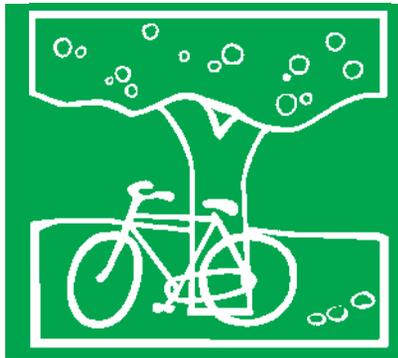


# CICLOBBY **N**otizie



**Notiziario trimestrale dell'associazione cicloambientalista Fiab CICLOBBY onlus**  
via Borsieri 4/E  
20159 Milano  
tel. e fax 02.69311624  
[www.ciclobbly.it](http://www.ciclobbly.it)

Aderente alla FIAB-Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus  
[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

In questo numero

**Intervento di Ciclobby al Consiglio di Zona I** 3

**DomenicheAspasso: esperienza da non cancellare** 5

**L'isola ieri, oggi, domani** 6

**Via Bisceglie: ciclabilità incomprensibile** 8

**Ottotubi di passione** 9

**Si amplia la sperimentazione ATM: in bici sui tram** 10

**Piste invisibili** 11

**Totem contaciclisti: la ciliegina senza la torta** 13

**Donne in bicicletta e libertà** 14

**Pillole di sicurezza** 22

**Lombardiainbici 2013: da Pavia a Mantova pedalando con gusto** 24

**Ha destato un certo clamore la recente scelta di Londra di spingere sull'acceleratore della mobilità a base ciclistica con un investimento record di quasi un miliardo di sterline in dieci anni.**

## Londra: che pedalata!

**A** un ritmo di spesa di circa 18 sterline di spesa pro capite l'anno (anche per chi in bici non ci va) questo sembra un ticket sopportabile, in vista di un territorio sempre più efficiente e a favore della qualità della vita di tutti, non solo dei ciclisti. Boris Johnson, il giovane sindaco conservatore della capitale, si pone così come protagonista delle decisioni strategiche mondiali in tema di mobilità metropolitana con una visione sul futuro del trasporto individuale in cui la rilevanza della cifra in sé è solo una parte dei contenuti del programma.

Johnson, insieme al suo commissario per i trasporti Peter Hendy, mette nero su bianco il senso e le ambizioni delle sue decisioni in tema di mobilità in un corpo-

so ed esauriente documento di trentatré pagine dove il messaggio che passa è proprio questo: la spesa non è importante, il punto è invece avere una precisa visione e le strategie per attuarla e noi, dice Johnson, le abbiamo entrambe.

Le cifre più citate nel documento sono quindi quelle del risparmio che questi provvedimenti porteranno, segnalando prima quello per i singoli cittadini, poi quello per la comunità. Altri documenti, sempre chiaramente individuabili e disponibili sulle pagine web dell'amministrazione londinese, riportano addirittura i layout di progettazione delle nuove infrastrutture, con dettagli tecnici e dati che mostrano una totale trasparenza dell'amministrazione, sia per ciò che riguarda le modalità che per il merito degli interventi stessi.

>>>



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: Vanna Bartesaghi, Mariella Berti, Guia Biscàro, Marco Capocchi, Massimo Conter, Federico del Prete, Danilo Fullin, Stefania Fusco Nerini, Maurilio Grassi, Valerio Montieri, Anna Pavan, Enrico Saravalle, Anna Scavuzzo, Donata Schiannini, Antonella Titomanlio.

Per le foto si ringraziano: Guia Biscàro (ricerca iconografica e foto), Mariella Berti, Maurilio Grassi, Valerio Montieri, Andrea Scagni.

Grafica e impaginazione Silvia Malaguti

Stampa Grafiche Liberalato srl, Mestre (VE)

Questo numero è stato chiuso  
il 2 luglio 2013

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](http://www.ciclobby.it)  
e-mail (presidente) [presidente@ciclobby.it](mailto:presidente@ciclobby.it)  
(segreteria) [segreteria@ciclobby.it](mailto: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

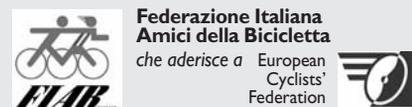
**Apertura sede:** da Mar a Ven: ore 17.00-19.00  
Sabato: ore 10.30-12.00

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

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

via web:  
[www.retcecivica.milano.it/conferenzambiente](http://www.retcecivica.milano.it/conferenzambiente)

Ciclobby aderisce a:



>>> segue dalla prima

Facile fare dell'ironia sulla debolezza di una simile motivazione (per non parlare della visione) da parte non solo delle amministrazioni locali italiane, come ad esempio quelle succedutesi a Milano, ma soprattutto del governo nazionale: lasciamo quindi da parte questo argomento. Cerchiamo di capire invece con la modestia e l'ingenuità degli scolari come Londra sia arrivata a questo punto.

Provvedimenti in materia di mobilità efficienti nella metropoli londinese hanno da dieci anni a questa parte operato su due fronti: anzitutto recidere il più possibile il rapporto tra i cittadini e l'automobile privata, poi incrementare con strumenti infrastrutturali il traffico ciclistico in intermodalità con la rete di trasporto pubblico locale.

La *congestion charge* londinese ha dimostrato di essere un provvedimento in evoluzione, in aumento costante per ben tre volte nell'area e nel prezzo durante la sua pur breve storia; il *bike sharing* è partito su numeri (5500 unità) ben commisurati al suo ruolo di apripista a una mobilità ciclistica diffusa.

Il tutto in uno scenario, quello dei primi anni duemila, nel quale Londra ha vissuto una vera crisi depressiva: lavoro in calo, prezzi alti, gli attentati nella metropolitana, il fallimento delle politiche di Tony Blair anche in materia di approvvigionamento energetico. L'uso privato dell'automobile, chi ha vissuto a Londra lo sa, è stato sempre tenuto al suo posto: una rigida regolamentazione dei parcheggi disponibili, un sistema di controllo temibile, multe astronomiche per sosta e comportamenti scorretti.

Il mito dell'efficienza dei trasporti londinesi deve comunque vedersela con i prezzi alti ed è qui che, insieme alla paura degli attentati di cui ho detto e dell'inefficienza dell'auto privata, il traffico ciclistico è aumentato a dismisura in dieci anni: nel 2011 un rapporto constatava come il cinquanta per cento degli spostamenti casa-lavoro fosse già a pedali, con punte del 42% di *share* ciclistico su alcuni ponti sul Tamigi.

Le mosse attuali di Johnson sono quindi Latti dovuti nei confronti di un momento storico propenso a una diversa forma

di mobilità, prima che un atto di coerenza verso la sua personale visione di convinto ciclista. È chiaro come per lui quel miliardo di sterline sia un investimento in profitti sociali, con l'attesa di un ritorno ben più grande sia economico che di immagine.

Intenuti del provvedimento si possono riassumere in due temi principali: il consolidamento dell'immagine della bicicletta come veicolo e l'allargamento del suo uso a tutti i settori della cittadinanza. Il primo punto è condotto attraverso un accostamento sia pratico che simbolico tra le infrastrutture di trasporto dedicate ad altri veicoli e quelle per la bicicletta: ciclabili che seguano in superficie il tracciato delle linee metropolitane e ciclovie di grande scorrimento per il *commuting* veloce di medio e lungo raggio in città. Il secondo è ottenuto potenziando il *bike sharing* fino a



11.000 unità e creando intere aree nei sobborghi adattate al traffico leggero – "mini-Holland" le chiama Johnson – che aiutino anche i più restii a guardare lo spazio urbano in un altro modo, riprogrammando di conseguenza le proprie scelte di mobilità.

Un altro punto del programma è il ribaltamento della logica alla base degli attraversamenti ciclabili, finora a favore delle auto.

Johnson, esponente – ripeto – dei conservatori, vuole in sostanza vedere persone di una certa età in sella a bici magari un po' andanti, più che giovani su trabiccoli ad alta tecnologia, e vuole vederle dappertutto.

L'esempio di Londra insegna come le aree metropolitane più importanti vadano viste come serbatoi di creatività e di produttività; qualcosa che si ottiene solo se la mobilità, quindi le relazioni tra gli individui, sono efficienti e qualificanti. Un esempio di cui tenere conto.

Federico del Prete



## Cosa serve per un centro città a misura di ciclista

Riportiamo qui una sintesi dell'intervento di Eugenio Galli a un incontro convocato in maggio dal Consiglio di Zona I.

**L**o scorso 29 maggio 2013, su invito di Stefano D'Onofrio e Giacomo Selmi, rispettivamente presidente e vicepresidente della Commissione Mobilità, Traffico, Strade e Arredo Urbano del Consiglio di Zona I, Ciclobby ha partecipato – insieme ad altre associazioni come i Genitori Antismog, Legambiente e al movimento #salvaiciclisti – a una seduta della commissione per discutere sull'uso della bicicletta nell'area centrale della città di Milano.

Le nostre proposte sulla ciclabilità sono contenute in un documento che è stato presentato all'attuale Amministrazione, nell'arco di questi due anni, in occasioni e momenti diversi al sindaco Pisapia, ai vari assessori coinvolti e ai consiglieri comunali con i quali siamo entrati in contatto. A quelle proposte intendiamo fare diretto rinvio, per eventuali approfondimenti anche di tipo tecnico.

Ma in questa occasione ci interessa prioritariamente svolgere alcune considerazioni politiche, poiché su questi temi urge più che mai un dialogo *bipartisan*, tra maggioranza e opposizione, nell'interesse della città per giungere a risultati concreti di cambiamento che ancora mancano. L'obiettivo dell'incontro non può essere infatti solo quello di mettere in pace le coscienze, per avere dato la possibilità di esprimersi e confrontarsi attraverso una discussione pubblica: deve produrre dei risultati.

Quello che serve per la ciclabilità è noto: una forte volontà politica, sostenuta da una salda visione (*la città per le persone e non per le auto; la bici come risorsa e non come accessorio*), favorita da un metodo (*il processo conta più del sin-*

*golo progetto*), concretizzata attraverso l'azione (*continua, coerente e finalizzata a risolvere i problemi*) e corroborata dalla partecipazione.

È partecipazione anche quella che stiamo facendo qui, grazie alla convocazione di questo incontro.

La partecipazione, dunque, è certamente importante, ma non è la panacea, non può sostituirsi al resto! In compenso, una visione chiara supportata dalla volontà e dal coraggio di perseguirla, è assolutamente fondamentale e dirimente.

Dopo due anni dall'insediamento della nuova amministrazione, possiamo dire che se continuano a mancare risultati concreti, anche la partecipazione rischia la demotivazione, rischia di produrre disaffezione, di trasformarsi in un rito sterile

*smo paralizzante*, una specie di gioco di ruolo che ciascun attore (volta a volta, le associazioni, i tecnici, i funzionari, gli amministratori, i politici, fino ad arrivare a una Roma capitale "matrigna") interpreta al meglio per spostare su *altro* e su *altri* le responsabilità delle lentezze, delle difficoltà e dei mancati cambiamenti.

Un tipico esempio di queste "relazioni avverse" è dato dalla discussione avvenuta sul tema della *continuità delle corsie ciclabili negli attraversamenti*, a seguito della interrogazione presentata da Ciclobby un anno fa, che sembra giunta a un punto morto nel momento in cui, dopo un estenuante tira e molla, gli uffici hanno detto di doversi allineare a un parere preventivo negativo del ministero dei trasporti che, *ipse dixit*, non ammette la possibilità di tale continuità per asseriti motivi di sicurezza. E l'amministrazione segue supina.

Poco conta che a tale parere manchi il buon senso. Poco conta che sia addirittura contestabile sul piano normativo in base a una attenta lettura dei principi espressi nelle disposizioni vigenti. Poco conta che in altre città, non solo europee ma anche italiane (es. Bolzano, Lodi, Reggio Emilia), a tale continuità si dia

invece specifica attenzione, perché è essa stessa requisito fondamentale per la sicurezza dei ciclisti.

Occorre allora capire bene di cosa stiamo parlando, qui, oggi, nel momento in cui discutiamo di utilizzo della bici nell'area centrale della città di Milano.

I confini della circoscrizione di zona 1, ossia quelli del centro storico, si estendono sino all'area dei Bastioni. Sono 8,2 km<sup>2</sup>: dunque una dimensione piuttosto contenuta e con distanze limitate. È la stessa superficie su cui insiste attualmente la *congestion charge* (Area C). Si tratta



e stanco (purtroppo non mancano segnali in questo senso). E non è certamente quello che vogliamo: abbiamo bisogno di energie vive e vitali, in grado di far crescere una partecipazione virtuosa.

Occorre perciò avere consapevolezza del *senso dell'urgenza*, sia per sforzarsi di recuperare l'arretrato nel quale la città versa, sia per saper contrastare le molte (e trasversali) resistenze al cambiamento.

Il tempo passa e noi non possiamo assistere – pur volutamente limitando lo sguardo al campo *pro bike* – a un *sadi-*

>>>



# Milano ciclabile

inoltre di una zona ottimamente servita dal trasporto pubblico. Vi sono quindi tutte le condizioni di base che consentirebbero una confortevole pedonalità, una ciclabilità diffusa e un traffico motorizzato residuale.

**In questa prospettiva non servono piste ciclabili, ma innanzitutto moderazione del traffico e controllo delle infrazioni.** Dunque: ridurre le auto in movimento e in sosta; controllare la velocità e il rispetto delle regole; governare il traffico; liberare spazio pubblico, con l'obiettivo di promuovere una città per le persone.

A tutto ciò occorre aggiungere, vista anche la sede dell'incontro, che il decentramento è positivo e va sostenuto, perché la vicinanza ai problemi aiuta alla loro comprensione e risoluzione, a condizione che sia accompagnato dalla consapevolezza dei rischi e delle contraddizioni implicite: quindi, occorre da un lato un coordinamento e una sinergia efficace con il Comune, perché è indispensabile una regia con una visione di insieme, non frammentata e limitata alle singole zone del decentramento; dall'altro, occorre saper tenere conto che dal 1° gennaio 2014, insieme allo scioglimento di alcune province stabilito dal Governo lo scorso anno (D.L. 188 del 5.11.2012), verrà finalmente istituita la "Città metropolitana", che, se si saprà utilizzarla al meglio, potrà costituire una straordinaria opportunità di cambiamento e integrazione tra la città di Milano e l'hinterland su questioni fondamentali. Nel governo della mobilità, e in particolare per la ciclomobilità, occorre che vi sia una linea di sviluppo coerente e continua dal livello nazionale a quello locale, e viceversa, (seguendo modelli ben noti nel nord Europa) per superare quella ciclabilità "a macchia di leopardo" che a tutt'oggi caratterizza il nostro Paese.

Cosa serve, dunque?

Per l'area centrale, nucleo storico della città, la **priorità deve essere data alla sicurezza stradale**, declinata sia con riferimento alla manutenzione della pavimentazione, sia ai controlli circa il rispetto delle regole sulle strade.

Alcune proposte concrete.

**I. Il pavé.** Molte strade del centro ne sono lastricate. Si alternano da anni discussioni massimaliste tra chi lo difende e chi lo vuole smantellare. Sarebbe utile conoscere con precisione quale sia la posizione della Soprintendenza (peraltro, la stessa che nel tempo non ha saputo opporsi a interventi discutibili, come i parcheggi in

S. Ambrogio, Darsena, piazza Bernini, o alcuni osceni sopralzi che hanno abbruttito molti edifici della città) per aiutare a fare un punto sul tema. Dopodiché, premesso che non si sta parlando del pregiato basolato dell'Appia antica, occorre un sano pragmatismo perché la sicurezza e l'incolumità delle persone non sono interessi subordinati. Quindi, avendo in mente situazioni estremamente pericolose come corso Magenta o via San Giovanni sul Muro, per limitarci a due soli esempi, dove nessuna persona di buon senso chiederebbe "piste ciclabili" pur avvertendo chiaramente un bisogno di garantire la percorribilità in sicurezza, dal nostro punto di vista, l'alternativa è secca: o perfetta manutenzione, o rimozione.

**II. Doppio senso bici su strade a senso unico.** Il nodo va sciolto. Si tratta di un intervento che, come dimostrato dalle numerose esperienze fatte in Europa (e in qualche caso anche in Italia), favorisce la ciclabilità, riducendo le distanze per chi si sposta in bicicletta; migliora la sicurezza grazie alla reciproca visibilità tra il ciclista e i veicoli provenienti nel senso opposto, previa apposizione della necessaria segnaletica; costituisce una misura di completamento a basso costo della rete ciclabile. In questo senso potrebbe risultare ad esempio molto utile per la rete stradale di adduzione da e verso le isole pedonali del centro.

**III. Inversione delle precedenze in piazza Duomo.** Chi percorre in bici la lunga asta ciclopedonale che va dal Castello a San Babila incontra alcune criticità. Una di queste è nell'attraversamento tra piazza del Duomo e via Mercanti, dove attualmente il traffico proveniente dalle vie Mazzini, Torino, Orefici, teoricamente residuale ma, specie in alcuni orari, intenso e anche con punte di velocità pericolose, ha la precedenza rispetto al ciclista che attraversa la zona pedonale. La proposta, già avanzata mesi fa nel corso degli incontri del Tavolo Permanente della Ciclabilità del Comune, ma rimasta senza esito, è di invertire la precedenza, dandola a chi transita lungo la zona pedonale, eventualmente, qualora ciò risultasse necessario, rinforzando il concetto attraverso un rialzamento della platea stradale in corrispondenza dell'attraversamento, in modo da costringere fisicamente i veicoli a rallentare.

**IV. Adeguamento degli inviti di accesso alle aree pedonali.** Ancora all'interno dell'area ciclopedonale indicata,

abbiamo già da tempo segnalato – anche in questo caso senza ottenere risposta – alcune situazioni nelle quali è chiaramente ravvisabile l'esigenza di separare il flusso pedonale e ciclistico per ridurre una crescente reciproca insofferenza. Attualmente, infatti, gli scivoli a imbuto in corrispondenza degli attraversamenti pedonali (es. piazza San Babila, piazza Cordusio) finiscono col concentrare utenze diverse in un unico spazio ristretto, creando altrettanti punti di conflitto. Occorre allargare (o separare) questi scivoli, per garantire a ciascuno uno spazio confortevole, adeguato e ordinato.

**V. La corsia ciclabile della Cerchia dei navigli.** Quello che dovrebbe essere il Ring di Milano, il primo anello di distribuzione del traffico ciclistico, risente di una somma di errori e problemi. Il primo è che, per offrire un reale incentivo al suo utilizzo, questo itinerario avrebbe dovuto sin dall'inizio essere concepito per consentire ai ciclisti di spostarsi in entrambe le direzioni: si sarebbe quindi dovuta allargare la corsia del mezzo pubblico per consentire l'accesso in sicurezza alle bici, restringendo conseguentemente la carreggiata nella direzione opposta (dove il ciclista avrebbe proceduto in promiscuo con gli altri veicoli) e creando così un vero vantaggio competitivo alla bici, rispetto agli altri veicoli. A due anni e mezzo dall'inizio della realizzazione, poi, si constata che il cerchio ancora non si chiude, che la corsia si interrompe a tutti gli incroci (a causa della interpretazione ministeriale sopra contestata) e che spesso viene abusivamente occupata da altri veicoli.

Per concludere, al fine di rendere a tutti chiaro il senso delle lentezze esasperanti che su questi temi hanno contraddistinto la nostra città, conviene ricordare un passaggio di una delibera del Consiglio di Zona 1 del 20 marzo 1990 (ben ventitre anni or sono!), in relazione a uno studio di rete ciclabile, «[...] nel centro storico non è necessario parlare di "piste" ciclabili, in quanto la maggior parte delle strade storiche sono per il loro calibro e il loro rapporto larghezza/altezza degli edifici prospicienti sicuramente più adatte alla circolazione ciclo-pedonale che non a quella automobilistica» (Mobilità ciclistica proposta dalle zone di Milano – Atti del Convegno "La mobilità ciclistica nelle zone di Milano all'interno delle reti urbana ed extraurbana", 24.03.1990, pag. 21).

Quel che serve, quindi, è noto: ora occorre farlo.



# Domeniche a spasso, ripensarle per rilanciarle

**Quella del 9 giugno è stata l'ultima domenica a spasso. Diciamo meglio, è stata l'ultima prima dell'estate: poi, si vedrà.**

**L**a scure dei tagli al bilancio non ha risparmiato nessuna delle attività del Comune, neppure una delle più virtuose. Settimane di lima e scalpello, per ridimensionare le spese e ridurre ciò che non rientrava nelle attività indispensabili.

**L**e domeniche a spasso non sono un lusso, certo, ma sappiamo che sono un (piccolo) investimento non a costo zero: il biglietto unico per i mezzi pubblici, l'aumento (mai sufficiente) delle corse metropolitane e in superficie, gli straordinari per i vigili che controllano e permettono lo svolgersi delle manifestazioni in giro per la città.

**A**ndrebbe valutato il costo complessivo al netto delle contravvenzioni, e dando un minimo di riconoscimento al piccolo – ma non insignificante – indotto generato dalle migliaia e migliaia di persone, residenti e non, che si sono fatte attrarre dalle iniziative invece che semplicemente stare in casa o fare una gita fuori porta: e questo può voler dire un po' di spese laddove si può, il caffè, la merenda con i più piccoli, qualche vizio goloso in trattoria o al ristorante. Insomma, un'occasione anche per riscoprire la convivialità e il piacere di stare insieme, nel silenzio di una città che



sostituisce il rombo dei motori con gli schiamazzi dei ragazzi che giocano per strada.

**N**on parliamo di inquinamento e rifuggiamo dai tranelli di quanti vogliono dimostrarci che non è il modo giusto per combattere lo smog: lo sappiamo e abbiamo anche imparato a diffidare dal *benaltrismo* accanito ed esasperante. Sappiamo che per combattere lo smog ci vogliono *ben altri provvedimenti*, di ampio raggio, che coinvolgono la Regione – anzi, le Regioni – e che non si riducono a piccoli interventi locali, limitati nel tempo e nello spazio. Aspettiamo questi ben altri provvedimenti, cogliamo l'occasione per ricordarlo alla Regione Lombardia e alle Regioni sorelle, tuttavia... Tuttavia non ci rassegniamo: ci sarà

una forma sostenibile ed efficace che centri l'obiettivo come han fatto le domeniche a spasso in questo anno e mezzo!

**P**otrà esserci una formula che costi meno, modifichi alcuni aspetti del provvedimento, lo renda economicamente sostenibile e adeguato all'obiettivo di far gustare alle persone – milanesi, ma non solo – la bellezza dello spazio urbano, trasformato perché sia vissuto e non solo subito, popolato di attività, musica, giochi e soprattutto persone. Perché per me la bellezza delle domeniche a spasso sta nella possibilità di riappropriarsi dei luoghi, degli spazi...

**H**o visto Palazzo Marino trasformarsi nel castello delle fiabe, pieno di bambini e colore, giochi e musica. Ho visto via Padova attraversata dai colori del mondo e dai costumi delle tradizioni dei popoli; ho ascoltato pianisti e artisti suonare sui tram, nelle piazze, nei cortili. Ho ascoltato il rumore della città e... non puzzava!

Ho visto le bici, tante bici. E ho immaginato una Milano diversa.

Ho visto cose che fanno bene alla salute, al cuore e all'umore. E un po' anche all'orgoglio meneghino: la nostra città è bella e sa essere ancora più bella se le si dà l'occasione di mostrarsi.

**T**roviamo il modo di confrontarci e di scambiarsi le idee: accettiamo la sfida di non rinunciare alle domeniche a spasso, usando fantasia e creatività.

Saranno qualcosa di diverso da quello che sono state? Può darsi. Ma non rinunciamo a provarci: modifichiamo il provvedimento, plasmiamolo sulle risorse che abbiamo, insistiamo sugli obiettivi più alti, cerchiamo una mediazione che ci faccia superare le difficoltà di bilancio.

**A**ssessora Bisconti, apra un tavolo di lavoro e inviti tutti quelli che hanno voglia di dare un'idea: raccogliamo e valutiamo le proposte e... torniamo a spasso!

Anna Scavuzzo  
(consigliera comunale)

## Per i bambini, al Giardino Indro Montanelli

**E**ai bambini chi ci pensa? Il servizio di bike sharing del Comune di Milano, BikeMi, ancora non è così sofisticato da mettere a disposizione biciclette col seggiolino per bambini, né tantomeno biciclette sulle quali i bambini possano pedalare, anche se sono tanti i soci e non soci che, illudendosi che Fiab Ciclobby possa in qualche modo intercedere, ce lo vengono a chiedere.

**A**Milano per adesso ai bambini ci pensa "Il Grillo". No, niente a che fare con la politica: il Grillo è un triciclo d'epoca ed è anche un gio-

co per bambini; funziona a spinta alternata, cioè con le gambe di chi ci si siede sopra e la collaborazione di un elastico e di una catena che trasmettono il movimento alle ruote.

**I**l Grillo nasce e si brevetta a La Spezia nel dopoguerra, come mezzo economico per spostarsi, e viene rilanciato nel 2008 con il sogno di farlo arrivare fino a New York; prossimamente potrebbe dunque arrivare a Central Park, ma intanto è un divertimento già disponibile al Giardino Indro Montanelli, meglio conosciuto come "Giardini di via Palestro", o "di Porta Venezia".

**F**unziona tutta la primavera e l'estate per i bambini dai 2 ai 14 anni, che sanno o non sanno ancora andare in bicicletta. Il sabato e la domenica il Grillo puoi noleggiarlo dalle 9.00 alle 20.00, gli altri giorni dalle 15.30 alle 19.30.

Antonella Titomanlio



# Milano ciclabile

## L'isola che non c'è... più

**I**l quartiere chiamato Isola è percorso da strade strette, spesso a senso unico, quindi è poco il traffico d'attraversamento e la circolazione è meno caotica che nel resto della città. La ferrovia corre lungo uno dei suoi lati costituendo una barriera di comunicazione quasi invalicabile con il quartiere Garibaldi poco distante e, insieme al naviglio Martesana finché non è stato coperto da via Melchiorre Gioia, le ha permesso di conservare la sua identità tranquilla ma anche fervida di attività artigianali, piccole realtà commerciali, ricreative e molte iniziative culturali tra le quali quelle ospitate alla "Stecca". Un quartiere vivo, percorribile a piedi e che ha sempre lottato per mantenere intatto il suo equilibrio. Un quartiere vario, con case popolari, di ringhiera, residenziali o moderne per uffici, il Parco Confalonieri unico spazio verde, un quartiere che ha sempre saputo accogliere qualsiasi trasformazione che abbia cercato di inserirsi nel rispetto dell'esistente.

**N**el 2008 viene presentato il progetto Porta Nuova che inciderà fortemente sul volto della parte dell'Isola tra le vie Confalonieri, De Castilia, Melchiorre Gioia e Don Sturzo e che prevede la realizzazione di grattacieli per uffici, residenze di alto livello, hotel, show room e negozi, qualche parcheggio, nessun servizio, un giardino dal nome altisonante "Biblioteca degli alberi". Dalla sede di Fiab Ciclobby in via Borsieri abbiamo visto tutti i passaggi di questa trasformazione, dallo sventramento dell'unico polmone verde alla riqualificazione della via Volturmo e delle torri Garibaldi, allo sbancamento dell'area ex scalo ferroviario, alla nascita e crescita delle diverse architetture.

**I**n un articolo del "Corriere" di fine dicembre, seguito alla inaugurazione della nuova piazza Gae Aulenti, si legge di "passo timido che tradisce il comune senso dello stupore" e di "grattacieli che giganteggiano tutt'intorno e scivolano sotto i piedi riflettendo il panorama emergente di Milano". Io, che ho girato il quartiere e non mi sono fermato a specchiarmi nell'acqua ferma delle fontane, ho visto altri paesaggi. Via Confalonieri, strada di case alte non più di quattro piani, si affacciava su un'area verde e oggi su un complesso di case di medesima altezza sovrastate da due torri alte da 4 a 5 volte di più... soffocante. Più avanti un nuovo complesso di

dodici piani, forse destinato a centro commerciale, è fermo da tempo... ecomostro. Entrando nel riaperto giardino Confalonieri, il freddo grattacielo Pelli e Il Bosco Verticale con la torre Solaria in lontananza incombono sulle poche, colorate e vive case di via De Castilia... carabinieri severi di un discolo Pinocchio. Scendendo per la via pedonale in corso Como, sta a sinistra una sconsolata, se pur bella, casa di via De Cristoforis ingabbiata tra lo show room, il costruendo hotel e le case di via Cappelli... oppressa. Percorrendo corso Como dalle case colorate e di quattro piani, brulicante di giovani e di vita, si apre d'improvviso lo sguardo sulla via pedonale, in salita, i cui palazzi la raccordano con piazza Aulenti dove svetta la Torre Pelli. Addio a quella sensazione di oasi e di calda umanità che il corso ti dava attraversandolo. Sopra tutti domina la sagoma della torre Unicredit la cui guglia spesso si nasconde nelle giornate umide e grigie; così essa ricorda un dio imponente e lontano, o la reggia di un re despota e malato, costruita inaccessibile su un'alta roccia. Di ritorno nella piazza, ancor oggi ricca di spazi vuoti, freddi e ventosi, e di panchine non molto ospitali, lo sguardo su via Volturmo rimane turbato dal profondo disordine architettonico di nuovi e vecchi palazzi, vistosamente diseguali di altezza, forme e destinazioni, sintesi caotica di una riqualificazione invasiva che non ha voluto tener conto né valorizzare ciò che era presente ma neppure ciò che ha costruito di nuovo.

**P**iazza Aulenti, cerniera tra due quartieri, ne condizionerà i flussi umani e commerciali cambiandone l'anima.



## Garibaldi due punti

**Un pezzo importante di Milano sta passando un momento di trasformazione profonda. Ed è proprio quel pezzo nel quale si trova la nostra sede, al confine tra il quartiere Isola e quello della stazione Garibaldi. Che sia anche questo un motivo per lo sprigionarsi di sensazioni e impressioni diverse tra i frequentatori più assidui della sede, componenti del nostro Direttivo e presenti in molte attività sociali?**

**M**olti ancora i cantieri attivi, molti i tasselli mancanti, molti gli interrogativi. Primo fra tutti la viabilità di zona che vedrà certamente un aumento del traffico con il popolamento dei nuovi insediamenti. Due metrò, una ferrovia e il *bike sharing* non basteranno. Anche qui sembra ripetersi l'errore di Affori e Bignami dove non sono stati previsti parcheggi di scambio. Auspico che a lavori terminati sorgano ampie zone 30 a protezione della sicurezza di tutti. La ciclabilità non è stata inserita nel progetto se non a scopo ludico. Le due vie pedonali sono solo funzionali alla posizione sopraelevata della piazza, ma sono ardue da pedalare. In via Volturmo è stata approntata una doppia pista ciclabile commettendo lo stesso errore di via Arona: bastava una sede unica con larghezza adeguata per i due sensi; inoltre non si comprende se mai, né come, verrà raccordata con Melchiorre Gioia, via Restelli e piazza Aulenti, così come lo sviluppo da piazza Lagosta. La stazione si raggiunge solo per un percorso lungo e tortuoso. Non è stata colta l'occasione per

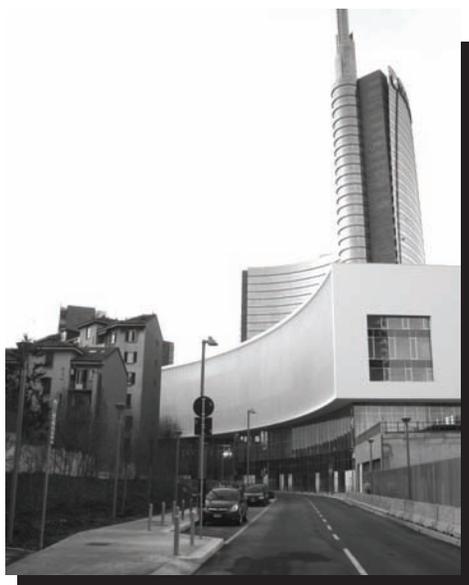


# di-Isola: di vista

**Fatto sta che Marco Capecchi e Valerio Montieri hanno scritto quello che state per leggere. Se non conoscete il quartiere, forse vi verrà voglia di venire a vedere; se lo conoscete, un confronto di sensazioni e impressioni diverse forse vi stimolerà ad approfondire. In ogni caso, si tratta di Milano, casa nostra: vale sempre la pena di parlarne tra noi.**

completare il percorso di Melchiorre Gioia da via Sasseti a viale Monte Grappa se non con ulteriori piccoli rappezzi. Il cavalcavia Bussa, dimenticato; c'è voluto l'intervento della nuova amministrazione per far nascere a giugno un "progetto partecipato" con lo scopo di individuare la futura sede del Centro Civico del Quartiere Isola e trovare idee per la riqualificazione del cavalcavia.

**D**i progetti così marcatamente commerciali, non ne vorrei vedere più.  
*Marco Capecchi*



## L'isola non è più... isolata

**I**l quartiere Isola è quasi sempre stato un'isola, il suo limite è stato sicuramente, nel tempo, la sua fortuna e la forza della sua identità. Limitato e forse difeso da due vuoti ferroviari: i binari della stazione Garibaldi e la zona delle ex Varesine. Quest'ultima, anomalia all'interno della città densa, è stata per molti di noi il luogo del divertimento di ragazzi, con le montagne russe del lunapark che sembravano lanciati direttamente sul fiume di auto che scorreva lungo viale della Liberazione.

**I**n età adulta abbiamo continuato a sorridere sotto il tendone dello Zelig fino a vedere l'area occupata da giganteschi manifesti che promettevano strepitose trasformazioni che non arrivavano mai. Poi, in effetti, si è cominciato a riempire il vuoto e a riempire e a riempire. Come se fosse da nascondere questa vergogna del "buco" rimasto in centro città.

**G**uardando i cantieri mi sono ricordato di Berlino e del vuoto lasciato dal muro e dell'ansia di riempire quel vuoto che sta portando a cancellare anche l'ultimo pezzetto di memoria per costruire un albergo. Il nostro vuoto ha sicuramente memorie più rassicuranti e il suo riempimento è legato più prosaicamente a generosi indici edificatori che quell'area ha sempre visto crescere, fin dai piani degli anni Cinquanta, e al sogno di quel "centro direzionale" mai arrivato. Il riempimento del vuoto è un'occasione unica per Milano non solo per le quantità messe in gioco, ma soprattutto per la posizione.

**L**a vicinanza al centro e il suo trovarsi a cavallo fra due quartieri pone le condizioni per un intervento unico. I quartieri appunto. I binari della stazione hanno tenuto separati due mondi che forse più diversi non potrebbero essere. Da un lato l'Isola, quartiere da sempre operoso, ha visto crescere molte attività creative (la Stecca su tutte ma molte altre) e una buona qualità di vita e dall'altro corso Como, mecca della movida e della Milano festaiola.

**E** forse qui sta uno dei punti di stabilizzazione. Come se aprire quella porta e pensare di unire questi due mondi sia di per sé un atto avventato. Nel mezzo, la piazza Gae Aulenti rappresenterà d'ora in poi una vera cerniera che avrà, nel bene e nel male, il compito di unire. E

proprio in questa piazza e nel suo immediato intorno si concentrano gli elementi forse più innovativi del progetto. In poco spazio si trovano elementi assolutamente nuovi per Milano: la piazza rialzata (nata per superare il terrapieno del tunnel ferroviario della stazione Garibaldi), il fuori scala della guglia del palazzo di Cesar Pelli, ma anche la strada a gradoni verso Corso Como e la sinuosità della via del Sud.

**T**utto questo crea, appunto, uno spazio completamente nuovo che, se all'inizio può disorientare, a me sorprende piacevolmente. Milano, città piatta e fatta quasi sempre di strade ortogonali a sé stesse, trova uno spazio fortemente tridimensionale fatto di salite e discese, di (vertiginose) altezze e di curve avvolgenti.

**A**l centro la piazza a me sembra accogliente: il velo d'acqua e le sedute fatte apposta per arrampicarsi con braccia e gambe di bambino, insieme ai porticati in legno e vetro, rendono lo spazio piacevole alla sosta. Le "trombe" che sembrano salire dal sottosuolo nell'istallazione di Garuffi contrastano con la rigida serietà di molti spazi urbani.

**A**oggi gli uffici sono occupati solo in alcuni pochi piani del grande edificio, di negozi ne sono aperti solo due ai bordi del cantiere, eppure la piazza è già vissuta, attraversata da molti curiosi con naso, cellulare e macchina fotografica all'insù e abitata da bambini che nella fontana con l'acqua a portata di piede e nella panchina a dorso d'elefante trovano un'attrazione irresistibile.

**C**erto non c'è quasi il verde, il parco di 90.000 m<sup>2</sup> (quasi un quarto della superficie di tutto l'intervento) è ancora un sogno dietro ai pannelli del cantiere e l'attuale amministrazione sta spingendo per far realizzare questo e tutte le opere pubbliche che ancora mancano all'appello. Certo per capire come davvero sarà questo pezzo di città bisognerà aspettare la conclusione di tutti i cantieri e che la vita cominci a fluire dentro gli spazi. Intanto guardo il contrasto con la città storica. È importante, deciso: crea quinte e scorci completamente nuovi. Sorprende certo. Modifica viste consolidate, perché no?

**H**o sempre pensato che se esiste un valore nella città, questo è il mettere insieme cose e persone e creare interazioni e scambi. Alle volte anche stridenti e inusuali, ma spesso è dalla sorpresa che scaturiscono la novità e il cambiamento.

*Valerio Montieri*



# Milano ciclabile

**P**er motivi di lavoro mi è capitato spesso di percorrere le strade nella zona di via Bisceglie, solitamente in bicicletta, a volte a piedi, dopo aver parcheggiato l'auto a centinaia di metri dalla mia destinazione finale. E mi ha sempre stupito la presenza di così tante piste ciclabili, così poco utilizzate.

L'apertura di un nuovo tratto di 500 metri in via Val Bavona mi ha convinto a fare un sopralluogo, percorrendole tutte in bici, per rispondere alle domande che mi assillavano. Perché così pochi ciclisti? Per rispondere a quali bisogni sono state costruite? Cosa collegano? Servono per arrivare a uno dei tanti uffici presenti in zona? Si è lavorato d'intesa con i *mobility manager* delle grosse aziende che hanno sede qui, in modo da incrementare il numero di persone che usano la bici? Oppure servono per collegare le zone residenziali con il grande supermercato presente in via Lorenteggio? O per raggiungere la ciclabile del Naviglio Grande?

Via Bisceglie è una via trafficata, le auto la percorrono ad alta velocità, quando non sono incolonnate negli orari di punta. Separare ciclisti e auto sembrerebbe opportuno. Ma è così per tante strade a Milano. Perché una *tangenziale ciclabile* lunga 2 chilometri quando le persone di solito si spostano da e verso il centro? Perché via Bisceglie e non via Lorenteggio o via Zurigo/Berna/Legioni Romane?

Comincio a percorrere il nuovo tratto che collega via Inganni a via Bisceglie attraverso via Val Bavona, passando tra il centro sportivo Cardellino e i nuovi uffici Vodafone. La pista bidirezionale si trova tutta sul marciapiede lato nord.

Era veramente necessaria? La strada che parte da via Bisceglie è senza uscita, percorsi circa 100 metri si può solo entrare nel parcheggio Vodafone (presenti una trentina di rastrelliere bici) o tornare indietro; un marciapiede la separa dalla non particolarmente trafficata via Val Bavona. A me questa pista pare un ennesimo cattivo esempio di quel sistema noto come *oneri di urbanizzazione*.

Nel punto dove la nuova pista si collega a via Bisceglie sono stati fatti lavori di ristrutturazione degli innesti delle ciclabili già esistenti e degli attraversamenti semaforici. Bene!

Sul lato opposto, in via Bensi, si trova una pista ciclabile bidirezionale che arriva sino a via Koch. Anche in questo caso molti dubbi.

## Nuova ciclabile in zona Bisceglie. Perché?

### Sopralluogo sulle molte (e deludenti) ciclabili aperte in questa zona.

Perché non la percorre mai nessuno? Ma chi lavora qui usa la bici? È incentivato a farlo? Inoltre via Bensi non sembra una strada pericolosa. Purtroppo non incontro nessuno che possa rispondermi. In via Koch la pista prosegue per qualche decina di metri, all'altezza di un muro si passa sul lato opposto per entrare in un parchetto, dove si percorre un vialetto ad arco che, inaspettatamente, termina in via Koch, all'incrocio con via Marco Polo, quasi via Lorenteggio. In pratica una *allungatoia*. Anche via Koch non sembra particolarmente trafficata e pericolosa.

La situazione nel tratto in via Bensi è migliorata rispetto a un paio d'anni fa. La pista ciclabile aveva sottratto spazio alle auto, le quali

le in direzione sud.

Paradossalmente ci si trova con piste ciclabili su entrambi i lati di via Bisceglie, lato ovest monodirezionale, lato est bidirezionale. Una ben strana situazione per Milano. E in un breve tratto prima di via Kuliscioff le piste sono bidirezionali su entrambi i lati. Con una spiacevole sorpresa però: l'incauto ciclista che si trovasse a percorrere via Bisceglie in direzione nord si ritroverebbe dopo poco contro un muro. La pista termina infatti improvvisamente nel punto in cui il marciapiede si restringe; per tornare sulla strada è necessario scavalcare il gradino (5 cm) che separa la pista dal marciapiede e percorrere qualche metro sino a uno scivolo che immette sulla carreg-



La "vecchia" ciclabile in via Bisceglie lato est



I nuovi attraversamenti ciclabili all'incrocio con via Bensi-Val Bavona

utilizzavano il marciapiede adiacente per parcheggiare, impedendo il transito dei pedoni. Ora sia marciapiede che pista ciclabile sono liberi, probabilmente grazie alla vigilanza costante della Polizia Municipale.

La pista di via Bisceglie inizia non dalla fermata MM (l'intermodalità non ci piace?) ma da via dei Calchi Taeggi, da cui si accede al grande parcheggio di corrispondenza. L'ingresso alla pista non è un esempio di sicurezza perché o si salta il tratto iniziale e vi si accede dopo l'incrocio oppure bisogna restare al centro della strada che immette al parcheggio con alla propria destra la corsia preferenziale dei bus.

Si prosegue sino a via Kuliscioff su pista Ciclabile in sede propria a doppio senso sul lato ovest di via Bisceglie. Da via Kuliscioff a via Bensi la pista si sdoppia sui due lati della strada diventando monodireziona-

giata, ritrovandosi in un tratto dove le auto transitano a velocità elevata e dove sono presenti parecchi tombini non a raso.

All'incrocio con via Bensi la pista passa al lato est, di nuovo bidirezionale, e prosegue in direzione naviglio.

Percorsa via Giordani, a partire dall'intersezione con via Gonin, si sale sul cavalcavia che supera ferrovia e naviglio, arrivando infine alla rotonda di via Buccinasco. Bici e pedoni condividono il marciapiede sul lato est, quello ovest è solo pedonale. La parte centrale oltre tutto è larga poco più di un metro. La sensazione che il cavalcavia sia stato reso ciclabile in maniera posticcia è forte.

Metà del ponte inizia la delusione del povero ciclista-cronista: la pista del naviglio si trova qualche metro più sotto ma senza alcuno svincolo o accesso diretto dalla pista ciclabile lungo il cavalcavia. E, giunto alla



# Ottotubi, saldati con passione

**L'alta qualità dell'artigianato telaistico italiano entra in contatto con un luogo dove la bicicletta è la risposta concreta al bisogno di mobilità.**

rotonda dove la pista ciclabile termina, il disappunto finale: "E ora dove vado?". Nessuna indicazione per arrivare al naviglio e, anche sapendo come arrivarci, bisogna attraversarlo, o con un ponte pedonale con scalini o tramite il ponte ciclo-pedonale all'altezza del Parco ex Pozzi, un chilometro più a monte, non proprio comodo se per caso si vuole andare verso il centro e non verso la campagna.

In realtà c'è un'alternativa per arrivare alla ciclabile del naviglio direttamente dal cavalcavia: da via Gonin non imboccare la ciclabile ma la corsia per le auto e utilizzare lo svincolo che porta al naviglio (si spera; non l'ho percorso e dalle foto satellitari lo svincolo sembra perdersi in strade sterrate). Poiché il cavalcavia è a carreggiate separate, provenendo dal naviglio, arrivati allo svincolo bisogna scendere verso la rotonda e risalire il ponte in direzione nord. Comodo!

Giunto a questo punto le mie incertezze sulla funzione di queste piste sono rimaste tali e mestamente ho imboccato la strada del ritorno. Lungo la discesa del cavalcavia vedo dei giardinetti attraversati da alcuni vialetti col caratteristico color terra battuta delle

Viale Ortles sessantanove: biciclette arrugginite, sgonfie e pencilanti, accatastate accanto a due ruote in piena efficienza, accuratamente lucchettate alla ringhiera. Non le abbiamo contate, sono decine e decine.

Così si muovono per la città gli ultimi, quelli che ai tempi di Jannacci e Gaber chiamavamo barboni, e che ora escono di buon mattino, magari anche in giacca, per una giornata di lavoro. Precaria, forse non così diversa dalla nostra, quella di chi torna a casa e trova una famiglia, un piatto caldo, una televisione accesa. Questa è la mobilità sostenibile praticata alla Casa dell'Accoglienza del Comune di Milano.

Ed è proprio qui che Miraggio Associazione Culturale e La Stazione delle Biciclette hanno portato un'esposizione unica di telai e biciclette artigianali di alta gamma.

Gli organizzatori hanno contattato maestri telaisti di fama internazionale e giovani artigiani creativi e hanno chiesto di interpretare un telaio, tra quelli del catalogo de La Stazione delle Biciclette, personalizzandolo stravolgendolo a loro piacimento.

Otto tubi d'acciaio saldati con passione e abilità, sette telai di grande valore artigianale.

Lo spazio ampio e luminoso di una bella sala al piano terra della Casa dell'Accoglienza; i

telai, montati con componenti forniti dagli sponsor, esposti su cavalletti come opere d'arte, gli ospiti del dormitorio premurosi e accoglienti che accompagnano i visitatori dall'ingresso allo spazio espositivo: l'inaugurazione del 9 aprile 2013 è andata alla grande.

Nonostante la giornata piovosa, lo spazio interno di solito occupato dagli ospiti del dormitorio per le loro preziose biciclette si è riempito delle bighe dei visitatori.

Una bella sfida: mentre il popolo del de-

sign - e dell'aperitivo a scrocco - intasava le strade delle zone deputate al *Fuorisalone*, appassionati ciclisti raggiungevano la periferia sud di Milano per varcare la porta del dormitorio, da cui tanti "gregari" tutte le sante mattine escono e tutte le sante sere rientrano con il loro indispensabile, economico e autosufficiente mezzo di trasporto.

Il direttore della Casa dell'Accoglienza, dottor Prina, è stato ben lieto di cogliere l'opportunità di aprire all'esterno questo spazio di marginalità.

Soprattutto ha accolto con entusiasmo la finalità di tutta l'operazione: l'allestimento, a cura di Miraggio Associazione Culturale, di una ciclofficina popolare interna alla Casa dell'Accoglienza e la formazione dei suoi primi operatori, scelti tra gli ospiti del dormitorio, da realizzare attraverso i fondi ricavati dalla messa all'asta dei telai.

L'apertura dell'asta si è tenuta il 12 maggio presso l'Up-Cycle Café di via Ampère: il ciclista radiofonico Paolo Maggioni (Radio Popolare, Caterpillar) è stato il banditore appassionato e trascinante che ha animato la serata, nel corso della quale sono stati venduti i primi due pezzi. L'asta dei telai precede ora via internet.

Lo spazio all'interno della Casa dell'Accoglienza di viale Ortles 69 è già stato individuato: Miraggio Associazione Culturale prevede di impiantare la ciclofficina e di iniziare la formazione entro l'anno.

<http://www.miraggioassociazione.org/>  
<http://www.lastazione dellebiciclette.com/ottotubi/>

Guida Biscàro



La memorabile targa

ciclabili. Non potendo resistere al richiamo di una ciclabile sconosciuta, vado in esplorazione e, inaspettatamente, trovo le risposte che andavo cercando.

Seguo uno di questi vialetti e arrivo a una sporta mezza arrugginita che sbarrava un tunnel pedonale (forse chiuso per motivi di sicurezza). Sopra la porta una targa sbiadita: CAVALCAVIA GIORDANI - Inaugurato il 16 ottobre 2004 dal sindaco GABRIELE ALBERTINI, collega il quartiere Ronchetto con i quartieri di Lorenteggio e Bisceglie, prima divisi dalla Ferrovia e dal Naviglio Grande.

Ora ho capito, lo spirito del sindaco mutante nonché amministratore di condominio aleggia ancora sulla città e, ahimé, su molti uffici comunali!

Massimo Conter





# Milano ciclabile

## “Compratevi una bicicletta!”

di Federico Del Prete

**S**critto da un “romano de Roma” (“Sono nato e cresciuto a Roma, una città a forma di pizza dal diametro di circa quaranta chilometri, con una mobilità ormai al collasso e una scarsa cultura ciclistica.” questo è l’incipit del libro), *Compratevi una bicicletta!* di Federico Del Prete è un po’ manuale di istruzione (sui generis!) per un uso consapevole della bicicletta, un po’ raccolta di riflessioni, citazioni (più o meno) colte (si passa con disinvoltura da Umberto Eco, futuristi e Orazio a *‘nun ‘je ne po’ ffregà ddè meno*), un po’ antologia di aneddoti e *tranche de vie* umoristicamente autobiografiche.

È, a detta dell’autore, il risultato di dieci anni di conversione dalla moto alla bicicletta, da un uso indiscriminato dei mezzi a motore alla teoria (e conseguente prassi) di esercizi di mobilità sostenibile.

E così, divertendosi e divertendo, Del Prete nell’introduzione avverte il lettore che il libro NON vuole essere un saggio strutturato, ma un racconto, fatto con spi-

rito allegro e dissacrante, di storie di ordinaria viabilità, un resoconto di informazioni raccolte quotidianamente, tra piste ciclabili (poche), strade e piazze (molte), unite dal denominatore comune dell’insicurezza, almeno quella dei guidatori su due ruote.

In realtà non è proprio così: Del Prete non è un *cazzaro*, come direbbero nella sua Roma, e tra un aneddoto e l’altro inserisce acute riflessioni, dati statistici e ricerche di prestigiosi atenei. Influente *testimonia*, insomma, per argomentare che “bici è meglio!”

Ma sull’onda del *divertissement* colto, Del Prete ricorre all’uso, caro alla comicità *made in Italy*, delle antitesi: Roma vs Milano, auto vs bici, automobilisti vs ciclisti. E poi via con le battute dialettali, con le interviste (impossibili) a santi e statue, con i dialoghi surreali con pedoni e guidatori. Per non essere da meno, anche la divisione del libro in due parti gioca, scherzosamente, sul *cliché* delle contrapposi-

zioni ed ecco, una volta di più, la bipartizione “Automobili” e “Biciclette”.

“Il mio libro – avvisa Del Prete – è rivolto soprattutto ai timidi, a coloro che non riescono ancora ad affrancarsi dall’uso indiscriminato dell’auto ma in fondo vorrebbero. Ho pensato che leggendo la storia di una conversione sia più facile intraprenderne un’altra, ed un’altra ancora. Se dovessi fare il critico di me stesso direi che la parte più interessante del libro è la prima. Qui ho affrontato due temi essenziali: l’immagine dell’automobile, il modo in cui questa influenza le nostre scelte, e la necessità del possesso, la proprietà esclusiva del mezzo. Lo stesso percorso di idee mi è servito per parlare di bici.”

Enrico Saravalle

Federico Del Prete  
*Compratevi una bicicletta!*  
Ediciclo, 14,90 €

## Le bici sui tram

Un altro importante passo avanti nella integrazione tra bici e trasporto pubblico. A maggio, la Direzione di ATM, rispondendo alle nostre richieste, ha avviato la sperimentazione in corso anche alle linee metropolitane M1, M5 e ai tram delle linee 7 e 31.

A partire dal giorno 4 (che coincide fra l’altro con lo svolgimento della manifestazione nazionale per la “#Mobilità Nuova”), i ciclisti possono infatti portare gratuitamente la propria bici **su tutta la rete metropolitana**, dal lunedì al venerdì, dall’inizio del servizio alle 7.00, dalle 10.30 alle 16.00 e dalle 20.00 sino al termine del servizio; il sabato e la domenica l’accesso per le bici è consentito per tutto il giorno.

Non solo metrò: le bici potranno salire, per la prima volta nella storia del trasporto pubblico milanese, a bordo delle **linee tramviarie 7 e 31**, anche se, per ora, con un orario differenziato rispetto alla metropolitana. Per i mezzi di superficie il trasporto è consentito dall’inizio del servizio sino alle 7.00 e dalle 20.00 al termine delle corse; tutto il

giorno il sabato e la domenica.

La sperimentazione verrà sospesa, secondo il regolamento ATM, nel mese di dicembre.

La delegazione di Ciclobby, presente alla riunione insieme a #Salvaiciclisti e Genitori Antismog, ha espresso al management un sentito apprezzamento per un percorso che - dopo essere giaciuto immobile per un decennio - sta dimostrando nei fatti una sua concreta linearità, nell’arco di pochi mesi, con passaggi graduali ma significativi. Ciò che rende positivo e utile anche il percorso di partecipazione recentemente avviato con l’Azienda, che confidiamo possa portare presto a ulteriori novità.

Soprattutto in questa fase sperimentale, rinnoviamo a tutti gli utenti l’invito a riferirci proposte o segnalazioni che possano essere utili per il miglioramento del servizio, in uno spirito di positiva collaborazione con ATM.

Per dettagli sul regolamento di trasporto bici consultare il sito ATM.

Eugenio Galli



**C**orreva l’anno 2011, anno di elezioni e di gran fermento sulla ciclabilità da parte dell’amministrazione uscente che nei suoi anni di mandato aveva sino ad allora partorito poco o nulla.

Nel secondo numero del Notiziario scrisi della pista ciclabile di via Stresa /piazza Carbonari, anello di uno dei “raggi verdi”. Progetto molto discusso da parte degli abitanti della zona perché hanno visto nascere ben due piste ciclabili in via Stresa a discapito di tanti posti auto (una giungla di ferro su e giù dal marciapiede). Scrisi a progetto non ultimato perché già allora si intuivano quelli che poi si sono confermati essere i difetti di progettazione.

Dopo due anni di frequentazione, questa ciclabile conferma la sua concezione autocentrica. Lungo la rotatoria vi sono i cartelli blu di avviso di attraversamento ciclabile costruito però a livello strada e non come prosecuzione del marciapiede con il risultato che gli automobilisti escono dalla rotonda senza quasi rallentare. Quasi sempre, incrociando un ciclista, rimangono sorpresi e se i più si fermano, magari imprecaando, altri proseguono tranquilli.

Il problema nasce dalla scarsa visibilità del ciclista che di giorno in molti tratti è nasco-



## Cose strane a Cormanico/Bresso

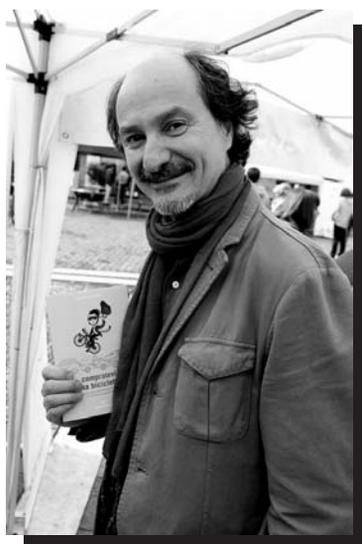
### Contraddizioni nella segnaletica, difficoltà per tutti.

Siamo a Cormanico, al confine con Bresso. Dopo un tratto di pista ciclabile a doppio senso di marcia comincia una "pista ciclabile contigua al marciapiede" lungo la via Luigi Cadorna. Qui, per circa 300 metri, si susseguono otto passi carrai, in corrispondenza di ognuno dei quali è stato disegnato per terra il segnale orizzontale di "dare precedenza" per i ciclisti che provengono dalla ciclabile, in entrambi i sensi di marcia. Ma a destra della pista ciclabile c'è il marciapiede, riservato ovviamente ai pedoni, e a sinistra la carreggiata per le auto, entrambe aventi la precedenza rispetto alle auto che escono dal passo carraio o che ci entrano. Gli unici che non hanno la precedenza sono i ciclisti, anche se provengono dalla stessa direzione dei pedoni e delle auto. E non è bel-

lo per loro, ma neanche per uno che esce con la sua auto da uno qualsiasi di questi passi carrai e dovrebbe, nell'ordine: 1) fermarsi per dare precedenza ai pedoni sul marciapiede; 2) proseguire senza dare precedenza ai ciclisti sulla ciclabile; 3) fermarsi di nuovo per dare precedenza alle auto che transitano sulla carreggiata; 4) finalmente, immettersi in via Cadorna.

Non sarebbe più logico e pratico che avessero la precedenza anche i ciclisti? Così l'automobilista si ferma una sola volta, dà la precedenza a tutti (pedoni, ciclisti e auto) e poi riparte e si immette nella via? Sembra quasi che, pur di penalizzare i ciclisti, si arrivi a mettere in difficoltà (magari involontariamente) anche gli automobilisti.

Daniilo Fullin



Federico Del Prete



## Chi l'ha visto? Ovvero il ciclista nascosto

Non serve costruire piste ciclabili, se poi non sono davvero utili alla sicurezza del ciclista.

tratto aumenta la mia adrenalina a riprova che non sono le piste ciclabili che rendono il ciclista più sicuro.

Attenzione quindi a queste quattro intersezioni: via Timavo, via della Maggiolina (abbondante fioritura), via Stresa (da destra arrivano spesso e volentieri di corsa), viale Stefini direzione via Cagliari (qui si immettono veloci le auto che arrivano, in discesa, da viale Lunigiana).

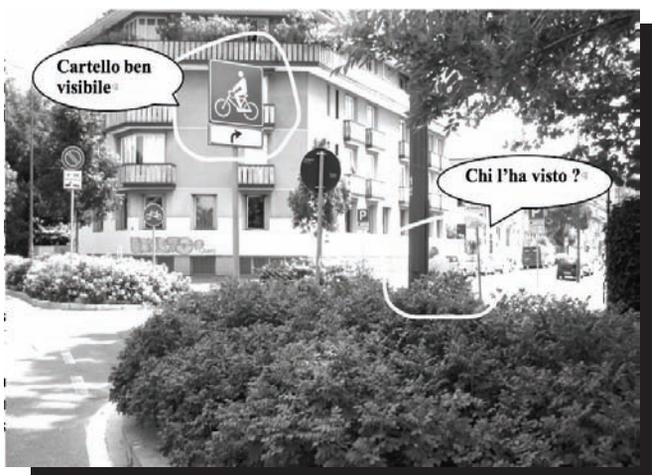
In bici si gode di una visibilità a più di 180°, utilizziamola per osservare l'arrivo di un'auto e prevenire l'eventuale incrocio anche scampanellando (qualcuno sente, pur nell'abitacolo chiuso); siamo anche tutti dotati di due grandi orecchie, utilizziamole non solo per ascoltare musica ma soprattutto per sentire il battito del traffico. Quando pedaliamo usiamo sempre la testa, ci salva la vita.

Da ultimo volevo ringraziare gli abitanti della zona che, nonostante le proteste iniziali, generalmente lasciano libere dalle auto le due ciclabili in via Stresa. In giorno di mercato i furgoni evitano di parcheggiarsi sopra. Unico rammarico, spesso i pedoni sconfinano, un male endemico degli italiani che la dice lunga sul loro senso civico.

Marco Capecci

sto dal fogliame delle piante, dalle auto parcheggiate e in questa stagione anche da bellissime e voluminose fioriture. Il buio dell'inverno e della notte poi lo rende del tutto invisibile a meno che non abbia una luce sul casco: troppo grande infatti è la distanza tra la sede stradale, le auto parcheggiate e la pista ciclabile.

Personalmente mi sento molto più sicuro a percorrere la piazza in sede stradale che non lungo la ciclabile, anche se so che sarei obbligato a pedalare lì in rispetto al codice della strada. Questo breve





# Milano ciclabile

## Come la bici ti cambia la vita in città

**Una bella serata all'Upcycle Café dove intorno alla bicicletta si radunano tante nuove esperienze.**

**23** aprile 2013, ore 19: appuntamento all'Upcycle Milano Bike Café per parlare dei nostri temi: perché scegliere la bicicletta per spostarsi ogni giorno, ma anche per andare in vacanza, com'è la vita dei ciclisti in una città come Milano e cosa invece si è fatto in altri Paesi che hanno puntato maggiormente sulla mobilità ciclistica. Eugenio Galli, presidente di Fiab Ciclobby, accompagna la sua relazione con una proiezione di slide che a volte riassumono i concetti che espone, a volte mostra immagini che meglio di tante parole mostrano come stanno le cose in Italia e altrove.

Quello che è bello raccontare dell'incontro all'Upcycle café però, non sono le argomentazioni a favore dell'uso della bicicletta esposte dal nostro presidente, certamente interessanti, ma non nuove per chi è socio di Fiab Ciclobby, bensì lo straordinario mix di persone ed esperienze che han-

no dato vita alla serata e lì si sono poi incontrate. Una dimostrazione di come, nonostante la crisi, Milano sia una città viva che offre sempre nuovi stimoli e di come la bicicletta sia protagonista di esperienze innovative su fronti diversi.

**L'organizzazione.** L'idea della serata è stata di Francesca Luzzana, una nostra socia che oltre a essere appassionata di bicicletta, insieme ad altri professionisti delle più diverse discipline ha dato vita a *CoColab*, un laboratorio di confronto e condivisione di conoscenza e di esperienze, di contaminazione tra saperi diversi, di co-creazione, di idee per aprire la mente. Per far questo organizza incontri, corsi e occasioni diverse che offrono strumenti per vivere e lavorare meglio.



**La location.** L'Upcycle Milano Bike Café (via A. M. Ampère 59, zona Lambrate/Piolla), è un nuovo locale ricavato in uno spazio dove una volta c'era un garage, e già questo fatto che ora ci sono biciclette dove un tempo c'erano automobili sembra un buon segno. La sua impronta è quella della mobilità dolce e del vivere sostenibile più in generale, pensato sull'onda dei *bike café* che già esistono nel nord Europa. Un posto dove, come si legge nel loro sito, "ripensare il tempo, la convivialità e la qualità delle relazioni sociali. [...] Un posto in cui stare senza l'ansia della consumazione. Dove leggere e lavorare senza l'assillo del tempo. Dove scambiare due parole con uno sconosciuto sia la norma." Un bel posto, insomma.

**Gli ospiti.** Insieme a noi di Fiab Ciclobby era presente per un'esposizione del suo progetto anche Marco Lampugnani, co-fondatore di *Okobici*, una nuova idea di *bike sharing* fondata sulla condivisione di bici private, all'interno di una community di ciclisti e cicloamatori, grazie all'utilizzo di un dispositivo tecnologico applicato alle biciclette e di una interfaccia (web e mobile) per la gestione e l'interazione con il servizio.

E una serata così non poteva che finire chiacchierando davanti a un bicchiere, che abbiamo accompagnato con una buona zuppa calda di ceci e seppioline, per rinfancarci da uno dei temporali che questa primavera ci hanno annaffiato quasi quotidianamente.

Stefania Fuso Nerini

### Esistono gruppi di zona?

In altri numeri di "Ciclobby Notizie" abbiamo raccontato il lavoro, i progetti, le proposte di due gruppi di zona che si occupano di ciclabilità e di traffico: il Gruppo Mobilità Sostenibile Zona 2 e il gruppo Pedalando in Zona 9 (2012 n° 3). Negli ultimi mesi qualcuno, che abita in zone diverse, ci ha chiesto se esistono altri gruppi con obiettivi analoghi, ai quali vorrebbe partecipare o dai quali vorrebbe informazioni. Noi non lo sappiamo, e lo chiediamo a voi. Se qualche gruppo di zona esiste, vorremmo averne notizie, che potremmo poi pubblicare sul Notiziario per allargare i contatti.

## Finalmente ci hanno pensato

**L'**abbiamo letto sui giornali nel gennaio scorso: in Olanda qualcuno ha pensato finalmente ad attrezzare le auto non solo per la sicurezza di quelli che ci stanno dentro, ma per non ammazzare quelli che stanno fuori. Era ora.

Una piccola cosa, ma speriamo che sia solo l'inizio. Gli olandesi hanno inventato degli airbag montati sull'esterno delle auto che si aprono prima che il malcapitato ciclista si schianti sul parabrezza, garantendogli un atterraggio "morbido".

Tralasciamo i dettagli tecnici, e apprezziamo l'idea. Attendiamo che anche le sagome di furgoni e camion siano regolate per legge in modo da evitare spigoli vivi e modanature taglienti. Avete mai fatto caso a quante ve ne passano vicino mentre girate in bici per la città, o anche fuori? Avete mai provato a immaginare che cosa vi succederebbe se vi capitasse di entrare in contatto con una di queste "armi improprie", anche a bassa velocità?

Se qualcuno si occuperà di eliminarle dal movimento stradale, gliene saranno grati ciclisti e pedoni, e magari anche i motociclisti.

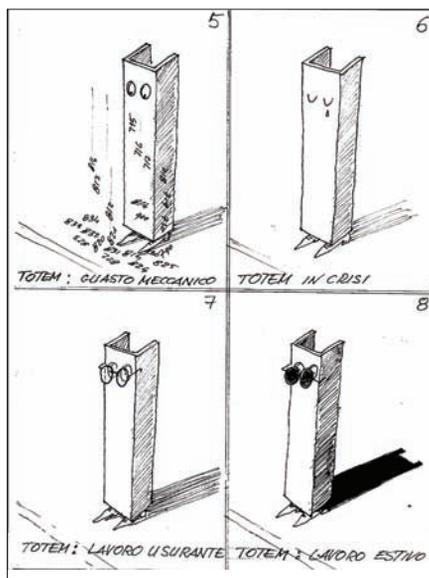
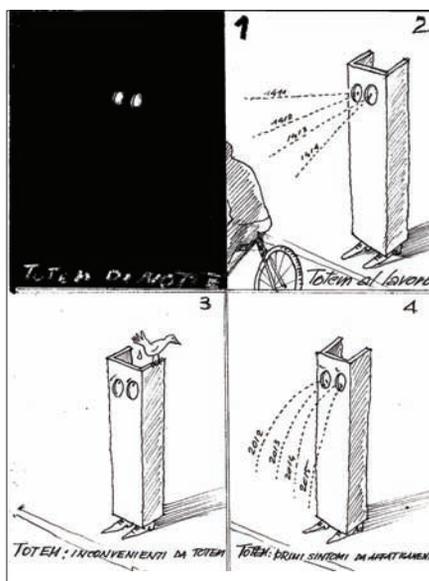
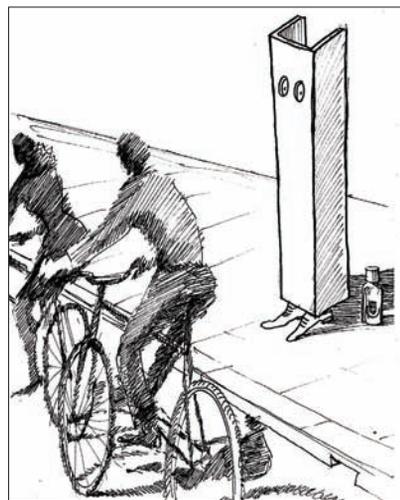




# La guerra dei totem

**E la pace, grazie al nostro presidente onorario.**

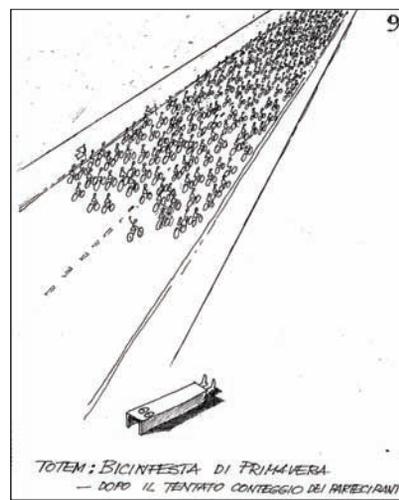
Quando il Corriere della sera ha annunciato, insieme ad alcuni altri mirabolanti progetti per la mobilità sostenibile a Milano, l'installazione dei primi "totem contaciclisti", qualcuno di noi si è arrabbiato molto. Perché buttar via un po' di soldi di quei pochissimi che ci sono, per una cosa non necessaria? È giusto comprare la ciliegina per la torta, quando la torta ancora non c'è? Sappiamo che i totem sono una delle passioni dell'assessore Maran, ma lui non è lì per quello. È un'operazione puramente pubblicitaria...



Dall'altra parte, timidamente, qualcuno, pensando allo sforzo che ci costa ogni anno il censimento, azzardava: però, se fosse un inizio, e un giorno o l'altro il comune se le contasse lui le biciclette, come sarebbe suo dovere...

Poi abbiamo visto i difetti dei due primi totem piazzati lungo le ciclabili di corso Venezia: contano solo chi passa sulla pista, non sulla strada; se ne passano due appaiati ne contano solo uno. Anche i timidi "amici dei totem" si stavano rassegnando, quando è intervenuto Aldo Monzeglio e ci ha messi tutti in pace, con la risata che la sua creatività ci ha strappato: nei suoi disegni il totem è una scatola con dentro un omino (che secondo alcuni sarebbe Marco Capecchi, uno dei più appassionati nella discussione, il primo a fare un sopralluogo e delle fotografie); e ha reazioni e debolezze umane. Basta con le parole: guardate qua.

D.S.



## Vietato ai velocipedisti



### I nostri omaggi a una vera signora

Beh, questa volta sulla ciclabile di San Marco c'è una signora macchina, una Porsche. E siccome è una signora, a lei le multe che prende di continuo (perché parcheggia lì tutte le sere) non le fanno neanche il solletico. Forse bisognerebbe portarla via con il carro attrezzi: in un deposito di lusso però, se no le viene la depressione.





## Il ciclista illuminato

**Chi ama la propria vita la protegge con comportamenti responsabili e non solo con il casco.**

**N**on mi sento sicuro a pedalare in città tra le auto che non ti rispettano; non uso la bici perché il traffico è troppo veloce; vado sul marciapiede perché in strada è troppo pericoloso; per pedalare in città ci vogliono solo piste ciclabili; questa amministrazione non fa nulla per la sicurezza dei ciclisti; le corsie ciclabili sono pericolose; troppe moto e auto in doppia fila; metto il casco perché mi sento più sicuro.

Una bella multa ai ciclisti che passano con il rosso; quei maleducati di ciclisti che corrono sul marciapiede e scampanellano per farsi strada; i ciclisti invadono le corsie preferenziali; i ciclisti corrono come pazzi nelle aree pedonali; i ciclisti vanno in giro con le cuffiette e senza mani; i ciclisti sui marciapiedi sono un pericolo per chi ci vede poco; ai ciclisti occorre imporre la targa per multarli; i ciclisti non si vedono proprio specialmente di notte quando vanno in giro senza luci.

Quante accuse di reciproche scorrettezze e di soprusi, quante generalizzazioni. Eppure, alla guida di un mezzo di trasporto, dalle proprie gambe al Suv, dall'autobus al taxi, dalla moto alla bicicletta, vi è sempre e solo una persona con nome e cognome; con i propri doveri e le proprie responsabilità. Come guida un'auto così conduce una bici. Generalizzare, scaricare sempre su altri l'origine della trasgressione che ci porta a ignorare la legge non scritta della convivenza civile è una evidente mancanza di responsabilità personale. Non si osserva il codice della strada per paura di una possibile multa, ma perché il comportamento scorretto può innanzitutto nuocere ad altri oltre che a noi stessi. Questo in un paese civile.

Quel gentile signore che mi taglia la strada con la sua auto e che mette a repentaglio la mia vita, attenta anche a quella della mia famiglia e dei miei cari. Quel signore in moto che non rispetta gli attraversamenti pedonali mette in pericolo la vita dei più deboli come gli anziani che sono sempre più in difficoltà. Quel signore che pedala scampanellando sul marciapiede nuoce a tutti i pedoni.

Ma il più odioso dei peccati di chi pedala è quello di attentare volontariamente alla

propria vita con comportamenti autolesionisti: semafori rossi non rispettati, illuminazione inadeguata o assente nelle ore notturne, specie d'inverno; come dire... "Dai prendimi se ne sei capace."

Una recente analisi dello Studio ricerche della Direct Line (società assicurativa), ha evidenziato come il 22% delle persone alla guida di un'automobile non vedono i ciclisti benché in pieno giorno e chiaramente visibili. Si scende al 15% per le moto e al 4% di pedo-



ni non visti. Ancor più allarmante (24%) la percentuale dei ciclisti non visti a causa di un satellitare a bordo dell'automobile. E cosa dire poi della percentuale legata all'età? Sorpresa... i giovani, con il 31%, sono quelli che più facilmente perdono di vista una bici. Quante volte mi è capitato di sentirmi dire "non l'avevo vista" suscitando in me una profonda ira per l'apparente inconsistenza dell'osservazione?

Lo studio non imputa alla disattenzione la mancata rilevazione del velocipede, quanto piuttosto ad un'attitudine psico-fisica. La persona, una volta messasi al volante, assume più o meno inconsapevolmente una prospettiva sbilanciata, molto focalizzata sulle altre automobili, che diventano l'unità di misura dello spazio circostante a discapito degli altri attori della scena. E i ciclisti diventano improvvisamente invisibili e a rischio di incidente.

O voi ciclisti che imprudentemente e inconsapevolmente continuate a circolare di notte senza luci, vestiti di scuro e magari con il casco, perché non volete capire che una luce bianca anteriore e una rossa posteriore, meglio se lampeggianti, sono la vostra arma per sorprendere quel 22% e oltre di persone che non vi noterebbero neppure di giorno?

**U**na straordinaria avventura di una donna alla conquista della libertà fu quella di Anne Londonderry Kopychovsky. Ebraica lettona, emigrata negli Stati Uniti, sposata e madre di tre bambini, diventò un simbolo della libertà femminile perché fu la prima donna a fare il giro del mondo in bicicletta, sfidando i pregiudizi. Nel giugno del 1894, all'età di ventitré anni, in seguito a una scommessa ("nessuna donna è in grado di compiere in quindici mesi il giro del mondo") abbandonò la famiglia, le gonne lunghe e i corsetti, partì da Boston in bicicletta e arrivò in Cina passando per Parigi, Gerusalemme e Singapore, superando incredibili difficoltà e sopportando innumerevoli calunnie ("troppo mascolina per una donna, deve essere un eunuco travestito") e persino la prigione. Ma al ritorno in patria ebbe un'accoglienza trionfale e divenne simbolo della lotta per la libertà femminile.

Nel 1896 Susan B. Anthony, avvocatina americana per i diritti civili e uno dei simboli del movimento per l'emancipazione femminile, ebbe a dire: "Lasciate che vi dica cosa penso dell'andare in bicicletta. Penso che la bici abbia fatto per l'emancipazione delle donne di più di ogni altra cosa al mondo. Dà alle donne la sensazione di libertà e di completa autonomia. Gioisco ogni volta che vedo in giro una donna pedalare... immagine senza ostacoli della libera femminilità". Nel 1898 anche lo scrittore francese Emile Zola intravedeva nella bicicletta uno strumento per superare la discriminazione tra i sessi.

La suffragetta inglese Alice Hawkins, cento anni fa, girava in bici - scandalo: indossando i pantaloni - per Leicester per promuovere il movimento per i diritti delle donne. Nella lotta per il diritto al voto, la bicicletta diventò il simbolo dell'emancipazione femminile. Ma ancora erano tante le barriere da abbattere.

La bicicletta, considerata uno strumento del demone se inforcata da gambe femminili, si trasformò per le donne in un simbolo di libertà, garantendo la possibilità di muoversi al di fuori dei ri-

Le vostre risposte in parte le conosco, ce le date quando vi fermiamo lungo la strada in occasione della giornata del **Ciclista Illuminato**.

Sono tutte fasulle, inutili, inconcludenti, irrifanti: "me le rubano (le luci)", "durano poco", "costano", "non servono, io ci vedo". Sono risposte che fanno scendere il valore della vita di chi le pronuncia a meno di 5 €, il costo



gidi confini della propria dimora e lontano dal severo controllo degli sguardi dei familiari e dei vicini.

La conquista è stata lenta e faticosa, ma segnata da eventi epocali: la sfilata di agili fanciulle in occasione della riunione ciclistica organizzata a Ferrara nel 1902 dal Touring Club Italiano, oppure l'impresa di Alfonsina Strada, che partecipò insieme agli uomini al Giro d'Italia nell'edizione del 1924 e, sia pur senza conquistare vittorie, arrivò in fondo, come nessuno avrebbe creduto.

# Donne in bicicletta e libertà

## La bicicletta per superare la discriminazione tra i sessi e favorire l'emancipazione della donna



I primi corrieri partigiani furono donne, e percorsero centinaia di chilometri in bicicletta. La prima rivoluzione del dopoguerra si realizzò quando le donne, abbandonata la reticella di protezione alla sottana e indossando i pantaloni, cominciarono a prendere tranquillamente la bici del fratello o del marito.

Per qualcuno ovviamente pantaloni e bicicletta era ancora una combinazione pericolosa. Si riteneva che indossare i pantaloni avrebbe reso le donne dei ma-

schiacci, le avrebbe private della giusta femminilità o le avrebbe fatte diventare lesbiche, oppure le avrebbe portate a stare fuori casa, inducendole con più probabilità al tradimento o peggio a condurre una vita di facili costumi, e addirittura le avrebbe invogliate alla masturbazione, tesi quest'ultima sostenuta anche da alcune riviste mediche.

La bicicletta, ancora oggi, non ha esaurito la propria forza emancipatrice nei confronti del genere femminile e le parole della Anthony sono ancora cariche di valo-

re. Ne è la dimostrazione *La bicicletta verde* di Haifaa Al-Mansour, prima regista donna dell'Arabia Saudita, il film che racconta della ragazzina Wadja e del suo desiderio di possedere una bicicletta, proprio quella verde, il colore dell'Islam, vista in un negozio vicino a casa. E questo in un paese dove alle donne è vietato circolare a viso scoperto, guidare l'automobile, rimanere sole con un uomo che non sia di famiglia e, quando il film è stato realizzato, andare in bicicletta.

Sarà stato l'effetto del film, ma dal mese di aprile scorso le donne saudite hanno questo diritto. Un diritto ancora molto limitato, ma una conquista storica per quel Paese. "Le donne - scrive il quotidiano saudita al-Yaum, citando una fonte della commissione per la Promozione della virtù e la Prevenzione del vizio - sono libere di andare in bici nei parchi, sul lungomare e in altre aree a condizione che indossino abiti modesti e che sia presente un guardiano in caso di cadute o incidenti". Insomma, potranno pedalare solo indossando l'abaya, la veste che le copre dalla testa ai piedi, solo per divertimento (quindi la bici non è per loro un mezzo di trasporto)

e accompagnate da un parente maschio, sia pure con la scusa di poter essere aiutate in caso di difficoltà materiali come una caduta. Sì, è poco, molto poco, ma intanto hanno cominciato...

La stessa commissione ha anche precisato di non aver mai vietato la bicicletta alla donne straniere. Ma anche da queste storie si capisce bene che la bicicletta non è solo un oggetto con due ruote, due pedali, catena e pignoni; e questo la maggior parte delle donne lo riconoscono.

Come ha detto Luisa Rizzitelli, che pedala per i diritti delle donne, in un'intervista di Lorenzo Franzetti in "Cyclemagazine": "La bici è uno strumento da rivoluzione... La forza della bicicletta è nello straordinario valore simbolico: è tante cose insieme, una più bella dell'altra. È rispetto della natura, è strumento di benessere fisico e mentale, è il simbolo della semplicità e della libertà. Oggi soprattutto, e possiamo dire che ce n'è anche bisogno, la bici è cultura, è storia e geografia. Ma è architettura, spazio in movimento. Come può non essere un grandioso strumento per parlare di diritti umani? In bicicletta puoi affrontare anche le salite più impervie, figuriamoci le sfide del nostro tempo..."

È di questo mezzo le donne hanno fatto uno strumento di pace oltre che di liberazione. Le cicliste del progetto Follow the Women hanno percorso, dal 2005 quasi ogni anno, le martoriolate strade del Medio Oriente e pedalando, parlando e ascoltando, hanno affermato con la propria presenza itinerante che la pace è un obiettivo possibile.

Mariella Berti



di una coppia di luci. E fa male sentirlo dire dai giovani che più degli altri avrebbero il dovere di rispettare la propria vita.

Lo studio conclude dicendo che *Non solo è necessario concentrarsi sul proprio stile di guida ma è altrettanto importante stare attenti a tutto ciò che succede al di fuori del proprio abitacolo.* E questo vale per tutti coloro che sono alla guida di un mezzo, ciclisti inclusi. La sicurezza

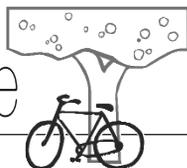
parte da noi stessi.

Lo studio suscita in me ancora questa osservazione: se è vero che chi guida un'automobile ha una prospettiva distorta dell'occupazione dello spazio circostante, allora è ancor più vera l'affermazione che per i ciclisti la sicurezza sta nel numero.

Più siamo sulle strade e più ci vedranno... quindi... giù dai marciapiedi che spesso so-

no solo una soluzione di comodo. Con coraggio imparate a conoscere il traffico e le sue regole, così come hanno fatto per decine d'anni prima di voi quelli che a Milano hanno pedalato senza piste ciclabili e con amministrazioni assolutamente contrarie a una mobilità sostenibile. Fate vostro lo slogan... Yes... You can!

Marco Capecchi



# Bicinfesta bagnata

**Beh, fare la rima e dire “fortunata” sarebbe troppo, ma...**

**L'**anno scorso era andata così a Bimbibici, e avevamo scritto “Bimbibici bagnata, Bimbibici fortunata”. Ma quest'anno con Bicinfesta la fortuna ha proprio esagerato: pioggia dall'inizio, pioggia grossa poi, diluvio al ritorno. Però, diciamolo subito: ci siamo divertiti come i matti. Sarà che in un caso del genere, o ti metti a piangere o ti metti a ridere, e noi abbiamo scelto la seconda.

Alla partenza eravamo quasi ottimisti: a parte quelli che eravamo lì per servizio (e magari pensavamo: se non ero di servizio me ne stavo a letto sotto il piumone), c'erano almeno duecento ciclisti. Duecento che non erano obbligati eppure erano lì, con le loro bici, le loro mantelle,

i loro cappelli da pescatore. Poi, per la prima volta nella storia di Bicinfesta, è arrivato il sindaco: sì, Giuliano Pisapia è arrivato a cavallo di una gialla *Bike Mi*, è salito sul palco e ha detto qualche cosa di positivo (che cosa farà, lo vedremo, ma intanto, almeno, era lì con noi).

Siamo partiti: i vigili in moto, efficienti e dignitosi come sempre, sgocciolavano. Pedoni, gente in giro da cui farsi vedere e sentire, nessuno, nonostante la “DomenicaSpasso”. Il tendalino del quadriciclo non è impermeabile, come hanno scoperto a loro spese i quattro pedalatori: Eugenio, il presidente; Gigi Bergamin; Paola Galbusera detta Paolita; Anna Rotolo.

Il presidente ha approfittato dell'assenza di pubblico ai lati della strada per affida-

re all'altoparlante, invece dei consueti elogi della bicicletta, esilaranti lamentazioni sulla condanna degli schiavi alla galera a pedali. Sorvoliamo sul resto del viaggio: le foto parlano da sole.

A Rogoredo, per fortuna, c'era un bel *Acapannone*, uno spazio coperto grande abbastanza per tutti; ma l'entrata scenografica con il giro di pista intorno al campo da calcio si è rivelata piuttosto una scena di lotta libera nel fango tra le nostre ruote e il terreno.

Però, non abbiamo smesso di ridere. E quando il presidente ha chiesto com'era andata con quel gruppo di una decina di pazienti psichiatrici, che il nostro amico Riccardo aveva concordato di accompagnare a Bicinfesta con le loro biciclette, la risposta è stata “Riccardo ci ha avvisati che ieri sera hanno visto le previsioni e hanno deciso di stare a casa”.

Ci siamo resi conto, allora, che quei ragazzi ragionavano benissimo, e quelli da mandare dallo psichiatra eravamo noi. È stata l'ultima, grandiosa risata.



## Gli sposi in tandem

Ci piace quando si rivolgono a Fiab Ciclobby le persone che hanno qualsiasi problema o desiderio relativo a una bici (o affini). Così ha fatto Marco Gambetti, che voleva lasciare il municipio, dopo il matrimonio, con la sua sposa in tandem.

La richiesta è girata fra gli attivi e qualcuno si è ricordato che proprio noi abbiamo due tandem in cantina. Certo, noi non facciamo noleggio, ma un prestito, perché no? I tandem non erano proprio in perfetto ordine, ma abbiamo anche dei fantastici meccanici e uno di loro si è dato da fare. Così uno splendido tandem rosso si è materializzato davanti a Palazzo Reale ed ecco qui Marco e Milena, con il loro piccolo Matteo e un cestino pieno di palloncini colorati e di fiori. Auguri!



Per noi che dopo un trentennio di assenza ci ritroviamo a ripercorrere la "Grande Milano" dal Centro verso quella che un tempo veniva definita "Periferia", ciò che più colpisce è l'eccezionale abbondanza del verde; lo spazio pubblico ne è sommerso; le vie sembrano perdersi in esso con andamento sinuoso.

Veniamo a sapere che solo ad un livello sotterraneo vi sono corsie automobilistiche per i residenti.

Dopo una amena camminata nella fascia verde del centro storico stiamo, ora, procedendo verso l'esterno, a bordo di una aerea metropolitana leggera.

Dal punto di vista della mobilità, come possiamo vedere dalla veloce navetta, ciò che più sorprende è l'assoluto predominio della bicicletta, questo mezzo apparentemente arcaico è stato l'autentico asso nella manica dell'avvenuta trasformazione urbanistica, il mezzo che proprio grazie alla "debole" potenzialità sportistica (come un tempo si diceva) aveva trasformato il paesaggio e gli stili di vita.

Possiamo così contemplare lo spettacolo imponente della popolazione urbana diretta al lavoro su strade ciclabili (per lo più ad otto corsie nei due sensi).

Non vi è edificio pubblico o privato che non sia dotato di ampi parcheggi coperti per le biciclette forniti di servizi ed agevolazioni per i ciclisti (informazioni, W.C., riparazioni, noleggio, etc.).

Dal punto di vista edilizio si può dire che il forte ritorno della tipologia residenziale a cortile interno con portico sia dovuto alla esigenza di avere la bicicletta più a portata di mano possibile.

Tale esigenza ha provocato una straordinaria diffusione degli "archetti" modello CICLOBBY per assicurare le bici; si trovano ovunque, ci dicono che è sufficiente una richiesta su carta semplice od anche una telefonata al competente ufficio perché questi dritti una delle squadre degli addetti itineranti che ti piazzano gli archetti davanti casa.

I vari enti ferroviari metropolitani ormai fanno a gara per offrire condizioni sempre più vantaggiose per il ciclista che voglia trasportare la bici in treno od in metropolitana. E di pochi giorni fa la fotografia pubblicata sul più importante quotidiano europeo in cui si vede il Presidente della Metropolitana Milanese, sorridente, in mezzo ad un gruppo di ciclisti, caricare personalmente la bicicletta di una gitante su un vagone della linea Lilla.

Ora la nostra navetta sfiora le cime di grandi alberi; sotto di noi si snoda una pista di asfalto con curve sopraelevate; un passeggero seduto accanto ci ram-



Cronaca  
dal  
futuro

CORRE  
  
L'ANNO

2021

menta come da queste parti ci dovrebbe essere l'antico "Autodromo di Monza"; guardiamo tra il verde, è proprio lui, : un cimelio dell'archeologia motoristica oggi destinato, come mi spiega il gentile viaggiatore, a ciclo-velodromo per famiglie ed a qualche rievocazione di auto da corsa di un tempo.

Raggiungiamo la fascia policentrica briantea; ecco vediamo laggiù qualche auto percorrere a velocità moderata le autopiste correnti a lato dei percorsi ciclabili ad otto corsie e da essi separati da ampie fasce a verde.

Appagati dal veloce viaggio che ci ha regalato la forte emozione di aver visto realizzato il sogno urbanistico della fine del secolo scorso, l'Area Metropolitana Policentrica (tutta centri, niente periferia), esaltati dalla constatazione che proprio la fede nel mezzo più debole, la bicicletta, aveva operato questo miracolo costringendo l'urbanistica moderna ad attrezzare il territorio in superficie a misura dell'umana pedalata, scendiamo finalmente in uno dei Centri della Pianura Lacustre. Appena fuori dalla stazione, il titolo di una locandina appesa ad un palo, cattura la nostra attenzione: leggiamo "AUTOINFESTA DI PRIMAVERA", più sotto vi è l'annuncio di una conferenza che si terrà al Circolo nautico quella stessa sera dal titolo "Spazio all'auto". Incuriositi, ma con un vago senso di inquietudine ci rechiamo al luogo indicato. I convenuti sono un gruppetto; apprendiamo che la conferenza è promossa da una associazione di automobilisti urbani, "Autolobby", costituitasi da poco tempo con lo scopo di rilanciare l'automobile come mezzo di trasporto urbano alternativo alla bicicletta. Entra il Presidente, si presenta. Subito esordisce dicendo che Autolobby è un gruppo di pressione, una lobby che non è contro la bicicletta, ma contro l'uso totalitario e smodato di questo mezzo che così profondamente ha inciso sulla vita metropolitana.

Ci coglie un leggero malore, qualcosa stringe alla gola mentre nelle orecchie le parole del Presidente giungono accompagnate da un crescente ronzio... percepiamo ancora, sempre meno distintamente, le enunciazioni dei temi che via via verranno affrontati dall'Associazione nei prossimi incontri: "Auto nei cortili", "Auto e salute", "Introduzione del limite di velocità per le bici", "La rete dei percorsi automobilistici da tracciare recuperando spazio dalle strade ciclabili, poco costosi, magari delimitati da cordoli in gomma, al limite, da tracciare con una semplice linea gialla dipinta sull'asfalto...".

Aldo Monzeglio

## Via Padova: tante bici e un gruppo

Anche nella festa 2013 Fiab Ciclobby si è fatta vedere e sentire.

La festa "Via Padova è meglio di Milano": ne abbiamo parlato sul Notiziario del luglio scorso e abbiamo cercato di spiegare che cosa "non è" questa festa, che molti scambiano ancora per una delle solite feste di via, con la strada chiusa e invasa da bancarelle, e che invece è una festa fatta a modo suo, con eventi sparsi lungo i quattro chilometri della via, su strada, nelle gallerie, nei cortili, nelle scuole, nelle parrocchie, in biblioteca. Una festa che bisogna cercare, e chi la cerca, la trova.

Quest'anno Fiab Ciclobby si è presentata domenica 26 maggio mattina, come gli altri anni, con un giro in bicicletta ("Ringhiere di case e case di ringhiera"), seguito da una quindicina di cittadini e da altrettanti giovani scout Gngei, alla ricerca delle belle ringhiere di ferro battuto sulle facciate delle case nella parte più antica della via, e alla scoperta della storia della "casa di ringhiera", il modello di casa operaia dell'Otto e Novecento.

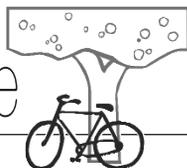
Domenica pomeriggio poi Ciclobby ricompare con il "Gruppo mobilità sostenibile zona 2" che per la prima volta esce in pubblico con un gazebo all'angolo della frequentatissima via Cambini, nella quale sono concentrati gli eventi sportivi. Un gazebo circondato da cartelli che riportano dati sul traffico, sulla pericolosità dei diversi mezzi, sugli ingombri; un volantino (impreziosito da due bei disegni del nostro Aldo Monzeglio), un questionario che molti compilano, una ciclofficina con volontari meccanici di Ciclobby e di altre organizzazioni che, insieme a diversi cittadini, fanno parte del Gruppo Mobilità. Una fortuna: entrambi gli eventi erano programmati di domenica, quando un bel sole ha sostituito la pioggia e l'incredibile freddo di sabato. Ma anche il lavoro dei molti volontari ha aiutato il sole così che alla fine possiamo dire: è andata bene, alla prossima!

Donata Schiannini

Venti o ventidue anni fa la bicicletta, come mezzo di trasporto urbano, a Milano, non aveva credito. Gigi Riccardi, tra i primi, e pochi con lui (quelli di Ciclobby) sentivano, o forse intuivano, sapevano, che la bicicletta avrebbe avuto un futuro. Lui, ci lavorava con passione, dedizione e senso pratico. Allora, puntando in alto contro una pubblica Amministrazione poco sensibile, la si sfidava anche con l'ironia e l'immaginazione. Quando gli passai lo scritto fu lui a mettere il titolo: lo pubblicò sul Notiziario nel 1991.

Aldo Monzeglio





## BiciMondo Ancora immagini e racconti ci aspettano

“Le gambe mulinano così veloci e agili che sembrano non sentire la fatica. Il viaggio scivola ormai dentro l'anima e dà energia al corpo. Lo corrobora e ne esalta le potenzialità. Insomma queste sono le condizioni migliori per pedalare e godere dei chilometri che così si consumano; sui pedali. In pianura e in salita”.

Così ha scritto Fabio Masotti nel libro *Sarajevo ti entra nel cuore* (Ediciclo) che ci ha presentato nel gennaio scorso.

Sensazione che abbiamo ritrovato nei racconti delle serate successive, alle quali infatti il pubblico non è mancato!

Se poi qualcuno ha passato le vacanze pedalando, certamente verrà a raccontarcele. Intanto sono già in programma le serate di settembre e di ottobre, sempre in sede alle 21.00.

Giovedì 19 settembre **In bici nelle Highlands scozzesi**: una settimana da Glasgow a Durness e a



Lairg, seicentosessanta chilometri di paesaggi mozzafiato senza neppure un semaforo. Racconto e immagini di Daniela Villani e Riccardo Cateni.

Giovedì 31 ottobre **Sette cuori e un'anima**: video e racconto di Ferdinando Da Re del cicloviaggio da Tallin a Riga.

Buone pedalate e arrivederci a settembre!

Mariella Bertì

# Sotto il diluvio non abbiamo mancato la giornata del Fai

**Come previsto l'acqua non si è fatta attendere. Ma come ogni anno, una rappresentanza di Fiab Ciclobby è andata in visita a un luogo aperto in via straordinaria per le Giornate Fai di primavera 2013.**

Il Deposito Locomotive e Officine FS Milano Smistamento nasce nel 1931, in seguito all'apertura della nuova stazione di Milano Centrale, come grande scalo merci e impianto di ricovero e manutenzione delle locomotive. In origine era dotato di due piattaforme girevoli, utilizzate per l'inversione del senso di marcia delle locomotive a vapore, di cui una tuttora in esercizio. Oggi il deposito offre supporto alle attività di restauro svolte, in collaborazione con alcune associazioni, sulla flotta dei rotabili storici. Questa è la nostra meta.

Ai Giardini di Porta Venezia, davanti al Planetario, aspetto tre persone che mi avevano telefonato per la visita e che non conosco. Attendo fiducioso oltre il tempo stabilito, intanto passa correndo in corso Venezia una variopinta, affannata, fradicia moltitudine di persone per la

corsa cittadina più famosa, la Stramilano. Dunque sono qui e aspetto, ormai sono fradicio anch'io. Poi arriva un nostro carissimo capogita e si ferma, poi ancora un altro nostro socio: ora siamo in tre e partiamo per via Corelli.

La città e grigia, piove, il traffico automobilistico deviato dalla grande manifestazione è scarso. Forse proprio per questo mi affiora un recente ricordo. Soltanto ieri ero in bici fermo al semaforo rosso in piazza San Babila, un automobilista con tanto di SUV alle mie spalle mi suona, mi giro, mi faccio cenno di spostarmi un pochino, con fare molto

gentile gli sorrido e con l'indice destro gli indico il semaforo rosso, poi mi rigiro e attendo il verde. Scatta il verde, parto, passo fra due auto che bloccano la strada, dietro di me ruggisce il SUV che non è stretto come me e non può passare. Sono arrivato, mi fermo in piazza dove attendo alcuni amici, il SUV scarica moglie e due figli, imbocca la corsia centrale della piazza, vietata e controllata dalle telecamere, mi vede fermo, inchioda, abbassa il finestrino, urlando mi ricorda imprecando i miei natali e chi fosse mia madre, gli sorrido e con l'indice gli indico le telecamere sopra di lui, ma ormai è già svanito dietro una nube di idrocarburi.

Oggi invece pedaliamo in una Milano umida e piovosa verso la periferia sud, cerchiamo tutte le piste ciclabili possibili e chiacchierando lentamente arriviamo a un altro appuntamento previsto con una nostra socia. Siamo allegri nonostante la pioggerella incessante, è talmente presto che l'ultima arrivata ci propone una deviazione all'Ortica perché conosce una pasticceria siciliana con delle paste... Cinque minuti dopo siamo seduti e fumanti di vapore intorno a un tavolo della pasticceria. Aveva proprio ragione, caffè e paste da non dimenticare.

Arriviamo in via Corelli al 61 dove, nonostante la giornata piovosa, una grande folla è in attesa di entrare nelle officine, ma noi siamo di Ciclobby e per la convenzione con il Fai ci fanno subito entrare con le bici, le mettiamo accanto a una graziosa chiesetta di legno; arrivano anche i soci di Fiab Segrate Ciclabile, sono solo due ma valorosi, contenti di esserci.

Firmata la liberatoria, siamo accompagnati insieme a un gruppo di altre persone da un volontario del Fai che per prima cosa ci rammenta che il luogo non è un museo ma una officina meccanica delle FS attiva, aperta per l'occasione per noi, quindi dobbiamo prestare la massima attenzione.

Nell'interno degli enormi edifici sonnecchiano rugginite locomotive in attesa di essere revisionate, grigi e pesanti carrelli dell'inizio dello scorso secolo sono in attesa di essere utilizzati per provare la tenuta delle nuove massicciate del sedime ferroviario. Facciamo numerose soste e i volontari delle FS ci illustrano i lavori che vengono eseguiti sul materiale rotabile. In fondo al primo capannone giace smembrata una locomotiva a vapore in attesa di essere riassembleata; sembra un immenso cetaceo spiaggiato. Le travi che compongono l'ossatura sono spesse tre dita, i chiodi che le saldano assomigliano a grossi proiettili con-

# Bimbibici raggiante!

**C**irca 1400 persone a Bimbibici quest'anno: di chi è stato il merito? In parte del sole e del bel cielo di Lombardia, così bello quando è bello, in parte della DomenicaSpasso che ci regalato strade libere dalle auto, in parte però anche della fitta trama di rapporti che Fiab Ciclobby sta tessendo da anni con le scuole milanesi e le associazioni di genitori.

Fatto è che non avevamo mai visto tante biciclette e bicicletine sfilare per i nostri viali. Come sempre quando protagonisti sono i bambini, il corteo è stato allegro e vivacemente colorato. Il colore predominante è stato l'arancione perché ancora una volta abbiamo avuto al nostro fianco il consolato dei Paesi Bassi e ha pedalato con noi il console in persona, Johan Kramer, ormai prossimo al termine del suo mandato. All'arrivo l'applaudito concerto dei bambini della scuola *P.Sottocorno* di Rogoredo, diretti da Antonio Masotti, seguito dall'estrazione a sorte di una bici Doniselli e di un week end per tre persone in Val di Non.

Ai quindici gruppi scuola più numerosi stiamo consegnando in questi giorni il

## Sì, a differenza della Bimbibici bagnata ma fortunata dell'anno scorso, quest'anno i raggi del sole non ci sono mancati.

tradizionale premio consistente in libri per arricchire le biblioteche scolastiche. Per questo dono, molto apprezzato dalle scuole vincitrici, ringraziamo le editrici Coccinella, Mursia e il Tci.

Non dimentichiamo che Bimbibici non è solo un evento milanese: quest'anno si è svolta in 248 città.

Ma, per non essere sempre noi a parlare di noi stessi, ecco le parole di una mamma della scuola di via Morosini.

“**A**me dà sempre molta gioia venire a Bimbibici e rendermi conto che ci sono tante famiglie come la mia che hanno gusto per la sana pedalata; la sento come un momento di condivisione in cui ci si riappropria tutti insieme di una dimen-

### Le scuole premiate

- Materna di via Goldoni
- Materna Aurora di via Noe
- Materna di Monte Merlo - bastioni di Porta Venezia
- Materna di via Taormina - Cologno Monzese
- Primaria di via Vallarsa
- Primaria di via Morosini
- Primaria di via Gattamelata
- Primaria di via Casati
- Primaria di via Stoppani
- Primaria di via Monte Piana
- Primaria di piazza Bacone
- Primaria di via Pisacane
- Primaria di via Corridoni
- Primaria di via Pianell
- Primaria “Le betulle” di Pieve Emanuele

sione più umana e meno frenetica. La mia bimba aspetta ogni anno con impazienza Bimbibici – è la terza volta che veniamo – perché le piace il fatto di vedere i suoi compagni di scuola, pur essendo domenica, e di andare in bici con loro. Insomma direi che tutte e due proviamo le stesse emozioni, cambia solo il modo di esprimerle”.



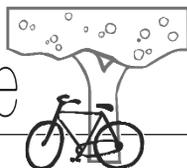
ficcati nel metallo, la caldaia poco più avanti è grigia, annerita dal fuoco e arrugginita dall'acqua, le ruote non si vedono, possiamo solo immaginarne la grandezza.

Usciamo, e ci attende uno scenario incredibile: fate conto di vedere la corolla di una grandissima margherita appoggiata in terra, i petali sono i binari di una grande piattaforma girevole, mezza margherita ha il ricovero per le locomotive l'altra metà movimentata il materiale ferroviario in attesa di entrare. Che spettacolo, per l'occasione all'estremità

di ogni petalo è ferma una locomotiva. Ci sono 5 fumanti locomotive nere a vapore pronte per partire, poi una serie di 19 motrici che ripercorrono tutto il cammino dell'innovazione di quelle superbe e straordinarie macchine.

Non sento più le mani, che freddo, faccio fatica a stringerle, siamo tutti inzuppati fino al collo, ci guardiamo, abbiamo capito che è ora di rientrare. L'ultimo sguardo va a Camilla E 636, è una aggraziata locomotiva dai colori vivaci.

Recuperiamo le biciclette presso la chiesetta che ci ripara dalla pioggia mentre tentiamo un cambio di vestiti. Rientriamo verso Milano, la solita socia ci indica un percorso alternativo, accettiamo. Non abbiamo percorso ancora un chilometro, siamo in aperta campagna, transitiamo accanto a un'antica cascina dove un cartello indica la presenza di un piccolissimo mercato biologico; entriamo, appoggiamo le bici sotto il portico, ci offrono un bicchiere di rosso... Ma questa è un'altra storia.



# Cinema, architettura, pedali

## Continuano le avventure cinematografico-ciclistiche guidate da Pierfrancesco.

Sabato 15 e domenica 16 maggio si è conclusa la fase primavera-estate dell'iniziativa di Pierfrancesco Sacerdoti: sabato sera in sede la visione del film *Milano calibro nove* (ispirato a un racconto del grande Scerbanenco, l'uomo che negli anni Sessanta del Novecento inventò il giallo-noir alla milanese), magistralmente illustrato da Giorgio De Giorgi, l'amico di Ciclobby che non va in bicicletta ma non manca una delle nostre serate; domenica pomeriggio il giro in bici sui luoghi del film per riconoscere architetture spesso importanti, e il loro cambiamento dalla data del film (1972) a oggi.

La Darsena, il carcere di San Vittore, la Torre Branca (Torre del Parco nel 1972), la Torre Velasca, dove nel film è incredibilmente collocato l'ufficio del cattivissimo "americano", il

capo dei gangster che vivacizzano lo spettacolo con abbondanti pestaggi e sparatorie; il Palazzo Reale, allora giallo senape e ora tornato al chiaro colore originale; il campanile di San Gottardo, almeno lui invariato.

E perfino il Duomo, allora annerito dallo smog del carbone e dell'anidride solforosa, ripulito già due volte e ora splendente (per quanto?) nel bianco del suo marmo di Candoglia. Alla fine, il "Pirellone" e la Stazione Centrale, di cui nel film avevamo visto l'ingresso dell'allora recentissima metropolitana linea 2 e la scala mobile che sa-

liva direttamente ai binari, ora sostituita da un giro infinito di tappeti mobili.

Una domenica bellissima, calda ma rinfrescata da un leggero venticello e dal movimento d'aria delle nostre biciclette, dopo tante delusioni di questa primavera piovosa, soprattutto la domenica.

Davanti alla Centrale saluti e "buona estate". Ma ci rivediamo già in settembre (il 21 e 22), e poi in ottobre (il 19 e 20), e poi chissà: il gruppetto degli appassionati è in attesa di ripartire.

D.S.



*L'inquadratura iniziale del film*

## Due nuovi Ciclobby Point

### Martesana Express: da Cargo in bici sul "Naviglio Piccolo"

Cargo, il grande negozio di arredamento che ha portato a rivivere l'ex fabbrica Ovomaltina, uno degli edifici storici del quartiere di Crescenzago, affacciato sul Naviglio Martesana, promuove l'iniziativa *Martesana Express*: la possibilità di noleggiare una bicicletta presso il negozio e acquistare un cesto pic nic o rinfrescarsi al *Zan Zara Zan Café*. Cargo diventa una stazione di sosta, di scambio dove poter lasciare la macchina e il traffico cittadino per riscoprire al ritmo di bicicletta il Martesana. E adesso è anche Ciclobby Point.

Il Martesana, o Naviglio Piccolo, scorre tra Milano e Trezzo sull'Adda, do-

ve nasce. È stato un canale commerciale strategico dalla fine del '400 e nel '600 era il rifugio estivo dei nobili meneghini: le loro ville ancora oggi ci sorprendono lungo il percorso insieme con le cascine e i borghi, gli orti e gli antichi mulini.

La pista ciclabile segue il naviglio da Cassina de' Pomm (via Melchiorre Gioia), attraversando i vecchi borghi di Greco, Gorla e Crescenzago, poi Vimodrone, Cernusco sul Naviglio, Cassina De Pecchi, Gorgonzola, Bellinzago Lombardo, Inzago e infine Cassano e Trezzo sull'Adda; è pianeggiante e accessibile a tutti, e non mancano i punti di ristoro nei numerosi comuni attraversati. Per i più allenati invece il percorso si allunga su su fino al Lago di Lecco. In bici tra la natura e la storia, la nostra, lontana e vicina. [www.cargomilano.it](http://www.cargomilano.it)



### In qualsiasi "point" della città

Si fa chiamare "Gigetto il tappabuchi", ma è un nome d'arte. Il nome Sanagrafico ve lo rivelerà lui, se vuole. L'importante è sapere che se avete la bici in panne, a casa vostra, in cortile, o anche in giro per la città, Gigetto viene e ve la ripara. Basta chiamarlo al 3774226886. Gigetto giura che viene anche se piove. Insomma il suo è un vero e proprio **pronto intervento bici**.

Se poi la riparazione è laboriosa, troppo difficile per potersi fare lì su due piedi, Gigetto propone un laboratorio convenzionato, con priorità e tempi rapidi, cioè di fatto con presa e consegna in giornata.

E adesso Gigetto è diventato anche Ciclobby Point, quindi nostro e tuo amico.

## Una giornata particolare

**Domenica 28 aprile un gruppo speciale di cicloturisti, gli amici della Fiab "Aruotalibera" di Pordenone, ha esplorato Milano su un percorso preparato e accompagnato dal nostro Maurilio Grassi, che qui ci racconta la giornata.**



**D**opo una settimana di pioggia, guardo il cielo di mattina presto per capire come sarà la giornata: è grigio e nuvoloso, spero almeno che la pioggia ci risparmi la mattinata, per il pomeriggio si vedrà. Uscire di casa quando piove con la bici, resti bagnato per tutto il giorno.

Cristina di Saronno farà da guida, raccontando i luoghi e la storia lungo il nostro percorso. Vado incontro al gruppo sulla ciclopista della Martesana. Li vedo, mi fermo, sono una fila infinita di circa 50 ciclisti, in fila indiana; indossano tutti il giubbotto giallo catarifrangente.

Chiedo di Flavio, il capogita, ci salutiamo per la prima volta, siamo già amici, siamo tutti amici, perché parliamo la stessa lingua, abbiamo la stessa passione, la bici, con le ruote grandi, piccole, a colori sgargianti, ultimo grido o ferro vecchio, amiamo la bici, con le nostre borse attaccate, già cariche di ricordi. Milano è splendida di domenica mattina, sonnecchia, è ancora velata dalle nubi.

Il nuovo Palazzo della Regione rapisce gli sguardi, Cristina illustra la struttura, ma quante finestre ci sono? Quanto è alto il grattacielo? Tante domande e altrettante le risposte.

Il lungo filo giallo si dipana riprendendo la marcia verso la nuova piazza intitolata all'architetta e designer italiana Gae Aulenti, nella nuova zona di Porta Nuova; Cristina riprende il racconto della città. Corso Como è passato in un baleno, poi ci indirizziamo verso i giardini dedicati a Indro Montanelli giornalista e saggista, la statua bronzea lo ritrae seduto con la sua fedele Olivetti Lettera 22. Foto di rito, poi ripartiamo, nuova meta il Cimitero Monumentale che, non lo sapevo, è luogo spesso inserito nel circuito turistico cittadino.

Equasi ora di pranzo, riprendiamo attraversando la piazza antistante il Monumentale a piedi, perché è troppo pericoloso attraversarla in bici, ora siamo più di 50, altri si sono aggregati. Gli amici di Pordenone velocemente si adattano ai repentini cambi di traiettorie. Percorriamo Paolo Sarpi in contromano, avviso tutti

che è consentito, ma stiamo attenti.

All'arco della Pace arriviamo puntuali, per 12.30, Cristina sorride e si rilassa: finora è andato tutto bene, il ristorante è prenotato, dopo cinque minuti siamo a tavola e mangiamo.

Non li conosco tutti, ma sembriamo vecchi amici, parliamo fitto fitto delle nostre "avventure", di quella volta che è andata bene, e di quell'altra che non ci aspettavamo di trovare quel luogo indimenticabile.

Un caffè, poi ci avviamo attraversando il Parco Sempione, ci fermiamo davanti alla Triennale, poi rientriamo verso la "Fontana Bagni misteriosi" di De Chirico. Mi avvicino all'Arena civica, dove so esserci un appuntamento pubblicitario di una nota bevanda dissetante, ci vedono, ci fermano e ci intervistano. Appariamo sopra un grande schermo, le nostri voci sono ingigantite dagli altoparlanti, parliamo di noi e della nostra passione per le biciclette e del perché siamo lì e così numerosi e dove andiamo.

Ora siamo fermi nel centro del cortile del Castello Sforzesco, siamo entrati a piedi, come è la regola. Cristina racconta le vicende del castello, le lotte per il

potere, le grandi sconfitte e le ricostruzioni, che ci hanno donato il monumento storico come è oggi.

Non mi sono scordato di Sara che si è offerta di darmi una mano per condurre insieme il gruppo, in tutta sicurezza, grazie. In piazza della Scala ci fermiamo per una visita guidata al palazzo che fu della Banca Commerciale Italiana oggi denominato "Gallerie d'Italia". Il gruppo si divide in due per entrare a turno. Non sono entrato per non commuovermi, perché quarant'anni fa cominciai a lavorare come commesso proprio in quel salone, ricordo tutto, le centinaia di uffici, la stanza degli orologi all'ottavo piano; meglio restare fuori a curare le biciclette.

Riprendiamo la nostra pedalata; piazza Meda, corso Vittorio Emanuele, ci fermiamo al sagrato del Duomo per 30 minuti di libertà. Il cielo mantiene un colore grigio, molto inglese e minaccioso, ma non piove. Riprendiamo: via Larga, ci fermiamo sotto la Torre Velasca, proseguiamo invertendo la rotta verso il Palazzo di Giustizia, un

ricordo per Falcone e Borsellino.

Il tempo passa veloce, la nostra meta si avvicina, transitiamo nei pressi della Rotonda della Besana, ci spingiamo verso l'estrema periferia sud di Milano, attraversiamo tagliandolo perpendicolarmente il nuovo parco Vettabbia, in lontananza spunta il campanile dell'Abbazia di Chiaravalle che è la nostra meta finale.

Cristina, Sara, Fulvio e io abbiamo condotto e concluso la gita senza nessun problema per l'incolumità dei ciclisti, anche grazie alla grande capacità ed esperienza del gruppo di "Aruotalibera" nel fare squadra.

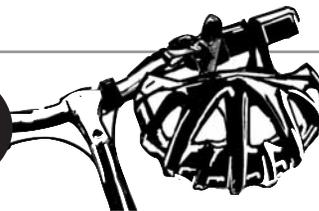
Li lasciamo per l'ultima visita guidata, mentre gli organizzatori caricano le biciclette sul rimorchio dietro il pullman, che li ha seguiti nei loro spostamenti prima di arrivare a Milano, toccando Lodi, Cremona, seguendo anche un tratto del canale Muzza e infine la nostra Martesana.

Come ora che sto scrivendo, è scoppiato un tuono, sto rientrando velocemente a casa, già piove, ma non basta ancora, ora diluvia.

Maurilio Grassi

# Pillole di sicurezza (n.7)

di Eugenio Galli



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

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

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

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

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

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

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

## Casi frequenti di collisione

Analizziamo questa volta uno dei più temibili tipi di incidente, che non solo è estremamente pericoloso – in quanto spesso mortale – ma anche statisticamente uno dei più frequenti: l'angolo cieco, una trappola da evitare.

Su questo tipo di collisione in Italia si fa davvero poco per favorire una prevenzione diffusa, che nasce dalla conoscenza, tanto che le informazioni e le stesse immagini che qui riportiamo sono riprese da un dépliant informativo del Comune di Parigi di alcuni anni fa. Nel nostro Paese non risultano iniziative istituzionali di questo tipo, che sarebbero invece molto opportune, insieme a una diffusione delle informazioni anche attraverso canali specifici, come ad esempio le scuole guida o i corsi di educazione stradale nelle scuole.

L'**angolo morto** (o **angolo cieco**, in inglese *blind corner*) è uno spazio situato attorno a un veicolo, che **non risulta visibile** dal posto di guida.

Esistono molti punti ciechi: davanti, sui fianchi, dietro e sopra il veicolo.

Va tenuto presente che il problema non coinvolge solo i mezzi pesanti (come camion, tir, bus, betoniere e simili), ma anche le semplici autovetture, anche se ovviamente, a fronte di una maggiore dimensione del mezzo, sono più estese le zone "oscurate", e quindi il pericolo.

In questi spazi di non visibilità il **conducente non può vedere gli altri utenti della strada** e ciò ha come effetto di aumentare considerevolmente il rischio di incidente.

Ecco, ribadiamolo: qui si sta dicendo che il conducente *non può vedere*, cioè che gli è fisicamente impedita la visibilità. Questo è il motivo della massima pericolosità della situazione descritta e questa è la ragione per cui, da alcuni anni a questa parte, sono state introdotte delle normative europee che impongono la presenza di dispositivi aggiuntivi (come specchietti supplementari o telecamere a circuito chiuso con ripetizione delle immagini a bordo della cabina di guida).

Ma evidentemente, come purtroppo è facile constatare dalle frequenti notizie che gli stessi mezzi di informazione riportano, tutto questo non basta, sia perché l'attenzione deve essere reciproca, sia perché questi sistemi rivelano molte insufficienze e l'errore umano è sempre in agguato. Inoltre, sui veicoli più vecchi, che ancora circolano, questi sistemi di prevenzione non sono in molti casi mai stati installati.

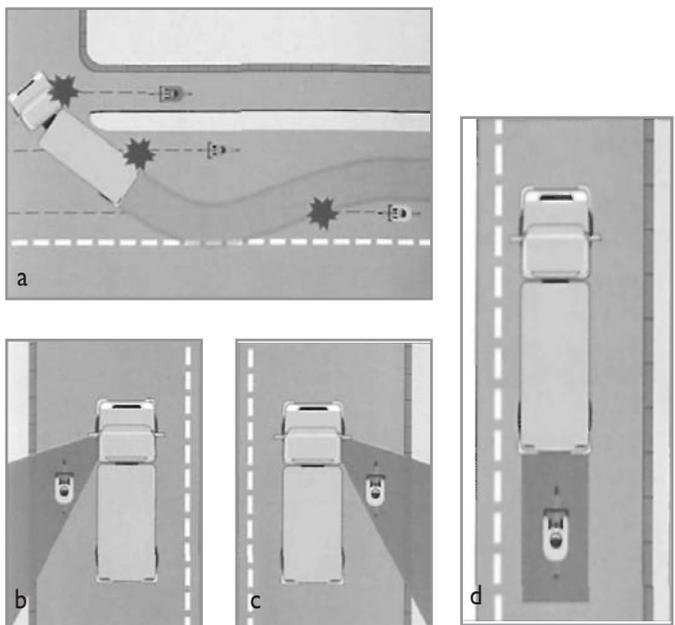
Dunque, conoscenza del problema, consapevolezza e attenzione sono e restano insostituibili alleati nella prevenzione del rischio sul fronte dell'utenza cosiddetta *vulnerabile*.

Prevedere gli "angoli ciechi" è un primo passo per evitare incidenti, anche mortali.

## A cosa mai servirà?

Probabilmente servirà solo a occupare un posto nel Guinness dei primati. Intanto fa bella mostra di sé in uno spiazzo nella città di Kedira, in Indonesia. È una bicicletta lunga 44 metri, che sembra normale se la vedi dal davanti o dalla coda, ma in mezzo ha una lunga struttura in barre di metallo a forma di W che si ripetono decine di volte. La cosa più impressionante però è la lunghezza della catena, che, come tutte le catene del resto, collega i pedali, che sono davanti, all'ingranaggio che muove la ruota posteriore. E viene da chiedersi: "Se cade la catena, che cosa succede?". Ma non cadrà, perché quella bici in strada non la userà mai nessuno...





- a. Veicolo pesante in manovra di svolta: l'immagine evidenzia i possibili punti di conflitto derivanti dalla presenza di angoli ciechi.
- b. Angolo cieco a sinistra (il ciclista sta procedendo affiancato a sinistra del veicolo più grande).
- c. Angolo cieco a destra (il ciclista procede a destra del mezzo pesante e si trova nel "cono cieco", magari si sente "protetto" dal mezzo più grande, ma è invece in costante pericolo. Il ciclista rischia gravi conseguenze in caso di manovra di svolta a destra del mezzo pesante o di altre situazioni impreviste, come ad esempio se sia il ciclista a dover scartare un ostacolo improvviso, una portiera aperta alla sua destra ecc.)
- d. Angolo cieco posteriore (qui, ad esempio, il pericolo è nel caso in cui il mezzo pesante innesti una improvvisa retromarcia: questa è la ragione per cui, nei mezzi di più recente produzione, è installato un segnale sonoro intermittente che avvisa dello spostamento a marcia indietro del veicolo)

### Come prevenire questa collisione?

#### Le 5 regole fondamentali

1. mantieni il contatto visivo: se puoi vedere gli occhi del conducente nel suo retrovisore, anche lui può vedere te.
2. non sostare mai sotto i retrovisori o in loro corrispondenza.
3. non oltrepassare mai un "mezzo pesante" a destra.
4. non cercare di superare un camion in manovra, né da destra né da sinistra, specialmente in prossimità di un incrocio.
5. renditi ben visibile alla sera e quando fa scuro: luce bianca davanti, rossa dietro e dispositivi catarifrangenti.



## Parole su due ruote

### Sarebbe un paradiso

Se tutti quanti gli abitanti di Milano fossero solo automobilisti la città sarebbe un inferno, se tutti quanti fossero solo ciclisti sarebbe un paradiso.

Da una lettera della poetessa Vivian Lamarque al "Corriere della Sera" 22 giugno 2013



## Giacomo l'olandese

**E anche lui se n'è andato. Pedalando verso chissà dove, in silenzio, com'era vissuto.**

Giacomo, nome all'anagrafe Jaap, nome di battaglia Giacobici, è comparso molte volte sul nostro Notiziario, e questa purtroppo è l'ultima. Nel numero 3 del 2009 lo presentavamo come nuovo Ciclobby Point, il primo itinerante. Da lì in avanti Giacobici compare nella controcopertina di ogni Notiziario nell'elenco dei CP, dove i negozi nostri amici sono divisi per zona, ma per lui abbiamo dovuto creare un gruppo a parte intitolato *Per tutta Milano*.

Due anni dopo, nel numero 2 del 2011, un articolo racconta la sua storia, il successo della sua iniziativa a Milano e infine la sua decisione di tornare in Olanda. Nel suo blog aveva lasciato, con i saluti ai ciclisti milanesi, il link a Fiabdoctorbike, il nostro manuale di meccanica ciclistica (che, diceva, "è fatto in modo che pure un bambino potrebbe cavarcela").

Ma Giacomo non ci aveva detto la verità. Non tornava in Olanda perché stanco del troppo lavoro che il successo dell'iniziativa milanese gli aveva procurato, e nemmeno perché la sua natura di giramondo lo portava e lasciare una città dove si era fermato fin troppo a lungo. No, Giacomo era malato, e si è ritirato per combattere da solo la sua battaglia, e, se l'avesse persa, per morire da solo.

Lo scopriamo oggi perché ce lo raccontano i Rossignoli, quelli di corso Garibaldi, con i quali per qualche tempo aveva collaborato in officina. Ed ecco le loro parole.

“Giacobiere, circense, nuotatore, meccanico, zingaro: Giacomo aveva molte facce, tante storie e poche parole. Una volta, tornando un po' alticcio da una cena di Natale, in un dicembre sottozero, uno dei nostri lo vide dormire sotto un portico. Quando il giorno seguente gli chiedemmo se voleva dormire in ufficio da noi – almeno c'era il riscal-

damento – la risposta fu l'unica a suo modo logica: No grazie. Questa è la mia vita.

Sul lavoro era nordico. Silenzioso, educato, puntuale. Quando, dopo un ponte del Primo maggio, non si presentò per qualche giorno, tutti pensammo che il suo spirito libero lo avesse portato a prendere ancora una volta una strada nuova. Senza avvisare. Lo dico: un po' eravamo amareggiati, neanche un messaggio per dirci ciao. E invece Giacomo non era partito.

Giacomo stava male. L'ultimo anno, la lotta contro il male incurabile, i capelli rasati al posto della solita coda di cavallo, gli esami. Sono storie così, che ti lasciano un bel vuoto. Giacomo aveva poco più di quarant'anni. Se n'è andato lunedì 10 giugno, pedalando per chissà dove”.

Per Ciclobby Giacomo portava ai suoi clienti i volantini (Bicifesta, Bimbibici), il calendario. Chi c'era ricorda ancora il suo arrivo quando venne la prima volta in via Borsieri per prendere accordi, con la bici carica di attrezzi e, davanti, un piano di legno per il suo cane. Ci aveva detto che abitava da amici in corso Garibaldi, non che dormiva sotto un portico; ma gli amici li aveva davvero, erano i Rossignoli, che oggi per questo vogliamo ringraziare.

Ensieme a un profondo dispiacere, a qualcuno di noi viene da chiedersi chi si occupa adesso di Oscar, il bel cane biondo, così buono da poterlo portare, non legato, su quel piano di legno fissato davanti alla bici; dal quale non sarebbe mai saltato giù finché sulla bici c'era il suo padrone, l'amato Giacomo; e sul quale restava tranquillo quando Giacomo gli diceva "aspettami qui", come quella volta che venne da noi per diventare Ciclobby Point.

Noi, Giacomo non lo dimenticheremo.

Donata Schiannini



# dal Coordinamento Regionale **FIAB**

**L'**appuntamento a Pavia è fissato per le 10, c'era anche l'idea di arrivarci con una pedalata mattutina, ma il brutto tempo che per tutto il mese di maggio ha imperversato sulle nostre gite in bicicletta ci fa scegliere il treno. La mancanza di canaline per raggiungere i binari si fa sentire di più con le bici cariche, ma riesco ad arrivare al binario 5 della stazione di Lambrate con un fortunato abbinamento ascensore/scala mobile. Se il treno fosse partito da un altro binario, da sola come me la sarei cavata? Il treno è molto lungo, non riusciamo a capire dov'è il vagone per le bici e per non perderlo saliamo al volo dove capita. Sotto le torri medievali siamo un bel gruppetto, dalle associazioni di Lodi, Melegnano, Abbiategrasso, Brescia, Saronno e Milano; sotto la sapiente e paziente guida di Alessandro Mossini siamo pronti per Lombardiainbici 2013, la bicicletta organizzata da Fiab Coordinamento Lombardia che al suo terzo anno di vita si è spostata da settembre a giugno per onorare il Bicalia Day e pedalare in alcuni territori della Lombardia che sono parte integrante della rete Bicalia di Fiab e del grande progetto europeo di Eurovelo.

**C**i accolgono alcuni amici di Salvaiciclisti di Pavia e l'Assessore al Turismo della Provincia, Emanuela Marchiafava, che ci racconta di alcuni progetti di valorizzazione del territorio in chiave di turismo sostenibile. La via Francigena è uno di questi e dopo un breve giro in città andiamo a imboccarla diretti a Belgioioso. Il tempo è buono e la campagna è bella: risaie, cascine, campi di grano ancora verde, mais e tanti, tanti papaveri rossi che dedico col cuore a Franca Rame, i suoi funerali sono in corso proprio mentre stiamo pedalando sulla via dei pellegrini.

**P**ranzo al sacco al Castello, sulle panchine a ridosso dell'antico fossato, e poi via, alla volta di Chignolo Po dove sono in programma due visite. Il nuovo Museo della Bonifica è davvero ben fatto, si capisce il sistema di controllo delle acque attraverso le chiaviche, quelle vecchie che funzionavano solo grazie al sapiente utilizzo delle paratie, e quelle nuove dotate di pompe idrauliche. Affascinante la visita al Castello Procaccini, una dimora storica privata; ci fa da guida il figlio della coppia che l'ha acquistato sul finire del secolo scorso dopo un periodo di abbandono, dandogli nuova vita nel massimo rispetto della struttura che da fortezza medievale (bella torre di guardia datata 730) intorno al 1700 è stato trasformato in una vera e propria reggia dove soggiornarono papi, imperatori e re, con sale impreziosite da stucchi e dipinti di artisti di scuola tirolese.

**P**rimo giorno 60 km, quasi interamente di pianura, e arriviamo a destinazione senza problemi. Per il pernottamento siamo ospiti presso una ex scuola di Lambrinia: una camerata per i "maschi" e una per le "femmine",

## Lombardiainbici 2013

### Da Pavia a Mantova sulla strada degli antichi pellegrini, e la Ciclovía del Po.



bagni in comune, per le docce prego accomodarsi all'esterno, nei servizi del centro sportivo. Sistemazione spartana, ma i locali sono stati un po' riscaldati, le brande seminuove, le lenzuola linde e stirate e noi ragazze decidiamo che se per una sera saltiamo la doccia non è un problema. Il tempo di rinfrescarci e basta attraversare la strada per raggiungere il ristorante Guindolo dove ci aspetta la cena, un tavolo coperto di tagliatelle fatte a mano promette bene e infatti non restiamo delusi: cucina del territorio molto curata e piatti abbondanti. Facciamo onore a tutto, d'altronde abbiamo pedalato, e poi lasciare pare brutto, no?

**Q**ualcuno ha ancora la voglia di rimettersi in sella per un giro a San Colombano al Lambro, qualcuno si aggira per Lambrinia giusto per fare due passi e poi: buonanotte. Sogno di aprire la mia posta e di restare sommersa da una valanga di email: dottore, cosa vorrà dire?

**E**sabato mattina, è il primo giugno, il tempo si mantiene bello. Viene a salutarci il sindaco di Chignolo Po, Antonio Bonati, lo ringraziamo dell'ospitalità, uno scambio di vedute e di battute, piacevolmente informale, e poi si parte, le gambe riprendono il ritmo e molto velocemente siamo sulle rive del Po. Breve sosta nel punto in cui anticamente i pellegrini attraversavano il fiume, una stele ricorda il passaggio del vescovo Sigerico, che nel X secolo partì da Roma e passò di qui per andare a Canterbury. Su un pennone sventola anche una bandiera di VenTo, per promuovere il percorso ciclabile da Venezia a Torino sono passati di qui qualche giorno

fa; avevamo un mezzo accordo di raccogliere la bandiera e riportarla agli organizzatori, ma in realtà ci piace toglierla di lì e quindi foto e via: c'è un treno da prendere.

**I**l percorso da Codogno a Cremona, infatti, è previsto in treno, come al solito per arrivare ai binari niente canaline e anche qui, per fare in fretta, saliamo su diversi vagoni, un po' dove capita, ma non è ora di punta, eravamo attesi e il controllore è gentile. Sul treno ci sono già altri amici che si uniscono al giro, tra cui Giulietta Pagliaccio, la neoletta presidente Fiab che, in qualità di coordinatrice delle associazioni lombarde, aveva voluto questo Lombardiainbici. All'arrivo ci aspettano amici da Varese e naturalmente da Cremona, che da padroni di casa prendono le redini del gruppo. C'è anche Piercarlo Bertolotti, nuovo coordinatore Fiab regionale, che ha organizzato gran parte del giro, ma una brutta ingesatura gli impedisce ora di partecipare se non col pensiero e col cuore. Baci e abbracci e appuntamento alla prossima tappa, dove saranno proprio gli amici di Cremona a prepararci il pranzo.

**P**eccato che dalla Ciclovía del Po si veda così raramente il fiume, la strada corre su un argine rialzato, a destra e a sinistra campi, filari di pioppi, casali e ancora tanti papaveri che tingono di rosso il paesaggio. È molto bello, ma sono nata sotto il segno dei pesci e l'acqua ha per me un grande fascino. Di pesci ne vediamo una bella rappresentanza nel pomeriggio, dopo l'ottimo e abbondante pranzo (gli amici di Cremona si sono tanto impegnati, lasciare pare brutto, no?), all'Acquario del Fiume di Motta Baluffi, pesci autoctoni o alloctoni tutti ritrovati nel Po.

**L**a ragione del secondo giorno è di 80 chilometri e quando arriviamo a Casalmaggiore siamo contenti di trovare una bella struttura del Comune nella cui foresteria ve-





niamo alloggiati. Camere con bagno e docce calde sono quello che ci vuole per finire la giornata. E prepararsi per la cena, naturalmente. Casalmaggiore è una bella sorpresa, con la grandissima piazza Garibaldi su cui affaccia il Palazzo Comunale, purtroppo con la facciata coperta per lavori. Ci attardiamo lì dopo la cena e ci ritroviamo ancora lì il mattino della domenica ad aspettare nuovi arrivi di amici Fiab che si uniscono per l'ultimo giorno insieme, è il 2 giugno: Bicialia Day!

La meta è davvero ambita: Sabbioneta, dichiarata Patrimonio dell'umanità dall'Unesco, "città ideale" costruita in poco più di trent'anni da Vespasiano Gonzaga Colonna, come ci spiega una guida che ci accompagna nella visita al Teatro all'Antica, più che una guida un'attrice che ci racconta con foga, e una punta di veleno verso Mantova, delle origini e vicissitudini della sua bella città. Nelle vie e nelle piazze tante bancarelle che distruggono un po' lo sguardo, un'importante chiesa è chiusa, per la Sinagoga ci vuole il biglietto, da fare all'Ufficio turistico e noi non l'abbiamo. Un buon motivo per tornare a Sabbioneta, non c'è come esserci già stati per rendersi conto di quanto sia semplice arrivare in un certo posto.

Accomessaggio ci aspetta il vicesindaco con gli amici Fiab di Mantova, che sono già sul Torrazzo e ci fotografano mentre arriviamo, attraversando il ponte di barche sul canale Bogina. Parcheggiamo le biciclette e naturalmente saliamo anche noi ad ammirare la bella vista dall'alto sulla bassa mantovana. E potevamo andare in quelle terre senza mangiare i tortelli di zucca? Non sia mai, ma anche il risotto con la salsiccia è tipico di queste parti. E siccome bisogna fare onore al cuoco anche qui ci diamo dentro allegramente. La trattoria è a Bocca Bassa di Viadana e se passate da quelle parti la consiglio.

Continuiamo sulla ciclovìa dell'Oglio e arriviamo nel pomeriggio a Mantova, qualcuno si affretta per la stazione, un gruppo entra trionfale nei giardini di Palazzo Tè e si avvia verso il centro che però sembra letteralmente preso d'assalto, invaso dalle persone. Ma non ci facciamo sopraffare dagli eventi e risolviamo la situazione in tre mosse: compriamo e ci mangiamo tutti insieme una torta di tagliatelle buonissima, visitiamo il bellissimo Teatro Bibiena e ci spostiamo sulle rive di uno dei laghi ad ammirare lo skyline cittadino. Altri si staccano e a quota 210 chilometri direi che Lombardiainbici 2013 è terminato, già durante i vari pranzi si son buttate lì ipotesi per il prossimo anno: Bergamo, Lecco, Sondrio sono le città che non abbiamo toccato nelle prime tre edizioni. Si vedrà, un buon motivo per non spiacersi troppo della fine di questo giro, l'idea che ci si rivedrà il prossimo anno.

Stefania Fuso Nerini

## Cardinali, parlamentari, sindaci in bici: significherà qualcosa?

### Negli ultimi mesi a Roma si sono visti in bici personaggi i cui predecessori mai avevano usato il nostro mezzo preferito.

Ha cominciato un cardinale, l'arcivescovo di Lione Philippe Barbarin, che è uscito in bicicletta dal Sinodo conclusivo della quarta Congregazione cardinalizia in preparazione del Conclave che ha poi eletto il nuovo Papa. Il porporato è apparso ai cronisti stupefatti in borghese (pantalone grigio e giacca nera, berrettino a visiera e cartella nera a tracolla) a cavallo di una bici classica di colore grigio metallizzato e perfettamente equipaggiata con luci, campanello, catadiottri ai pedali. Il mezzo agile l'ha aiutato a destreggiarsi tra i giornalisti che cercavano di strappargli informazioni sull'orientamento dei colleghi cardinali in vista dell'elezione del papa: lui ha pedalato via senza parlare.

Quando la notizia ha circolato tra noi ciclisti, qualcuno lo ha candidato al soglio papale, qualcuno si è spinto oltre invocandolo come "santo subito". E noi non sapevamo ancora che papa Francesco avrebbe accettato in dono una bicicletta elettrica!

Più strutturata la seconda presenza, quella di un gruppo di parlamentari che a Roma hanno raggiunto per la prima volta la camera e il senato in bicicletta.

L'iniziativa era stata lanciata tramite facebook da Paolo Gandolfi (PD) ed è stata fatta propria dalla Fiab che, tramite le sue associazioni romane coordinate dal vicepresidente nazionale Marco Gemignani, ha curato l'organizzazione e il supporto logistico. I parlamentari aderenti si sono dati appuntamento al Colosseo per raggiungere insieme il Pantheon e lì dividersi in due gruppi, uno per Montecitorio e uno per Palazzo Madama. Oltre al reggiano Gandolfi, con una bici fiammante acquistata per l'occasione, e alla canavese Francesca Bonomi, anche lei del PD, c'erano i 5 stelle Luigi Gallo di Torre del Greco, Diego De Lorenzis tesoriere della Fiab di Lecce, Manuela Serra e Roberto Cotti, sardi e anch'essi soci Fiab; Cotti, arrivato in aereo, ha pedalato fin da Ciampino indossando la casacca Fiab.

Non è tutto: sono 33 i neo parlamentari che hanno sottoscritto i documenti finali degli Stati generali della Bicicletta propo-

sti da Fiab, mettendo così le premesse per la nascita dell'intergruppo parlamentare "amici della bicicletta".

Poi a Roma ci sono state le elezioni amministrative, e un'altra sorpresa: il vincitore Ignazio Marino, quando ha dovuto raggiungere il Campidoglio per insediarsi ufficialmente come nuovo sindaco, lo ha fatto in bicicletta. Sorpresa, veramente, solo per chi non lo conosceva bene, perché Marino andava in bicicletta anche prima. E ci è andato anche dopo, quando è stato ricevuto dal papa e dal presidente della repubblica; scortato, come sempre da vigili ciclisti. Ma sentite cosa ha risposto a un intervistatore di Repubblica che gli faceva notare che "un'associazione di consumatori lo ha rimproverato di non aver usato il casco": "Sì, anche mia figlia. E anche del fatto di aver ascoltato la musica con le cuffie mentre pedalavo. Ascolterò quest'ultimo consiglio. Gliel'ho promesso. Sul casco no, non penso che cambierò le mie abitudini". Sembra uno di noi: sì alla sicurezza, che significa non solo vedere, ma anche sentire quello che succede in strada; no al casco obbligatorio (anche se poi se l'è messo). D.S.





# Fiab ha una nuova presidente e nuovi dirigenti

L'Assemblea generale dei delegati delle 130 associazioni aderenti alla Fiab, tenuta a Vicenza il 6 e 7 aprile 2013, ha eletto alla presidenza nazionale, per la prima volta, una donna: Giulietta Pagliaccio, già consigliere e vicepresidente nazionale.



Giulietta prende il posto di Antonio Dalla Venezia, a capo della Fiab dal 2007, che a sua volta aveva ricevuto il testimone da quello che può essere definito il nostro presidente storico, il milanese Luigi Riccardi, scomparso poi prematuramente il 16 giugno 2008.

Al suo fianco, i componenti del nuovo Consiglio nazionale per il biennio 2013-14, che sono: Antonio Dalla Venezia, Marco Passigato, Giacomo Scognamillo, Marco Gemignani, Enrico Chiarini, Pina Spagnoletto, Valerio Parigi, Stefano Gerosa, Mariella Berti, Antonella Vial e Umber-

to Rovaldi (riconfermati); Cristina Castellari, Simone Morgana, Paolo Fabbri, Matteo Fois, Francesco Baroncini, Giuseppe Amorelli (eletti per la prima volta). Eletti anche i probiviri (Beatrice Galli, Alberto Deana e Andrea Astolfi) e i revisori dei conti (Antonella Longo, Marco Celentano e Fabrizio Montaini).

## A Filippa il premio "Amica della bicicletta"

Due donne cicliste, la presidente della Fiab Giulietta Pagliaccio e la conduttrice televisiva Filippa Lagerbäck, si sono incontrate il 10 aprile scorso alla libreria Feltrinelli in piazza Piemonte a Milano. Filippa presentava al pubblico il suo libro *Io pedalo. E tu?*, e Giulietta le consegnava il premio "Amica della Bicicletta" conferitole pochi giorni prima dalla Fiab durante l'assemblea di Vicenza, a cui Filippa aveva potuto partecipare solo in videoconferenza.

Chi è Filippa Lagerbäck, la bella svedese, non lo dobbiamo certo spiegare ai ciclisti milanesi, soprattutto a quelli che hanno bambini e li accompagnano a Bimbibici, di cui Filippa è testimone nazionale e a cui partecipa, sempre sorridente, di solito a Milano, quest'anno a Lodi. Il suo libro racchiude una serie di consigli, racconti, idee, interviste, ricette, riflessioni e itinerari per gite in bicicletta.



## Noi lo chiamiamo "censimento" e lo facciamo il 18 settembre

Il nome ufficiale è "Rilevamento Ciclisti Lombardi" e avverrà nella "Settimana Europea della Mobilità Sostenibile" nei capoluoghi della Lombardia.



Tra il 16 e il 22 settembre prossimi si farà, come l'anno scorso, il "Rilevamento dei Ciclisti Lombardi", in collaborazione con Regione Lombardia, in tutte le città capoluogo di provincia della regione. L'anno scorso hanno partecipato le associazioni Fiab e, dove queste non esistono, altri enti o associazioni, così che siamo riusciti a farlo in tutti i capoluoghi, come volevamo.

Capofila dell'organizzazione è l'associazione Fiab Bicicletta Cremona, che già da tempo si sta preoccupando di verificare la disponibilità delle associazioni che hanno partecipato al rilevamento 2012. Fiab Ciclobby a Milano è arrivata ormai al dodicesimo censimento, che organizza **mercoledì 18 settembre**.

Inutile dire che servono volontari, sempre di più, perché ai luoghi di entrata/uscita dal centro lungo la cerchia dei Navigli si sono aggiunti punti importanti come quello di corso Buenos Aires, e conteggi differenziati per passaggi di biciclette, auto e moto, che richiedono un gruppo di più persone per ogni turno. I turni sono di due ore, ma a volte anche un'ora è utile per riempire un "buco".

Se puoi e vuoi dare una mano, il riferimento è: [vanna.bartesaghi@libero.it](mailto:vanna.bartesaghi@libero.it).



# “Parchi in bicicletta”

di Albano Marcarini

Non so se sono la persona più adatta per parlare dell'ultimo libro di Albano Marcarini *Parchi in bicicletta*. Infatti sono sicuro che almeno sul tema, bici e parchi appunto, il giudizio sarà sicuramente di parte, visto che rappresentano le mie passioni da sempre e spesso il terreno del mio lavoro.

Cominciamo quindi questo viaggio nella natura protetta d'Italia. La prima sorpresa è a pagina sette: dieci dei trentaquattro itinerari riguardano il mare, o meglio le Aree Marine Protette, realtà della salvaguardia ambientale nazionale quasi sconosciuta ai più. Si tratta di sistemi di protezione che riguardano sia ampie zone di mare, con diversi gradi di tutela, sia le coste. Un sistema di tutela complesso e completo che ha il pregio di introdurci in una dimensione molto diversa dal turismo “da spiaggia” al quale siamo abituati nei mari italiani.

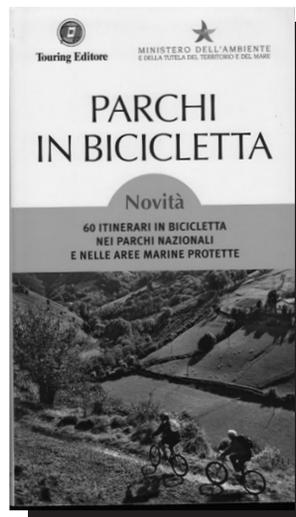
L'altra sorpresa è geografica: è un'Italia sorprendentemente rovesciata con sei itinerari al nord, otto al centro e venti al sud. Questo scardina un po' molti dei luoghi comuni che noi stessi abbiamo, abituati a pensare che tutela dell'ambiente e soprattutto ci-

clabilità siano una esclusiva dei nord, tutti i nord, che siano d'Europa o d'Italia. E invece è indice di un sud dove, forse più che altrove, si sta capendo l'importanza di un turismo rispettoso degli equilibri naturali e delle sue eccellenze.

Per ciascun itinerario si trova un'ampia descrizione del parco attraversato, le curiosità e un dettagliato *road book* con i riferimenti rintracciabili nella traccia GPS. Il tipo di itinerario segnalato riguarda gite di piccolo chilometraggio da effettuare in giornata, spesso ad anello, con la possibilità di arrivare al punto di partenza con il mezzo pubblico.

In generale la scelta degli itinerari riguarda soprattutto ambiti montani anche perché è montuosa la maggior delle aree protette. Gli itinerari sono divisi per grado di difficoltà (da una a cinque stelle) e adatti alla bicicletta normale o alla mountain bike. Nelle zone “nostre” sicuramente da provare l'itinerario nella valle di Fraele, nel parco nazionale dello Stelvio.

Seguendo la guida di Albano possiamo quindi avventurarci negli angoli più belli del nostro paese con il mezzo più delicato e adatto



per goderne le bellezze, gli spazi e, soprattutto, i silenzi. Un regalo che ci possiamo fare per ricercare l'equilibrio fra natura e turismo, fra curiosità e rispetto.

Valerio Montieri

Albano Marcarini  
*Parchi in bicicletta*  
Ed. Touring Club Italiano  
(con il patrocinio  
del Ministero dell'Ambiente)



## La bicicletta è la più pericolosa?

**Notizie di stampa dei mesi scorsi hanno indicato la bicicletta come il mezzo di trasporto più pericoloso. Ma è questione di intendersi.**

Presentando i risultati di un'inchiesta dell'Osservatorio il Centauro-Asaps (Associazione Amici Polizia Stradale), “La Repubblica” e altri organi di stampa, anche on line, hanno diffuso questa affermazione: la bicicletta è il mezzo più pericoloso. A buona ragione ha risposto per Fiab Edoardo Galatola, spiegando che le statistiche vanno lette in modo corretto e che, soprattutto, bisogna evitare di concentrarne i dati in titoli che fanno sensazione, ma non dicono la verità.

Cominciamo con il significato delle parole: è *pericoloso* il mezzo che fa i danni o quello che li subisce? Sembra ovvio che sia quello che li fa; e allora il mezzo più pericoloso non è certo l'innocua bicicletta, è il mezzo a motore, auto o camion che sia.

Ma anche ammesso che *pericoloso* voglia dire il contrario di quello che vuol dire, l'interpretazione della statistica è co-



munque forzata. Della lunga contro-analisi di Galatola leggiamo almeno questo pezzetto: “la bicicletta risulta essere il mezzo più pericoloso in quanto è più elevato l'indice di mortalità (rapporto tra numero dei morti su un mezzo rispetto al numero degli incidenti in cui quel mezzo è coinvolto), ovvero (sempre da fonte Istat 2011) 1,6 per le bici e 0,7 per le auto. Traducendo: a parità di incidente, se si scontrano un'auto e una bici, la bici (o il pedone) ha la peggio. Non ci voleva un genio per scoprirlo. Quello che va evitato è l'incidente.”

D.S.

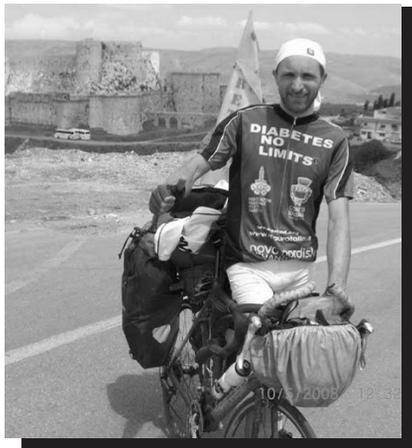
# Notizie che non vorremmo mai dare

**Mauro Talini, ciclovaghiatore di Massarosa (Lucca), è morto lunedì 13 maggio. Il 26 maggio un corteo in bicicletta, proprio come avrebbe voluto lui, lo ha accompagnato dalla camera ardente di Massarosa alla parrocchia di Quiesa dove sono stati celebrati i funerali.**

L'avevamo conosciuto e apprezzato, oltre che per le sue imprese, per la sua forza interiore, in due serate di BiciMondo: nel giugno 2009 ci aveva raccontato la pedalata da Massarosa a Gerusalemme e nel giugno 2010 quella in Bolivia, Brasile e Argentina.

La sua vita non l'ha spezzata il diabete contro cui lottava dall'età di 11 anni, ma un camion su una stradina polverosa del Messico che il ciclista massarosese stava percorrendo per portare a termine l'ultima delle sue imprese, iniziata il 1° gennaio 2013. Anzi, l'impresa delle imprese: percorrere tutte le Americhe dalla Terra del Fuoco, in Argentina, fino ai ghiacci sterminati dell'Alaska.

Ogni sua impresa, oltre a dimostrare che un diabetico, purché si curi, può essere fisicamente forte come chiunque altro, aveva anche un fine umanitario: raccogliere fondi per le associazioni onlus coinvolte nelle iniziative. In questo caso aveva sposato i progetti di cooperazione internazionale, rivolti soprattutto ai bambini dell'America Latina, sostenuti e portati avanti dai centri di accoglienza gestiti dalle suore missionarie dell'Immacolata di



padre Kolbe.

L'ultima impresa che ha potuto portare a termine, e l'ultima che ha raccontato a noi, si può ritrovare nel libro *Oltre il limite la speranza* (ed. Pendragon) che raccoglie le pagine del diario scritto da Mauro durante la lunga pedalata che aveva battezzato *Una bici mille speranze* che, tra il novembre 2009 e il febbraio 2010, l'aveva portato a percorrere oltre 9.000 chilometri in solitaria, in Sudamerica, da La Paz (Bolivia) a Ushuaia (Argentina), passando per San Paolo (Brasile). La vendita del libro è servita e serve per raccogliere fondi per La Città della Speranza, un progetto di solidarietà e di formazione alla vita che l'Associazione Internazionale Padre Kolbe sta realizzando a Riacho Grande, nello stato di San Paolo (Brasile).

Noi ci auguriamo che i messaggi di pace e speranza di Mauro non vengano fermati da uno "stupido" camion.

Mariella Berti

## Magari esagera, però

Abbiamo visto il nuovo sindaco di Roma, Ignazio Marino, andare a prendere possesso del suo nuovo ufficio in Campidoglio in bicicletta; e anche il nostro sindaco Giuliano Pisapia ogni tanto si fa vedere in giro a cavallo di una *BikeMi*. A loro segnaliamo che il collega Arturas Zuokas, sindaco di Vilnius, capitale della Lituania, non solo va in giro in bici ogni giorno, ma si è fatto filmare mentre, con un blindato dell'esercito, schiaccia una Mercedes che occupa la corsia riservata alle bici, poi spazza via i cocci e infine se ne va pedalando.

In realtà, la Mercedes l'aveva comprata per l'occasione da uno sfasciacarrozze, ma la minaccia è ben chiara per tutti i guidatori di automobili che pensino di parcheggiare tranquillamente su una ciclabile. Per carità, ai sindaci nostrani non vogliamo portare come un esempio la bravata del sindaco di Vilnius, però cominciare con qualche cosa di morbido, che so, un vigile che dà una ramanzina, una multa, un carro attrezzi che porta via la macchina, non sarebbe una cattiva idea...

## Luglio

### In Sede

#### Martedì 16 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 420

#### Sabato 20 Luglio - Sabato 27 Luglio

**In bici nel Medioevo dei Catari** Il sud-ovest della Francia da Narbonne a Sarlat la Canéda. Attraverseremo città e paesaggi tra i più strepitosi di Francia. Percorso: misto, asfaltato e sterrato, pianura e collina con alcuni tratti impegnativi, soprattutto nella seconda parte. Non mancheranno incontri istituzionali e occasioni di formazione nello stile FIAB. *Bus al seguito. Proposta di: Fiab: Giuseppe Merlin - direttore@fiab-onlus.it*

*Cicloturistica*  km 60

#### Domenica 21 Luglio

**Bici e tram verso Clusone** In questa giornata proveremo per la prima volta il trasporto della bici sul tram "Sirio" fino a Ranica e il ritorno da Albino, dalla vecchia stazione, fino a Bergamo, poi pedaleremo lungo la bella ciclabile della Val Seriana fino al borgo di Clusone. Sterrato 50%. **Ritrovo h 07:30 Mi Porta Garibaldi. Quota: 22.00 € Max 20 partec..** *Proposta di: Stefano Pozzoli, Maria Grazia Corradi - pozzolistefano73@alice.it, tel. 0266804796, cell. 3382164248*

### Milano Arte

#### Domenica 21 Luglio

**Milano Spagnola** Percorso cittadino accompagnato dall'arch. Rocculi e da Maria Luisa Bonivento. Ritrovo h 10:00, Piazzetta Reale. *Quota: 1 €.* *Proposta di: arch. Gianfranco Rocculi, Maria Luisa Bonivento - bonivento@libero.it*

*Cicloturistica*  km 90

#### Domenica 21 Luglio

**Ad acquistare il parmigiano di montagna** Territorio collinare che apprezzeremo lungo strade poco trafficate. *Proposta di: Roberto Facchini*

*Cicloturistica*  km 81

#### Venerdì 26 Luglio - Domenica 28 Luglio

**La pista ciclabile dell'Adige** La valle dell'Adige è percorsa per tutta la sua lunghezza da piste ciclabili. Il settore trentino della ciclopista 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. Quota: 2 €.** *Max 8 partec. Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele\_p@libero.it, cell. 3398236496. Termine iscrizione: 22/07 h12:00*

*Cicloturistica*  km 70

#### Domenica 28 Luglio

**Sponda veronese del lago di Garda** Un susseguirsi di suggestive scorci incantevoli e insenature lungo la Riviera degli Oliveti. *Proposta di: Roberto Facchini*

# A

## ppuntamenti

### Agosto

**Cicloturistica**  km 80

**Domenica 4 Agosto**

**Bergamo - Ponteranica - Sombreno - Milano** Bergamo, Valverde, Ponteranica, greenway torrente Quisa, Sombreno (rampa durissima per il santuario), Palatina, Bergamo, Stezzano, Zanica, Comun Nuovo, Spirano, Brignano, Treviglio, Cassano, Inzago, Martesana, Milano. **Ritrovo** h 07:15 Mi Porta Garibaldi. **Quota:** 9.00 €. **Proposta di:** Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

**Cicloturistica**  km 80

**Domenica 4 Agosto**

**Al lago di Pusiano** Classica gita con possibilità di andare anche in canoa sul lago di Pusiano. **Proposta di:** Vanna Bartesaghi - Vanna.bartesaghi@libero.it

**Cicloturistica**  km 80

**Domenica 11 Agosto**

**A Biella alta da Santhià a Vercelli** Santhià, Salussola, Magnonevolo, Vergnasco, Sandigliano, Gaglianico, Biella, Savagnasco, Verrone, Massazza, Formigliana, Casanova, Olcenengo, Vercelli. Per i pedalatori, possibilità di visitare il Recetto di Candelo. **Ritrovo** h 07:30 Mi Centrale. **Quota:** 18.00 €. **Proposta di:** Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

**Cicloturistica**  km 85

**Giovedì 15 Agosto**

**La valle delle cartiere** Toscolano Maderno ha radici storiche nella valle delle cartiere, sulla sponda bresciana del lago di Garda, che vanta una produzione cartaria già dal '400. La posizione sulle rive del fiume Toscolano l'ha resa un luogo adatto all'insediamento di numerose cartiere. **Ritrovo** h 07:35 Stazione Milano Greco Pirelli. **Quota:** 1 €. **Proposta di:** Raffaele Peccioli - raffaele\_p@libero.it, cell. 3398236496

### Per partecipare alle cicloescursioni

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

Le regole che seguono servono proprio a minimizzare gli inconvenienti e le incomprendimenti. **Le attività proposte da Ciclobby sono normalmente aperte a tutti**, anche se ad alcuni eventi occorre iscriversi e per alcune gite in città è richiesta una quota. **Sono invece riservate ai soci le cicloescursioni.**

### Prenotazioni

Per le cicloescursioni che si svolgono la domenica e che prevedono l'utilizzo del treno è obbligatoria l'**iscrizione entro le ore 12 del sabato precedente** (con versamento del-

**Cicloturistica**  km 85

**Domenica 18 Agosto**

**Da Lecco a Milano** Lecco, Olginate, ciclabile dell'Adda, Brivio, Imbersago, Trezzo, Vaprio, Groppello, Inzago, Martesana, Milano. Sterrato 30%. **Ritrovo** h 08:15 Mi Porta Garibaldi. **Quota:** 8.00 €. **Proposta di:** Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

**Cicloturistica**  km 80

**Domenica 25 Agosto**

**Da Peschiera a Mantova** Peschiera, Valeggio, Ferri, Falzone, Goito, Soave, Cittadella, Mantova. **Ritrovo** h 07:30 Mi Centrale. **Quota:** 18.00 €. **Proposta di:** Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

**Cicloturistica**  km 72

**Domenica 25 Agosto**

**Dal Lago di Mergozzo al lago d'Orta** Verbania, Mergozzo, Gravellona, Omegna, Cesara, Gozzano, Orta San Giulio, Pettenasco, Omegna. **Ritrovo** h 08:30 Mi Porta Garibaldi. **Quota:** 1 €. **Proposta di:** Raffaele Peccioli - raffaele\_p@libero.it, cell. 3398236496

### Settembre

**Cicloturistica**  km 195

**Domenica 1 Settembre**

**Gran Fondo nel Parco Agricolo Sud** Chiesetta San Cristoforo, Gaggiano, Cislano, Castellazzo, Robecco s/n, Boffalora, Turbigo, Ponte di Turbigo, Romentino, Trecate, Bereguardo, Cassalnovato, Vigevano, Gambalò, Trovato, Garlasco, Alagna, Scaldasole, Dorno, Zerbolo, Bereguardo, Motta V, Rosate, Gudo, Zelo, Naviglio Grande, San Cristoforo. **Ritrovo** h 07:30 Mi - Chiesetta di San Cristoforo. **Quota:** 1 €. **Si richiede ottimo allenamento.** **Proposta di:** Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

la quota dove prevista). Per le altre attività dovranno essere rispettate le indicazioni degli organizzatori.

Nel caso sia prevista una quota di partecipazione o una caparra queste dovranno essere versate contestualmente all'iscrizione. Le iscrizioni di norma possono essere effettuate presso la segreteria (in sede o telefonando).

### Bici 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.**

### LEGENDA

pianura	
collina	
montagna	
difficoltà	
(da sommarsi alla pendenza)	
aereo+bici	
auto+bici	
treno+bici	
pullman+bici	
traghetto+bici	
metro+bici	
trekking	
funivia+bici	
anche per ragazzi	
evento nazionale FIAB	

**Cicloturistica**  km 60

**Domenica 1 Settembre**

**Tra i vigneti della Franciacorta** Brescia, Torricella, Rodengo, Paderno Franciacorta, Provaglio d'Iseo, Clusane, Paratico, Sarnico, Palazzolo sull'Oglio, Chiari. Sterrato 30%. **Ritrovo** h 07:35 Stazione Milano Greco Pirelli. **Quota:** 1 €. **Proposta di:** Raffaele Peccioli - raffaele\_p@libero.it, cell. 3398236496

**Cicloturistica**  km 110

**Domenica 8 Settembre**

**Gita a Sabbioneta** Parma, San Martino, Borghetto, Gainago, Colorno, Copermio, Mezzano, Rodani, Sabbioneta, Vigoreto, Casabellotto, Roncadello, Cogozzo, Viadana, Bazuolo, Pomponesco, Correggio, Gualtieri, Borretto, Brescello, Coenzo, Sorbolo, Pedrignano, Parma. **Ritrovo** h 06:45 Mi Centrale. **Quota:** 25.00 €. **Proposta di:** Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani

**Cicloturistica**  km 60

**Domenica 8 Settembre**

**Le città murate e le loro storie** Percorremo l'itinerario delle città murate per conoscere la storia di Pizzighetone, Soresina e Soncino, passeremo poi dalla zona chiamata "Tombe Morte"! **Ritrovo** h 07:40 Mi Centrale. **Quota:** 15.50 €. **Proposta di:** Stefano Pozzoli, Maria Grazia Corradi - pozzolistefano73@alice.it, tel. 0266804796, cell. 3382164248

**Ciclistica**  km 75

**Domenica 8 Settembre**

**Paesaggi dell'Oltrepò pavese** Gita collinare di media difficoltà, a visitare i colli e le salite dell'oltrepò pavese. Necessaria una bicicletta con cambi adeguati, buon allenamento e spirito di gruppo. **Ritrovo** h 07:45 Mi Centrale Biglietteria. **Proposta di:** Marco Natangelo - metallino@tiscali.it, cell. 3473380543

**In Sede**

**Martedì 10 Settembre**

**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

### Mercoledì 11 Settembre - Domenica 15 Settembre

**Bicistaffetta 2013** I dirigenti FIAB pedaleranno sulle strade di Bicalta incontrando cittadini ed amministratori per promuovere la rete ciclabile nazionale. *Proposta di: FIAB - info@fiab-onlus.it*

#### Cicloturistica



### Sabato 14 Settembre

**Bici In Campo - in giro attorno all'Expo 2015** Si pedalerà lungo i confini frastagliati tra città e campagna, tra spazi vuoti e limiti urbani, realtà agricole incuneate tra tangenziali e nuove infrastrutture, per arrivare al sito del progetto più importante e controverso di questi anni. In collaborazione con il Politecnico di Milano. Sterrato 20%. **Ritrovo** h 10:00 Triennale. *Proposta di: Guia Biscaro*

## Evento Fiab

### Sabato 14 Settembre - Domenica 22 Settembre

**Settimana Europea della Mobilità Sostenibile in Lombardia** In tutta la Lombardia la FIAB coordina centinaia di eventi per la promozione di mobilità sostenibile e ciclabilità. *Proposta di: Coordinamento FIAB Lombardia - amministrazione@fiab-onlus.it*

#### Cicloturistica



### Domenica 15 Settembre

**Abbazia dei SSan Nazzaro e Celso, castello Rovasenda** Vercelli, Borgo Vercelli, Villata, San Nazzaro Sesia, Recetto, Landiona, Carpignano, Ghislarengo, Rovasenda, Carpignano, Sillavengo, Castellazzo, Casaleggio, Mosezzo, San Pietro Mosezzo, Gionzana, Casalgiate, Novara. **Ritrovo** h 07:30 Mi Centrale. *Quota: 15.00 €*. *Proposta di: Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani*

#### Ciclistica



### Domenica 15 Settembre

**Brunate** Percorso piuttosto lungo con una salita impegnativa. **Ritrovo** h 07:30 Sede Ciclobby. *Quota: 1 €*. *Proposta di: Enrico Spanò - cell. 3395033572*

## Milano Arte

### Domenica 15 Settembre

**Milano del Risorgimento** Percorso cittadino accompagnato dall'arch. Rocculi e da Maria Luisa Bonivento. **Ritrovo** h 10:00, Piazzetta Reale. *Quota: 1 €*. *Proposta di: arch. Gianfranco Rocculi, Marialuisa Bonivento - bonivento@libero.it*

## Manifestazione

### Mercoledì 18 Settembre

**12° censimento dei ciclisti urbani** Come ogni anno, più di ottanta volontari per tutto il giorno conterranno i ciclisti lungo la cerchia dei navigli e in alcuni punti strategici della città, in contemporanea agli altri capoluoghi lombardi. *Servono sempre nuovi rilevatori, segnalatevi a Vanna Bartesaghi (vanna.bartesaghi@libero.it)*. *Proposta di: Valerio montieri - valerio.montieri@gmail.com, cell. 3286750782*

## BiciMondo

### Giovedì 19 Settembre

**In bici nelle Highlands scozzesi** Una settimana da Glasgow a Durness. Su e giù tra fiordi, laghi, munros e il meraviglioso passo di Bealach Na Ba. 660 km di paesaggi mozzafiato senza un semaforo! Racconto ed immagini

di Daniela Villani e Riccardo Cateni. h 21.00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Maria Gabriella Berti - mariagabriella.berti@libero.it, cell. 3487815237*

## In Sede

### Sabato 21 Settembre

**Cinema e architettura a Milano** Proiezione di un film ambientato a Milano, in previsione della gita di domenica 22 settembre in cui si visiteranno gli edifici e gli spazi urbani più significativi del film. h 21.00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Arch. Pierfrancesco Sacerdoti - segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624*

#### Cicloturistica



### Domenica 22 Settembre

**Corneliano, alla sfilata medioevale** Corneliano è un borgo medioevale. Assisteremo alla sfilata in costumi medioevali, gireremo

**IMPORTANTE!**  
Verificate sempre se le iniziative sono confermate o se ci sono aggiornamenti: sul sito [www.ciclobby.it](http://www.ciclobby.it) o telefonando in segreteria: tel. 02-69.31.16.24 mar-ven h 17-19 sab h 10.30-12

per il mercato medioevale e la fiera degli antichi mestieri. **Ritrovo** h 09:00 Sede Ciclobby. *Quota: 1 €*. *Proposta di: Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani*

#### Cicloturistica



### Domenica 22 Settembre

**Dal Verbano a Domodossola** Circondati da verdi e alte montagne, si passano piccoli paesi che hanno fatto la propria fortuna, nel corso del tempo, grazie all'attività estrattiva. Primo fra tutti Candoglia, da cui proviene il marmo che è stato utilizzato per il Duomo di Milano. Sterrato 30%. **Ritrovo** h 08:30 Mi Porta Garibaldi. *Quota: 1 €*. *Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele\_p@libero.it, cell. 3398236496*

## Percorsi di Arte e Storia

### Domenica 22 Settembre

**Cinema e architettura a Milano** Visita guidata degli edifici e degli spazi urbani più significativi del film proiettato il sabato sera. **Ritrovo** h 15.00, Luogo da definire. *Proposta di: Arch. Pierfrancesco Sacerdoti - segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624*

#### Cicloturistica



### Venerdì 27 Settembre - Domenica 29 Settembre

**Ravenna e le valli di Comacchio** Ci fermeremo il primo giorno a Ravenna per la visita della città e dei suoi famosissimi mosaici. Sterrato 40%. **Ritrovo** h 07:00 Mi Centrale. *Quota: 3 €*. *2 pernottamenti acirca 50 euro a notte, a persona. Max 7 partec.* *Proposta di: Raffaele Peccioli - raffaele\_p@libero.it, cell. 3398236496*  
**Termine iscrizione: 23/0**

## In Sede

### Venerdì 27 Settembre

**Presentazione del Corso di manutenzione e riparazione bicicletta** Serata per chi vuol conoscere la bicicletta e la nostra associazione un po' più da vicino. Come scegliere

il mezzo più idoneo alle nostre esigenze? Come Ciclobby opera per la promozione della mobilità? Da venerdì 04 Ottobre a venerdì 25 Ottobre seguiranno lezioni pratiche di manutenzione per riparazioni di emergenza (livello base). h 21.00, Sede Ciclobby. Aperto a tutti. *Proposta di: Bruno del Frate*

#### Cicloturistica



### Domenica 29 Settembre

**Giro del lago d'Iseo** Percorreremo piste ciclopedonali intorno al più pittoresco lago della Lombardia. *Proposta di: Roberto Facchini*

#### MTB



### Domenica 29 Settembre

**I dolci colli dell'alessandrino** Tra soavi colline e ampie valli si scandisce un itinerario che ci permetterà di godere degli ultimi temporali estivi nel Monferrato orientale, passando da Lu e le sue antiche pievi, e poi da Quargnento e la basilica di San Dalmazio. Sterrato 50%. *Proposta di: Andrea Scagni - silvandy@katamail.com, cell. 3393226541*

## Ottobre

## In Sede

### Venerdì 4 Ottobre - Venerdì 25 Ottobre

**Corso di manutenzione e riparazione bicicletta: Livello Base** Prosegue il corso manutenzione bici per principianti con quattro serate dedicate alla teoria ed alla pratica dei primi rudimenti di manutenzione per non rimanere a piedi lontani da casa. h 21.00, Sede Ciclobby. *Quota: 10 €*. *Prenotazione obbligatoria, posti limitati e riservati ai soci.* *Proposta di: Bruno del Frate*

#### Cicloturistica



### Domenica 6 Ottobre

**Alla scoperta della Valvarrone** La fatica della salita sarà quasi dimenticata in mezzo ai colori autunnali della suggestiva Valvarrone e dei suoi paesi. **Ritrovo** h 07:45 Mi Centrale. *Quota: 17 €*. *Proposta di: Estelle Champion - annunci@ciclobby.it*

#### Cicloturistica



### Domenica 6 Ottobre

**Lago di Garda, prima parte** Percorreremo la parte sud del lago lungo entrambe le sponde. *Proposta di: Roberto Facchini*

## In Sede

### Giovedì 10 Ottobre

**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



### Domenica 13 Ottobre

**Da Pizzighettone a Milano** Pizzighettone, Bosco Valentino (sterrato), Cavacurta, Camairago, Castiglione d'Adda, Terranova dei Passerini, Bertinico, ciclabile La Colombina, Lodi, rientro a Milano secondo il percorso che si preferisce. Sterrato 20%. **Ritrovo** h 07:30 Mi Centrale. *Quota: 9 €*. *Proposta di: Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani*

#### Cicloturistica



### Domenica 13 Ottobre

**Tra i castelli dei colli piacentini** Piacenza, Gossolengo, Rivalta, Aguzzano, Boffalora, Ta-

vernago, Borgonovo Val Tidone, Castel San Giovanni. **Ritrovo** h 07:20 Stazione Milano Greco Pirelli. *Quota: 1 €.* *Proposta di: Raffaele Peccoli - raffaele\_p@libero.it, cell. 3398236496*

*In Sede*

### Sabato 19 Ottobre

**Cinema e architettura a Milano** Proiezione di un film ambientato a Milano, in previsione della gita di domenica 20 ottobre in cui si visiteranno gli edifici e gli spazi urbani più significativi del film. h 21.00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Arch. Pierfrancesco Sacerdoti - segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624*

*Cicloturistica*



### Domenica 20 Ottobre

**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. *Quota: 1 €.* *Proposta di: Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani*

*Milano Arte*

### Domenica 20 Ottobre

**Milano e l'eclettismo** Giro cittadino accompagnato dall'arch. Rocculi e da Maria Luisa Bonivento. **Ritrovo** h 10:00, Piazzetta Reale. *Quota: 1 €.* *Proposta di: arch. Gianfranco Rocculi, Marialuisa Bonivento - bonivento@libero.it*

*Percorsi di Arte e Storia*

### Domenica 20 Ottobre

**Cinema e architettura a Milano** Visita guidata degli edifici e degli spazi urbani più significativi del film proiettato il sabato sera. **Ritrovo** h 15.00, Luogo da definire. *Proposta di: Arch. Pierfrancesco Sacerdoti - segreteria@ciclobby.it, tel. 0269311624*

*Cicloturistica*



### Domenica 27 Ottobre

**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. *Quota: 9.00 €.* *Proposta di: Alessandro Martelli, Vinicio Bevilacqua, Pietro Soprani*

*BiciMondo*

### Giovedì 31 Ottobre

**Sette cuori e un'anima** Video e racconto di Ferdinando Da Re del cicloviaggio da Tallin a Riga. h 21.00, Sede Ciclobby. *Proposta di: Maria Gabriella Berti - mariagabriella.berti@libero.it, cell. 3487815237*

## Novembre

*In Sede*

### Venerdì 8 Novembre - Giovedì 5 Dicembre

**Corso di manutenzione e riparazione bicicletta: Livello Avanzato** Dall'8 Novembre al 5 dicembre in cinque serate consecutive tecnici esperti di Ciclobby insegneranno, a quanti hanno già dimestichezza con le piccole riparazioni, come eseguire interventi più delicati sulla propria bici. h 21.00, Sede Ciclobby. *Quota: 10 €.* *Prenotazione obbligatoria, posti limitati e riservati ai soci.* *Proposta di: Bruno del Frate*

*Cicloturistica*



### Domenica 10 Novembre

**Colline Piacentine** Piacevoli saliscendi adolci dalla bellezza dei panorami. *Proposta di: Roberto Facchini*

*In Sede*

### Martedì 12 Novembre

**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.

*Milano Arte*

### Domenica 17 Novembre

**Milano tra Liberty e Deco** Percorso cittadino accompagnati dall'arch. Rocculi e da Maria Luisa Bonivento. **Ritrovo** h 10:00, Piazzetta Reale. *Quota: 1 €.* *Proposta di: arch. Gianfranco Rocculi, Marialuisa Bonivento - bonivento@libero.it*

## Dicembre

*In Sede*

### Giovedì 12 Dicembre

**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.

*In Sede*

### Venerdì 13 Dicembre

**Festa degli Auguri** Ci troviamo in sede per scambiarci gli auguri di Natale. h 18:30 Sede Ciclobby. *Proposta di: Gruppo volontari segreteria*

*Milano Arte*

### Domenica 15 Dicembre

**Milano tra le due guerre** Giro cittadino accompagnato dall'arch. Rocculi e da Maria Luisa Bonivento. **Ritrovo** h 10:00, Piazzetta Reale. *Quota: 1 €.* *Proposta di: arch. Gianfranco Rocculi, Marialuisa Bonivento - bonivento@libero.it*

*Cicloturistica*



### Domenica 15 Dicembre

**Langhirano, capitale del prosciutto** Il torrente Parma ci accompagnerà nella patria del prosciutto. *Proposta di: Roberto Facchini*

*Fuori Sede*

### Venerdì 20 Dicembre

**Paella sangria e tombolata** Cena allegramente in compagnia. **Ritrovo** h 20:00, Trattoria "Lo Stuzzichino", Via Porro Lambertenghi 13. *Proposta di: Raffaele Peccoli - raffaele\_p@libero.it, cell. 3398236496.* Termine iscrizione: 16/12

## Iscriviti a FIAB CICLOBBY!

**Ci sono 10 buoni motivi per iscriversi...**

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.

**...e diversi modi per farlo:**

### QUOTE 2013 (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 €
Studenti e da 15 a 18 anni	20 €
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](http://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.

## On line

**Negozi di Bici** solo vendita on line  
Tel. 335 6126033  
[www.negoziobici.it](http://www.negoziobici.it)  
[assistenza.ordini@negoziobici.it](mailto:assistenza.ordini@negoziobici.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](http://www.californiabakery.it)  
[customer-care@californiabakery.it](mailto:customer-care@californiabakery.it)

**Gigetto Il tappabuchi** R  
Riparazioni itineranti  
Tel. 377 4226886  
[www.youtube.com/riparabiadomicilio](http://www.youtube.com/riparabiadomicilio)  
[Job-management@libero.it](mailto:Job-management@libero.it)

## Zona 1

**Olmo - La Biciclistissima** RUV  
piazza Vetra 21 - Tel. 02.33400992  
[www.olmo.it](http://www.olmo.it) [olmo.milano@olmo.it](mailto: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](http://www.rossignoli.it) [info@rossignoli.it](mailto:info@rossignoli.it)

**Silvestrini** RUV  
viale Caldara 17 e 37 - Tel. 02.5468074  
02.39431372 [www.silvestrinibiciclette.it](http://www.silvestrinibiciclette.it)  
[silvestrini1\\_@libero.it](mailto:silvestrini1_@libero.it)

## Zona 2

**A.W.S. Bici motor** CNRV  
via Ponte Seveso 33 ang. Schiaparelli  
Tel. 02.67072145  
[www.aws bici.com](http://www.aws bici.com) [awsbici@fastwebnet.it](mailto:awsbici@fastwebnet.it)

**Bici & Radici** CDLNPRUV  
via N. D'Apulia 2 - Tel. 02.83418589  
[www.bicieradici.com](http://www.bicieradici.com) [info@bicieradici.com](mailto:info@bicieradici.com)

**Cargo** N  
Via Meucci 39 - Tel. 02 2722131  
[www.cargomilano.it](http://www.cargomilano.it)

**Cascina Quadri In Bici** RV  
via Nuoro 2 - Tel. 333 1137792  
[www.cascinaquadriinbici.it](http://www.cascinaquadriinbici.it)  
[pieromaria.grassi@gmail.com](mailto:pieromaria.grassi@gmail.com)

**Riva Auto SAS** RV  
via Don Guanella 5 - Tel. 02.2576591  
[info@rivaauto.com](mailto:info@rivaauto.com)

**Sciranobike** CDLPRV  
via Toselli 5 - Tel. 02.26118096 cell 347 4455164  
[sciranobike@fastwebmail.it](mailto:sciranobike@fastwebmail.it)

## Zona 3

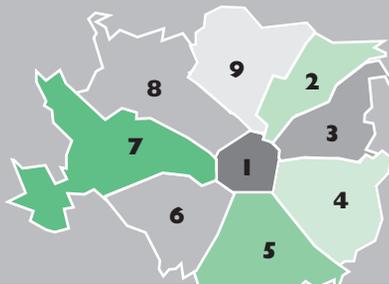
**Bikingdays-Brompton Store** CNPRUV  
via Malpighi 7 - Tel. 347 7169770 - 348 5764404  
[www.bikingdays.com](http://www.bikingdays.com) [bikingdays@gmail.com](mailto:bikingdays@gmail.com)

**Ciclicoss** PRV  
via Canaletto 1 (ang. p.za Guardi) - Tel. 02.70102358  
[www.ciclicoss.it](http://www.ciclicoss.it) [cicli.coss@libero.it](mailto:cicli.coss@libero.it)

**Detto Pietro Store** PRUV  
viale Vittorio Veneto 8 - Tel. 02.29405018  
[www.dettopietro.com](http://www.dettopietro.com)  
[dettopietro@dettopietro.com](mailto:dettopietro@dettopietro.com)

# CICLOBBY point

**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](mailto:vanna.bartesaghi@libero.it)

**Due Ruote Porpora** RV  
via Porpora 151 - Tel. 02.2847956  
[www.dueruoteporpora.it](http://www.dueruoteporpora.it)  
[michele.scirano@tiscali.it](mailto:michele.scirano@tiscali.it)

**La Bottega di Peter** CDLNPRU  
via C. Goldoni 41 - Tel.: 380 9017 779  
[peterbruno121@gmail.com](mailto:peterbruno121@gmail.com)

**Libreria Popolare di via Tadino** NO BICI  
via Tadino 18 - tel. 02.29513268  
[guido@libreriapopolare.it](mailto:guido@libreriapopolare.it)

**Silvestrini** RUV  
piazza Susa 7 - Tel. 02.87391899  
[www.silvestrinibiciclette.it](http://www.silvestrinibiciclette.it)  
[silvestrini1\\_@libero.it](mailto:silvestrini1_@libero.it)

**Silvestrini** RV  
viale Corsica, 86 - Tel. 02 43119852  
[www.silvestrinibiciclette.it](http://www.silvestrinibiciclette.it)  
[silvestrini1\\_@libero.it](mailto:silvestrini1_@libero.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](http://www.ciclobby.it)

## Zona 5

**La Bicicletteria** CNPRUV  
via A. Sforza (ang. via Spaventa 1) Tel. 02.8461286  
[www.labicicletteria.it](http://www.labicicletteria.it) [gigibici@alice.it](mailto:gigibici@alice.it)

## Zona 6

**Il Biciclettaio** CPRV  
via Santa Rita da Cascia 14 - Tel.: 02.89762077  
[www.ilbiciclettaio.it](http://www.ilbiciclettaio.it) [info@ilbiciclettaio.it](mailto:info@ilbiciclettaio.it)

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

**La Bicicletteria** CNPRUV  
via Washington 60 - Tel. 02.4984694  
[www.labicicletteria.it](http://www.labicicletteria.it) [info@labicicletteria.it](mailto:info@labicicletteria.it)

**La Stazione delle Biciclette** PRUV  
via Ettore Ponti 21 - Tel. 02.89056878  
[info@lastazione dellebiciclette.com](mailto:info@lastazione dellebiciclette.com)

**Silvestrini** RUV  
via Vigevano 11 - Tel. 02.89403642  
[www.silvestrinibiciclette.it](http://www.silvestrinibiciclette.it)  
[silvestrini1\\_@libero.it](mailto:silvestrini1_@libero.it)

## Zona 7

**Cicli Santamaria** RV  
via Rubens 26 - Tel. 338 1467013  
[roberto.santamaria@live.it](mailto:roberto.santamaria@live.it)

## Zona 8

**Doniselli** PRUV  
via Procaccini 11 - Tel. 02.34533031  
[www.doniselli.it](http://www.doniselli.it) [info@doniselli.it](mailto:info@doniselli.it)

**La Bicicletteria** CNPRUV  
Centro Comm. Portello - p.le Accursio - Tel.  
02.39260565 [www.labicicletteria.it](http://www.labicicletteria.it)  
[info@labicicletteria.it](mailto:info@labicicletteria.it)

**MyByke** LPRV  
Via Alfredo Albertini, 5 - Tel. 393 3731348  
[www.facebook.com/MyBykeMilano](http://www.facebook.com/MyBykeMilano)  
[mybyke2013@gmail.com](mailto:mybyke2013@gmail.com)

## Zona 9

**Equilibrio urbano** CPRV  
via Pepe 12 - Tel. 02.3956 6000  
[www.equilibriourbano.it](http://www.equilibriourbano.it)  
[equilibriourbano@equilibriourbano.it](mailto:equilibriourbano@equilibriourbano.it)

**Igor Bike** CLPRUV  
via Francesco Arese 20 (ang. via Thaon di Revel)  
Tel. 02.69901353 [www.igorbike.com](http://www.igorbike.com)  
[iverner@libero.it](mailto:iverner@libero.it)

**Nino Bixio** R  
viale Fulvio Testi 64 - Tel. 02.66102953

## FUORI MILANO

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

**Gherociclo** CNRU  
via Gramsci 4 (ex stazione FS.) Corsico (MI)  
Tel. 02.45103113  
[www.gheroarte.com/category/gherociclo](http://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](http://www.lastazione dellebiciclette.com)  
[info@lastazione dellebiciclette.com](mailto:info@lastazione dellebiciclette.com)