorno della gita.

Email: ciclobby@associazioni.milano.it

Marzo 2007



Domenica 4 Marzo: Treno+Bici. Pranzo: Al sacco o in trattoria. **La Rocca di Angera.** Collinare con percorso ondulato e molto panoramico. Raso, Orino, Besozzo, Brebbia, Ispra, Angera (visita alla Rocca), Taino, Sesto Calende. Bici consigliate: City Bike, Corsa, Ibrida, MTB. Proposta di: Pietro Scafati, ab.02877295. Email: ciclobby@associazioni.milano.it

in città

Domenica 4 Marzo: Le architetture milanesi di Giovanni Muzio. Ritrovo alle 10.00, piazza Duomo, lato Piazzetta Reale, partenza alle 10.15. Modernità senza

avanguardia. Quota: soci 3 euro, non soci 6 euro. Proposta di: arch. Enrico Prevedello, Tel. 02.69311624. Email: ciclobby@associazioni.milano.it

in città

Sabato 10 Marzo: Ignazio Gardella a Milano. Ritrovo alle 09.45, Piazza Duomo, lato Piazzetta Reale, partenza alle 10.00. Un itinerario per conoscere la produzione di un protagonista dell'architettura italiana del Novecento. Tra le opere più significative la casa al Parco, il PAC, la casa di via Marchiondi. Quota: soci 3 euro, non soci 6 euro. Proposta di: arch. Pierfrancesco Sacerdoti, Tel. 02.69311624. Email: ciclobby@associazioni.milano.it

Domenica 11 Marzo Bicisicura in piazza

Via Dante, ang. Cairoli presso gazebo Bicinfesta. I volontari di Ciclobby eseguono piccole riparazioni all'impianto luci. Campagna di sicurezza del ciclista. Proposta di: Ciclobby, segr: 0269311624. Email: ciclobby@associazioni.milano.it

Domenica 18 Marzo Bicinfesta

Passeggiata in Milano adatta a tutti. Da via Dante al parco Lambro, presso il Centro Piamarta. All'arrivo ristoro, estrazione a premi e danze popolari. (vedi a pag 16). Iscrizione presso il gazebo Ciclobby in via Dante da sabato 10 marzo oppure presso la segreteria Ciclobby in via Borsieri 4. Email: ciclobby@associazioni.milano.it

Controlla sul web o telefona in segreteria

Le informazioni complete di tutte le gite le trovate in internet, nella sezione cicloturismo del nostro sito, alla pagina web: <http://www.ciclobby.it/>
Contattate in ogni caso la Segreteria, entro il sabato ore 12, o consultate il sito nella sezione Cicloturismo per avere notizie e conferma dell'orario.

AWS BICIMOTOR s.n.c.
RIPARAZIONE BICI
 VENDITA BICICLETTE: AWS - BIANCHI - CYCLETTE CARNIELLI - NUZZI - NSR - OLMO
PRODUZIONE PROPRIA: MOUNTAIN BIKE, CITY BIKE, CORSA
RICAMBI: SHIMANO, CAMPAGNOLO, RITCHEY
ABBIGLIAMENTO SPORTIVO E ACCESSORI
PAGAMENTI RATEALI
BICI, BICI ELETTRICHE E CYCLETTE: NOLEGGIO, RITIRO E CONSEGNA A DOMICILIO PER RIPARAZIONI
● PERMUTA USATO CON NUOVO ● VENDITA USATO
via Ponte Seveso 33 (angolo Schiapparelli) - 20125 Milano
tel. 02-67072145 - e-mail: awsbici@fastwebnet.it

Approfitane ORA!!
Revisiona la tua bici in GENNAIO
Risparmi il 20 % in mano d'opera, accessori e ricambi
Area Bici via E. Bugatti, 6 Milano
Tel. 02.89301248
www.areabici.it
Area Bici il negozio di ciclismo e fitness specializzato nella vendita, riparazione e assistenza.

CICLOBBY

point

Zona 1

Cinema Cavour NO BICI
piazza Cavour 3 - Milano
Tel.: 02.6595779

Riduzione sull'ingresso dal lunedì al venerdì non festivi con tessera Fiab Ciclobby in corso di validità.

Erboristeria La Viola NO BICI
via Cesare da Sesto 9 - 20123 Milano
Tel.: 02.8373512 - www.laviolamilano.it

La Gravure Stampe antiche e cornici NO BICI
via Laghetto 7 - 20122 Milano
Tel.: 02.76023500

Rossignoli NPRV
corso Garibaldi 71 - 20122 Milano
Tel.: 02.804960 - www.rossignoli.it

Silvestrini RUUV
viale Caldara 6 - 20122 Milano
Tel.: 02.55013248 - Fax: 02.54189140

Zona 2

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

Fastbici di Galvan e C. CPRUV
via Breda 122 - 20126 Milano
Tel.: 02.36562914 - fastmoto1@fastwebnet.it

Zona 3

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

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

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

Scirano Bike CDPURV
di Massimo Scirano
via Catalani 39 - 20131 Milano
Tel.: 347.4455164

Silvestrini RUUV
piazzale Susa 7 - 20133 Milano
Tel.: 02.87391899 - Fax: 02.87391781

Zona 6

Ciclofficina Barona PRUV
via Privata Cassoni - Milano
(tra via Zumbini 28 e via Ettore Ponti 21)
Tel.: 02.89056878

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

Zona 8

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

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

Olmo - La Biciclistima RUUV
via P. Nuvolone 28 - 20156 Milano
Tel.: 02.33400992 - www.olmo.it

Zona 9

Bottega del Ciclo RV
via Farini 78 - 20159 Milano
Tel.: 02.66803205

Igor Bike di Igor Verner CLNPUV
via Francesco Arese 20
(ang. via Thaon di Revel) - 20159 Milano
Tel.: 02.69901353

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

Vivà Ristorante self-service e pizzeria NO BICI
via Borsieri 5 - 20159 Milano
Tel.: 02.66823386

FUORI MILANO

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

Cicli Cordara PRUV
di Eliseo Patriarca
via Magenta 26 - 20081 Abbiategrasso (MI)
Tel.: 02.94608527 - www.ciclicordara.it
eliseo.patriarca@libero.it

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



LEGENDA

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

Tenedini Marco RV
via Felice Casati 10 - 20124 Milano
Tel.: 02.29522536

Zona 5

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

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

Sostieni CICLOBBY !

Quote associative

- Under 18 e studenti** € 15
- Socio Ordinario** € 30
- Socio Sostenitore** € 40
- Socio Benemerito** € 80
- Familiari** € 15
(per gli appartenenti allo stesso gruppo familiare di un Socio Ordinario)

PER ASSOCIARSI a Fiab CICLOBBY è possibile

- passare in sede dal martedì al venerdì 17-19; sabato 10,30 - 12)
 - recarsi presso un **Ciclobby Point**
 - effettuare un **versamento sul ccp. n. 11 35 82 07** intestato a: CICLOBBY - Via Borsieri 4/E - 20159 Milano
 - effettuare un **bonifico bancario** sul conto n. 10 00 00 00 46 73 - Abi 01025 - Cab 01631 - Cin S - Banca San Paolo, intestato a CICLOBBY onlus.
- In questi ultimi due casi (conto corrente postale e bonifico bancario) è importante ricordarsi di indicare cognome, nome, indirizzo e causale del versamento (nuovo socio/rinnovo).

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