

Paullo che Pedala-FIAB

Associazione cicloambientalista per la promozione della bicicletta



Mobilità Sostenibile e Rete Ciclabile

*

*Le nostre proposte
per Paullo Città Ciclabile*

Presentazione del documento

Fino a pochi anni fa a Paullo la bicicletta era considerata solo come uno strumento per il tempo libero.

Con l'attuale Amministrazione Comunale si è cambiata finalmente impostazione.

Si è iniziato a prendere atto che la bicicletta viene utilizzata soprattutto come un **mezzo di trasporto** e sono quindi state avviate le prime opere per la costituzione di una "rete ciclabile urbana".

A seguito di questa nuova concezione del trasporto urbano e interurbano, si è definito un percorso che trova riscontro nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche approvato quest'anno, che vede destinato alla realizzazione di piste ciclabili un cospicuo investimento, da oggi e per i prossimi anni.

Questo è un ottimo punto di partenza e ci rafforza nella convinzione che la diffusione della cultura della mobilità sostenibile è ormai un obiettivo prioritario dell'Amministrazione Comunale.

Siamo convinti che la presenza di "Paullo che Pedala-FIAB" abbia contribuito con le sue proposte a questo cambiamento nella visione dello sviluppo della nostra città.

Con questo documento intendiamo quindi riconoscere quanto fin qui fatto e incoraggiare l'Amministrazione a proseguire in questa direzione, suggerendo tuttavia agli amministratori quelle che secondo noi sono priorità che devono essere tenute in considerazione, se l'obiettivo è quello di aumentare la qualità della vita urbana e garantire la sicurezza in strada.

Si tratta di proposte di interventi di tipo diverso ma coordinati fra loro, con l'obiettivo di:

- creare una rete di percorsi ciclopedonali continui e protetti, urbani e interurbani, attraverso il lavoro di completamento e miglioramento dalle opere già realizzate negli ultimi anni
- promuovere il loro effettivo utilizzo eliminando i punti critici
- estendere abitudini positive (es. pedibus) e migliorare la sicurezza di chi si muove in bicicletta e a piedi.

Chiederemo all'Amministrazione di esprimersi nel merito delle nostre proposte.

1. La Rete Ciclabile Urbana: lo Stato di Fatto

Paullo **ad oggi** non dispone ancora di una rete ciclabile urbana.

Come già accennato, a partire dal 2004 sono stati realizzati i primi interventi per avviarne la realizzazione. Questi interventi si dividono in tre categorie:

1. Opere che, pur non rispettando gli standard tecnici previsti per le piste ciclopedonali, favoriscono il transito delle biciclette, come ad esempio il **passaggio protetto lungo Via Primo Maggio**
2. Vere e proprie piste ciclopedonali, in sede propria, separate dalla carreggiata da una barriera meccanica e dotate di apposita segnaletica (cartelli stradali), vedi ad esempio la **ciclopedonale di collegamento con Zelo Buon Persico**.
3. Recupero di alzaie, come la ciclopedonale ricavata dall'**alzaia della Muzza**, che collega l'omonimo Parco con la Casa dell'Acqua.

Tali interventi presentano però il limite della **mancanza di continuità**, per cui, anche se alcune delle opere sono state realizzate in modo molto accurato, il loro insieme non offre ancora quelle caratteristiche di omogeneità proprie di una rete ciclopedonale e presupposto per un utilizzo più massiccio da parte degli utenti non motorizzati: ciclisti e pedoni.

La percezione di questa situazione è confermata dalle rilevazioni che i soci di "Paullo che Pedala-FIAB" hanno fatto in occasione della consultazione che ha portato nel 2007 alla definizione e documentazione dei cinque interventi più urgenti da fare a Paullo per la mobilità ciclistica: le **Top Five**¹.

Da queste rilevazioni emerge, insieme ad un'ampia disponibilità all'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto locale, una forte richiesta di poterne sfruttare maggiormente le potenzialità mediante l'ampliamento e il miglioramento della rete attuale.

¹ <http://www.ciclotodi.it/notizia.asp?IdN=1372>

Le osservazioni più comuni riguardano:

- discontinuità e non identificabilità dei tratti esistenti
- esigenza di collegamento tra centro e periferia
- difficoltà di raggiungere i “punti sensibili” del territorio comunale: scuole, edifici pubblici, oratorio e centri sportivi
- carenza di infrastrutture (parcheggi bici, rastrelliere), presenza di barriere



Il passaggio protetto di Via Primo Maggio. Larghezza massima insufficiente (gli standard prevedono che sia minimo 2,5 mt), paletti troppo alti, che interferiscono con il manubrio della bici, segnaletica assente, attraversamenti non segnalati: non è identificabile come pista ciclopedonale.

A lato: **bici parcheggiate davanti alla piscina comunale** d'estate (rilevazione del 24 giugno 2007, ore 15:42. Bici conteggiate: 48). E' evidente la necessità di installare rastrelliere adatte (da esterno).



2. La Rete Ciclabile Urbana: proposte di Paulo che Pedala-FIAB

Data la conformazione urbanistica di Paulo, l'espansione della rete di mobilità ciclopedonale potrà certamente svilupparsi, nei prossimi anni, in modo diffuso su buona parte del territorio cittadino, permettendo di raggiungere in sicurezza la maggior parte dei luoghi considerati "poli di attrazione" del traffico.

Il piano triennale delle opere pubbliche 2008-2010 prevede importanti investimenti per la realizzazione di piste ciclabili, viste come *"grandi infrastrutture progettate per la riduzione del transito veicolare all'interno del territorio"*².

Ribadiamo che il piano rappresenta certamente una svolta positiva nella visione dello sviluppo della nostra città ed è motivo di grande soddisfazione e aspettativa.

Tuttavia questo piano, ad oggi, presenta il limite di non prevedere ancora interventi per favorire il traffico ciclistico **interno (di attraversamento)**, quello per intenderci che si muove lungo la **dorsale che collega il Parco Muzza con la Piscina Comunale** lungo le vie Mazzini, Roma, Vigorelli, sulla quale insistono i "poli di attrazione" della nostra città: due scuole, Comune, Biblioteca, Oratorio, Asl, centro sportivo, piscina, parco, oltre a numerosi negozi.



Bici parcheggiate all'interno del cortile della scuola primaria "A.Negri" in Via Vigorelli, lungo la "dorsale".

² Fonte: http://www.comune.paullo.mi.it/doc/relaz_prev_prog08.pdf

Bici parcheggiate davanti alla ASL



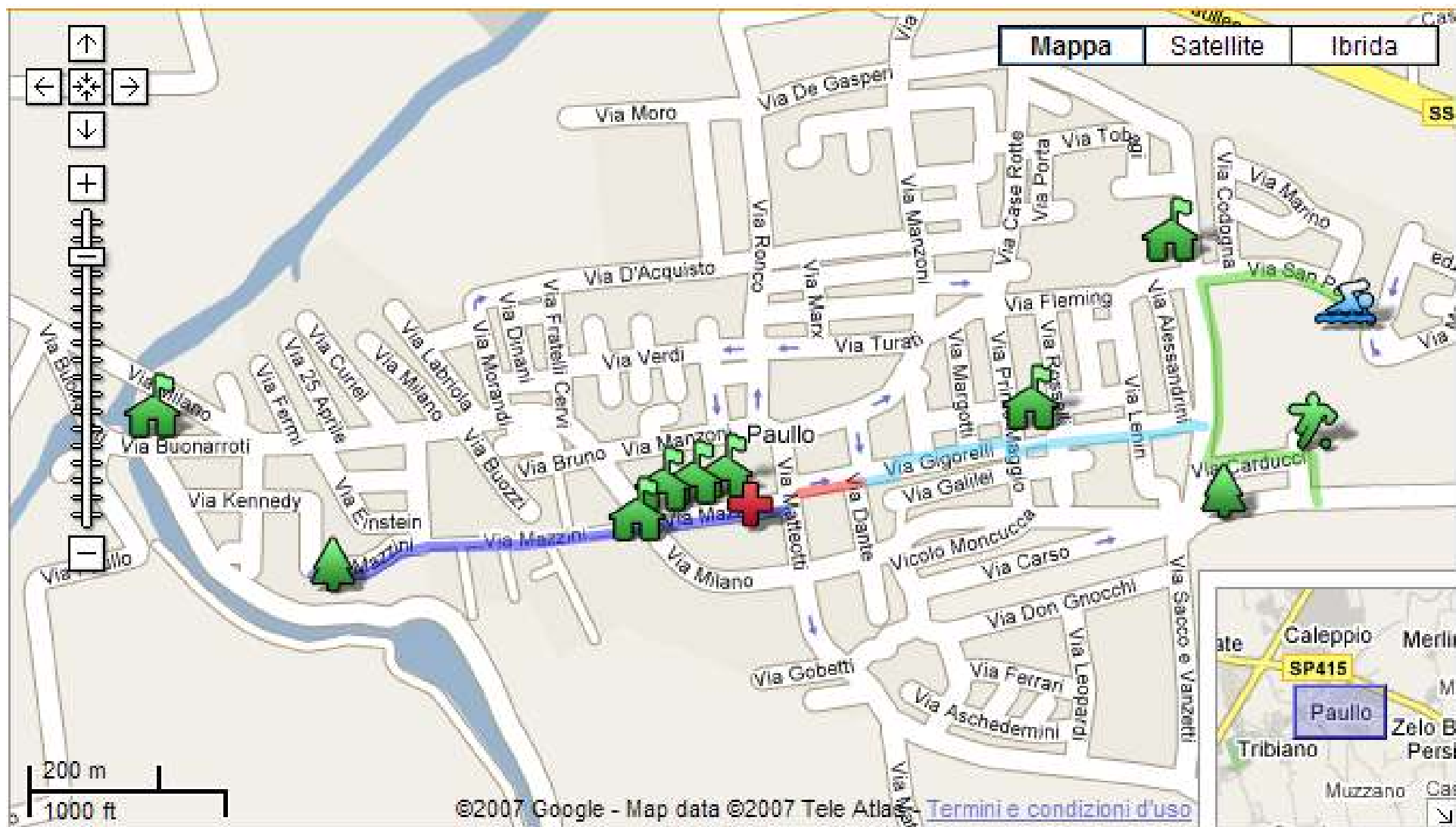
Pertanto riproponiamo il nostro suggerimento, già formulato con le **Top Five**, di realizzare quei percorsi ciclabili o interventi di moderazione del traffico che costituirebbero la “portante” della futura rete ciclabile urbana.

I percorsi sono i seguenti:










- Realizzazione di una pista ciclopedonale bidirezionale lungo Via Mazzini, a partire dal Parco Muzza, in corrispondenza della sede della Protezione Civile, fino all’incrocio con Via Matteotti.
- Realizzazione di una Zona Residenziale (20 Km/h con colorazione o modifica fondo stradale) lungo via Roma fino all’incrocio con Via Dante.
- Realizzazione di una pista ciclopedonale bidirezionale lungo Via Vigorelli, lato sinistro, fino all’incrocio con Via Primo Maggio e realizzazione di una ciclopedonale lungo via Vigorelli, lato cartoleria “Matitone”, con istituzione del senso unico per gli autoveicoli.
- Raccordo di questo percorso con la ciclabile di Via Mazzarello (già prevista nel succitato piano triennale).

Le due schede successive riassumono gli interventi suggeriti.
La prima elenca l'insieme degli interventi, la seconda illustra quale potrebbe essere la soluzione adottabile in uno dei punti più critici dell'intera rete cittadina (Scuola "A.Negri").

SCHEDA 1: DORSALE RETE URBANA - SCHEDA INTERVENTI RICHIESTI



LEGENDA

1		Realizzazione di una pista ciclopedonale bidirezionale lungo Via Mazzini, a partire dal Parco Muzza, in corrispondenza del passaggio sterrato accanto alla sede della Protezione Civile, fino all'incrocio con Via Matteotti.
2		Realizzazione di una Zona Residenziale (20 Km/h con colorazione o modifica fondo stradale) lungo via Roma fino all'incrocio con Via Dante
3		Realizzazione di una pista ciclopedonale bidirezionale lungo Via Vigorelli, lato sinistro, fino all'incrocio con Via Primo Maggio e realizzazione di una ciclopedonale lungo via Vigorelli, lato cartoleria "Matitone", con istituzione del senso unico per gli autoveicoli.
4		Raccordo di questo percorso con la ciclabile di Via Mazzarello (prevista dal piano triennale).
5		Poli di attrazione: Comune, Biblioteca, Oratorio, Scuole, Plesso Scolastico (in fase di realizzazione), Casa dell'Acqua
6		Poli di attrazione: Parchi, Cimitero
7		Campo Sportivo
8		ASL
9		Piscina Comunale
10		

SCHEDA 2: UN ESEMPIO di INTERVENTO RICHIESTO

Creazione percorso ciclopedonale e istituzione senso unico



Via Vigorelli e Via Rosselli, orario di uscita da scuola: le auto in sosta trasformano il doppio senso di marcia in “senso unico alternato” creando intralcio anche allo Scuolabus. Ciclisti e pedoni (bambini e accompagnatori) sono costretti a transitare in mezzo alla carreggiata tra le auto in sosta e quelle in movimento. E' indispensabile evitare la stessa situazione nella progettazione del nuovo Plesso Scolastico. L'uso del mezzo privato per raggiungere le scuole va assolutamente disincentivato. A scuola si arriva a piedi, in bici o con lo scuolabus.

3. Interventi di Moderazione del Traffico

Oltre agli interventi individuati come “rete portante”, a Paulo c'è la possibilità di aumentare l'offerta di percorsi ciclabili in modo relativamente agevole, operando su una serie di vie interne al paese.

Si tratta per lo più di interventi di **ricalibrazione delle carreggiate**, individuando i casi in cui, senza limitare il transito dei mezzi a motore, esistano contemporaneamente le condizioni per creare corsie riservate per i ciclisti e pedoni.

La modifica dei calibri stradali è un intervento particolarmente utile poiché, oltre a permettere la realizzazione di corsie ciclopedonali, porta automaticamente alla **moderazione delle velocità** medie attualmente tenute dai mezzi a motore.

Tali velocità, che in molte situazioni sono sicuramente superiori ai limiti previsti, sono stimolate proprio dal sovradimensionamento di alcune vie, che pur trovandosi all'interno dell'abitato, sembrano realizzate piuttosto con una logica da strada di scorrimento esterno.

Troviamo esempi di questo genere in via Alessandrini, Via Salvo D'Acquisto, Via Vigna del Ronco (in corrispondenza del Parco San Tarcisio), Via Fleming, dove verrà costruito il nuovo plesso scolastico, etc..



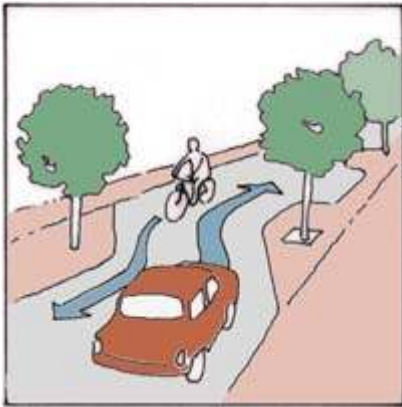
Esempio di Via Alessandrini. Difficile da percorrere perfino a piedi lungo il tortuoso marciapiede a dorso di mulo, con forti pendenze, su entrambi i lati.

Si potrebbe restringere la carreggiata, ricavando lo spazio per una pista ciclopedonale.

Risulta facile immaginare come una carreggiata ridotta in ampiezza possa, attraverso la conseguente moderazione della velocità, diminuire il grado di pericolosità generale del traffico automobilistico e modificare anche l'atteggiamento psicologico di chi guida rispetto agli altri utenti della strada.

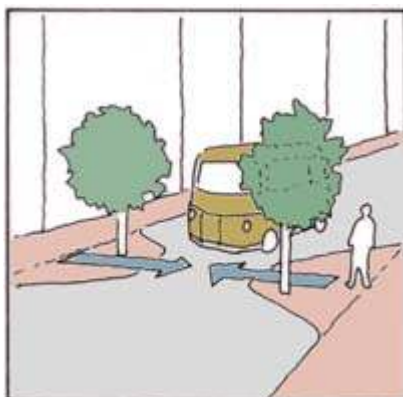
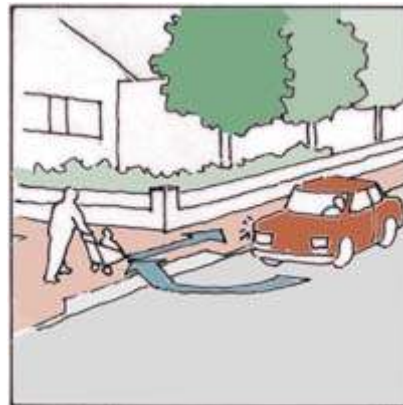
Questi casi possono essere facilmente individuati attraverso un lavoro sistematico di ricognizione della rete viabilistica urbana.

Altri esempi di interventi di moderazione del traffico³:



Spostamento orizzontale della carreggiata o **chicane**. Questa misura di moderazione, che impedisce un percorso in linea retta superiore a 50 metri, induce il guidatore a porre maggiore attenzione alla strada e a ridurre la velocità.

La **continuità del marciapiede in corrispondenza degli incroci** protegge i pedoni poiché le autovetture che devono svoltare sono costrette a rallentare.



Porta di via residenziale. Questo "dispositivo" segnala a chi guida che sta entrando in una zona dove le attività di relazione prevalgono su quelle di movimento. All'inizio della via vanno collocati i segnali di inizio zona residenziale e di limite massimo della velocità (generalmente 30 Km/h).

Cartelli Zone 30 e inviti a rallentare

Sono utili, ma se non accompagnati da misure "meccaniche" di riduzione della velocità, servono a poco... (se non a niente).



³ Fonte: Università Roma Tre, DiPSA - Dipartimento di Progettazione e Scienze dell'Architettura, Laboratorio CAAD, http://www.tipus.uniroma3.it/ricerca/urr3_it/1_stati/1realiz/3_man/man00.html,

⁴ I cartelli stradali sono stati fotografati a Malles (BZ).

4. Paullo nella Rete: MIBICI e Reti di interesse cicloturistico

Paullo si trova in una posizione estremamente critica per quanto riguarda i flussi di traffico veicolare che la interessano come punto di transito alternativo alla vicina Strada Statale 415 (Paullese).

Oggi la situazione è resa ancor più critica dall'insufficienza di collegamenti ciclopedonali con le frazioni e i comuni vicini, in particolare Tribiano, Mediglia e Conterico, per cui anche i flussi a breve raggio da e per queste località non dispongono di valide alternative alla mobilità motorizzata.

Un importante obiettivo è stato raggiunto con la realizzazione della pista ciclopedonale Paullo-Zelo da parte di questa Amministrazione, che ha finalmente collegato la nostra città al sistema ciclabile della Provincia di Lodi.

Vogliamo ora porre all'attenzione altre due priorità imprescindibili:

1. l'inserimento di Paullo nel sistema ciclabile della Provincia di Milano (**MIBICI**), attraverso il collegamento Paullo-Mombretto-Pantigliate
2. la valorizzazione della posizione strategica della nostra città lungo la **Greenway cicloturistica Adda-Muzza**, che già collega "di fatto" la città di Lecco al fiume Po attraverso alzaie e percorsi ciclabili, ma che purtroppo si interrompe proprio in corrispondenza del nostro Comune.⁵

Per il primo punto il Comune di Paullo, insieme ai Comuni di Tribiano e Mediglia, ha commissionato un progetto preliminare avanzato che tuttavia finora è rimasto sulla carta e per il quale non si vedono all'orizzonte possibilità di finanziamento. Siccome ci troviamo di fronte all'assoluta mancanza di alternative al mezzo motorizzato per un tratto di circa 1500 metri, è veramente urgente che questo progetto trovi realizzazione, anche coinvolgendo altri soggetti, come i privati o la Provincia.

Per il secondo punto è di vitale importanza che la riqualificazione della SS 415 "Paullese" **non pregiudichi l'attraversabilità ciclopedonale dell'incrocio con via Manzoni**, che in questo momento è l'unico passaggio disponibile tra i due tronconi dell'alzaia della Muzza rispettivamente a nord e a sud di Paullo (tra Conterico e la Casa dell'Acqua).

⁵ Si veda a questo proposito il bellissimo volume "Il Canale della Muzza, una greenway lungo un canale storico lodigiano", cicloguida e carta 1:30.000, edito dal Consorzio Bonifica Muzza Bassa Lodigiana nel 2004, con il supporto e il cofinanziamento dell'Unione Europea all'interno dell'Iniziativa Comunitaria Interreg III B – Medocc (FERS).

La greenway lungo il Canale Muzza fa parte infatti delle Rete Verde Europea, definita da un progetto denominato **Rever Med** (Rete Verde Europea del Mediterraneo Occidentale), finanziato dall'Unione Europea.

Sarebbe un peccato perdere un'occasione così favorevole per il rilancio anche turistico del nostro territorio e della nostra città (che un giorno potrebbe perfino chiamarsi "Paullo sulla Muzza").

Nella figura, in rosso, l'attuale percorso (peraltro privo di segnaletica).



Sopra: incrocio della SS 415 "Paullese" con Via Manzoni

E' un punto critico per il collegamento ciclopedonale tra i tronconi nord e sud dell'alzaia della Muzza. Bisogna garantire che la riqualificazione della SS 415 Paullese preveda un passaggio ciclopedonale in questo punto per mantenere la continuità della greenway lungo il Canale Muzza.

5. Non Solo Piste: Azioni Collaterali

La realizzazione di piste costituisce solo un aspetto dello sviluppo della mobilità ciclabile, rimanendo da affrontare tutto ciò che concerne il loro effettivo impiego da parte dei cittadini.

A questo proposito, possiamo partire dalla situazione attuale che vede già da oggi un uso molto diffuso della bicicletta su alcuni percorsi e attorno ai punti di attrazione: Comune, scuole, Oratorio, bocciofila, Parco San Tarcisio, ASL, piscina, ecc...

Il completamento dei percorsi principali incrementerà ulteriormente il numero di utenti, soprattutto se sarà predisposta una serie di interventi correlati, ad esempio:

- realizzazione degli interventi seguendo standard che li rendano “riconoscibili” come percorsi ciclopedonali
- indicazione dei percorsi continui con apposita segnaletica (es. itinerario blu, itinerario rosso etc...)
- eliminazione dei residui elementi di barriera esistenti
- installazione di rastrelliere adeguate (che permettano di agganciare il telaio della bici) nei punti più frequentati.

Interventi di questo tipo non hanno solo un forte valore comunicativo, ma concorrerebbero a ridefinire in maniera molto incisiva la fisionomia del centro abitato di Paullo.



Un esempio: rastrelliera **Modello Verona**.

E' semplice da usare, sicura contro il furto, è molto robusta e consente di fissare il lucchetto antifurto ad una altezza di 50/70 cm da terra (senza doversi abbassare o sporcare con la ruota). Con un unico lucchetto di lunghezza normale si può fissare alla rastrelliera sia il telaio della bici che la ruota anteriore.

Ci sono comunque altre soluzioni.

6. I Bambini: Educazione alla Mobilità Sostenibile e Ruolo della Scuola

Parlando di ciclabilità e di comportamenti, si arriva a parlare di scuola, intesa sia come luogo di formazione, sia come luogo di forte produzione di traffico, per la situazione che regolarmente si crea all'esterno degli edifici scolastici negli orari di punta.

Questa non è una particolarità locale ma è un fenomeno generale, ed è uno dei motivi per cui sono state promosse iniziative che, sotto vari nomi, riguardano gli spostamenti casa – scuola senza l'uso delle automobili; questo avviene in Italia come in molti stati stranieri (vedi la campagna internazionale "I walk to School", "Safe Routes to School" o le iniziative del tipo "bicibus" e "pedibus" adottato da molti comuni).



A lato e sotto: **PEDIBUS** in Via Rosselli (maggio 2008). Bambini e accompagnatori camminano sulla carreggiata a doppio senso, in attesa di un percorso protetto verso la scuola.



A Paullo il Pedibus è ormai una realtà consolidata e vissuta con grande partecipazione da genitori, bambini e volontari. Iniziative come queste sono fondamentali e contribuiscono in maniera decisiva alla diffusione di abitudini positive. Tuttavia dovrebbero essere estese, valorizzate e integrate con misure di messa in sicurezza dei percorsi di avvicinamento ai plessi (**percorsi casa–scuola**) per proteggere il transito dei bambini.

Gli interventi che ci sentiamo di suggerire sono:

- identificare i percorsi di avvicinamento alle scuole, segnalandoli e mettendoli in **sicurezza** in modo **permanente**
- rendere lo spostamento in bici e a piedi “competitivo” rispetto allo spostamento in auto, **disincentivando l’uso dell’auto** in prossimità delle scuole (ad esempio tariffando i parcheggi o chiudendo al traffico l’area intorno alla scuola negli orari di entrata e uscita)
- incrementare il numero di giornate dedicate a iniziative che stimolino le persone a spostarsi a piedi o in bici, dando una periodicità predefinita (es. fare i “Walking Wednesday” tutto l’anno, sperimentare il **bicibus...**)
- dare ai partecipanti una maglietta o un cappellino che rafforzi la **visibilità dell’iniziativa** e che soddisfi il **senso di appartenenza** dei ragazzi, e istituire dei premi per le classi più virtuose
- ridefinire **punti di ritrovo** e percorsi dei partecipanti in modo da incontrare maggiormente le esigenze delle famiglie
- accrescere il **coinvolgimento dei genitori** nel ruolo di corresponsabili dell’iniziativa e nella sua pianificazione, fin dall’inizio dell’anno scolastico.

Per incentivare l’uso della bici si potrebbe invece applicare degli sconti sui servizi a chi si sposta in bici: per esempio nelle domeniche estive ridurre il biglietto della piscina per chi arriva con la bici.

Il supporto dell’Amministrazione Comunale è indispensabile per sostenere queste iniziative e garantirne il successo.

7. Le Istituzioni: competenze specifiche sul tema bicicletta

Per ogni Amministrazione Comunale che si ponga il problema della gestione della mobilità e della salvaguardia della salute pubblica, l'uso diffuso della bicicletta è la soluzione più praticabile e la risposta più economica che si può dare per ridurre l'uso dell'auto e i danni che ne derivano.

Per fare questo però servono competenze specifiche all'interno delle istituzioni amministrative, come ad esempio:

- l'istituzione della **delega alla mobilità urbana e ciclistica** il cui primo obiettivo sia quello di creare il **piano urbano della mobilità ciclabile**, in modo da mettere in atto le azioni più corrette per incentivare modalità di spostamento più sostenibili per la città
- la creazione dell'**Ufficio Biciclette** cioè una struttura interna all'amministrazione locale che si prefigga lo scopo di aumentare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto privato alternativo all'uso dell'auto.

Solo con questi strumenti è possibile mettere in campo azioni concrete di promozione, sensibilizzazione e comunicazione, nonché la necessaria collaborazione con gli uffici tecnici, fornendo contributi specialistici per una corretta definizione delle politiche e delle iniziative a favore della mobilità sostenibile in generale e ciclistica in particolare.

8. Conclusioni

Il contenuto di queste pagine è la sintesi di una riflessione sul tema della **mobilità sostenibile** e si propone di suggerire delle misure concrete in grado di conciliare il diritto alla mobilità con le esigenze di sicurezza di chi si sposta in bici e a piedi.

Le ricadute positive di queste misure sarebbero a beneficio di **tutta la comunità**:

- riduzione delle emissioni di gas serra,
- dello smog,
- dell'inquinamento acustico,
- della congestione del traffico e dell'incidentalità.

Riteniamo perciò che l'attuazione di quanto proposto possa costituire un elemento tangibile di miglioramento della qualità di vita cittadina e per questo ci sentiamo di sostenere con forza i contenuti di questo documento.

Vale la pena di ricordare che progetti di questo tipo vengono incoraggiati dal forum di Agenda 21 locale della Provincia di Milano e della Provincia di Lodi, che hanno individuato proprio nello sviluppo della mobilità ciclabile uno dei fattori di miglioramento delle condizioni ambientali.

Ma c'è un'altra e fondamentale ragione per cui "Paullo che Pedala-FIAB" intende rilanciare con forza il tema della sicurezza dell'utenza non motorizzata:

se non proteggiamo pedoni e ciclisti, bambini che vanno a scuola e anziani che vanno a fare la spesa, diversamente abili e mamme con le carrozzine, è l'intera città ad essere insicura.

Esiste infatti una correlazione diretta tra il livello di diffusione della bicicletta (numero di spostamenti in bici) e il livello di sicurezza di una città (vittime per numero di spostamenti): i Paesi che registrano il maggior numero di ciclisti, come Olanda, Danimarca, Germania, sono anche quelli più sicuri per tutti.

Il nostro obiettivo è che Paullo possa diventare **una città sicura e accogliente e un modello di sviluppo sostenibile e di qualità della vita.**

Chiediamo quindi all'Amministrazione Comunale di pronunciarsi nel merito di queste proposte.

Auspichiamo inoltre una più stretta collaborazione attraverso la creazione di un tavolo tecnico composto da personale comunale, amministratori e componenti di “Paullo che Pedala-FIAB”.

Ribadiamo la disponibilità della nostra associazione a confrontarsi con gli amministratori e a proporsi come interlocutore di riferimento per le tematiche legate alla mobilità sostenibile.

Settembre 2008

Ezio Intropido
Presidente di “Paullo che Pedala-FIAB”

Questo documento è stato condiviso con il consiglio direttivo di “Paullo che Pedala-FIAB”

Paullo che Pedala-FIAB

- è un'Associazione costituita da cittadini paullesi ed iscritta nell'Albo comunale delle associazioni
- fa parte della Federazione Italiana Amici della Bicicletta
- conta oltre 120 soci tesserati e opera secondo i principi contenuti nel proprio statuto
- ha sede a Paullo, in via San Pedrino 43 e si ritrova quattro volte al mese alla Casa dell'Acqua
- ha come indirizzo di posta elettronica:

paullochepedala@ciclodi.it

risponde ai numeri: 349 8502064 (Ezio Intropido)
347 4369150 (Daniela Paraboschi)

GLI AUTORI



Daniela Paraboschi è nata a Milano nel 1963. Laureata in Scienze dell'Informazione all'Università Statale di Milano, vive a Paullo dal 1994 e lavora nella tecnologia dell'informazione presso una multinazionale. Dal luglio 2008 è vicepresidente dell'associazione Paullo che Pedala-FIAB, di cui è socio fondatore.



Ezio Intropido è nato a Milano nel 1952, vive a Paullo dal 1994 e svolge la professione di analista finanziario presso una multinazionale. Già nel consiglio direttivo dell'associazione Ciclodi-FIAB, è presidente di Paullo che Pedala-FIAB, di cui è socio fondatore.