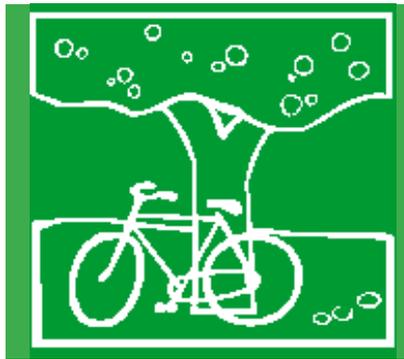


CICLOBBY **N**otizie



Pestando l'acqua nel mortaio

Notiziario trimestrale
dell'associazione
cicloambientalista

Fiab **CICLOBBY** onlus
via Borsieri 4/E 20159 Milano
tel. e fax 02.69311624
www.ciclobby.it

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

seguici
su



@ciclobby



FIAB Ciclobby
Onlus

In questo numero:

Passi indietro: "Aspasso" con l'auto	3
Passerelle per la bici a Milano	4
Bici, marciapiedi e polemiche mediatiche	6
Nuove corsie ciclabili in zona 9	8
Intervista all'assessore Maran	10
Bike sharing tra record di utilizzo e esigenze di manutenzione	12
Un matrimonio indimenticabile	14
E' tempo di rinnovare la tessera a Ciclobby	16
Ricordare il Vajont in bici	18
Pillole di sicurezza (n.8-fine)	20
Moderazione del traffico: perché non possiamo più aspettare	23
Ciao, Margherita!	24



18 mesi di Tavolo Permanente della Ciclabilità

L'amministrazione comunale di Milano, sull'onda del vivace dibattito e del consenso raccolto dal movimento #Salvaiciclisti, qualche giorno prima della manifestazione nazionale del 28 aprile 2012 organizzata a Roma ai Fori Imperiali, accoglieva la proposta lanciata dal movimento con un appello intitolato "Caro Sindaco", indirizzato a tutte le amministrazioni italiane, di istituire un luogo di confronto periodico sui temi della ciclabilità.

Nasceva così il Tavolo Permanente della Ciclabilità. Tavolo informale e politico, assai più che tecnico, che, nell'arco del suo primo anno e mezzo di vita, ha visto confrontarsi una volta al mese vari soggetti attivi nel campo della ciclabilità con assessori e tecnici, in particolare dei settori Mobilità e Sicurezza e con l'agenzia per la Mobilità del Comune (Amat).

Il Tavolo, nelle intenzioni di chi lo ha promosso, non aveva solo una valenza consultiva, ma costituiva un momento di incontro propositivo dove esporre idee, suggerire azioni concrete da mettere in atto e condividere i progetti reali dell'amministrazione.

Ne abbiamo riferito anche su *Ciclobby Notizie* 2/2012, lasciando in quel caso impregiudicata ogni valutazione nel merito, ma evidenziando la novità del metodo. E poi ne abbiamo incidentalmente parlato nel nostro editoriale del numero 3/2012 dal significativo titolo: "Caro Sindaco: se non ora, quando?"

Cosa possiamo dire oggi, quali valutazioni possiamo esprimere a un anno e mezzo dalla nascita di questa esperienza di partecipazione?

Senza voler ancora dare un giudizio definitivo, né improvvisare una sintesi banale, è però difficile sottrarsi alla impressioni diffuse tra i partecipanti del Tavolo (oltre a Ciclobby e #SIC, Legambiente, Genitori Antismog, Urban Bike Messengers, Bike District, rappresentanti di attività commerciali ciclistiche - come Rossignoli, Doniselli - e altri), che al grande impegno e dispendio di energie del volontariato, che ha prodotto anche una certa stanchezza e alcuni allontanamenti, non abbiano corrisposto risultati almeno proporzionali rispetto a tutti i temi (e sono molti) oggetto degli incontri e dei confronti. Anzi.

>>>

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 Capecchi, Maurizio Costa, Federico Del Prete, Alfredo Drufuca, Danilo Fullin, Maurizio Guagnetti, Stefania Fuso Nerini, Valerio Montieri, Donata Schiannini, Lello Sforza

Per le foto si ringraziano: Guia Biscàro (ricerca iconografica e foto), Mariella Berti, Marco Capecchi, Danilo Fullin, Andrea Scagni.

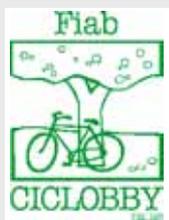
Grafica e impaginazione Silvia Malaguti

Stampa Grafiche Liberalato srl, Mestre (VE)

Questo numero è stato chiuso
il 31 ottobre 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
e-mail (presidente) presidente@ciclobby.it
(segreteria) segreteria@ciclobby.it

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

Presidente Fiab CICLOBBY onlus:
Eugenio Galli

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

Ciclobby su Rete Civica di Milano con forum on line:

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

via web:
www.retecivica.milano.it/conferenzambiente

Ciclobby aderisce a:



Federazione Italiana Amici della Bicicletta

che aderisce a European Cyclists' Federation



Milano ciclabile

>>> segue dalla prima

Certi: basti pensare alle sperimentazioni avviate da ATM per la estensione della intermodalità bici-mezzi pubblici, includendo anche, per la prima volta in Italia, alcune linee tramviarie di superficie (ma qui il riconoscimento va dato al management di ATM, con cui ci siamo direttamente relazionati, assai più che alle riunioni del Tavolo); o ai pannelli a messaggio variabile sulle strade che, per la prima volta, hanno contemplato anche messaggi a favore della sicurezza dei ciclisti. Qualche breccia si è persino aperta rispetto a una idea di ciclabilità tanto iperprotetta e onerosa, quanto spesso discontinua e inefficace. Un esempio? Siamo forse riusciti, dopo una estenuante discussione con assessore e tecnici, a evitare almeno in parte che in corso Venezia fino a piazza San Babila, dunque in pieno centro e all'interno di Area C, venisse costruita una pista ciclabile in sede propria, in proseguimento di quella già realizzata dalla passata amministrazione: almeno all'interno della prima Cerchia sarà creata come corsia in segnaletica.

Tema ricorrente portato all'attenzione della Amministrazione da parte nostra e degli altri partecipanti al Tavolo della ciclabilità è stato quello di realizzare interventi che fossero diffusi e tempestivi: diffusi in tutta la città e che venissero, in tempi brevi, incontro alla urgenza di sicurezza da parte degli utenti quotidiani.

Si è proposta una applicazione estesa della moderazione del traffico sul territorio comunale, la realizzazione di doppi sensi ciclistici e linee d'arresto avanzate, l'attenzione al tema dei parcheggi, dell'intermodalità e della manutenzione stradale... Ma il quadro generale non aiuta ad eccedere nell'ottimismo.

Nessun esito positivo sulla questione da noi posta relativamente alla esigenza di continuità delle corsie negli attraversamenti (abbiamo riferito della nostra interrogazione nel numero 1/2013 di *Ciclobby Notizie* con il titolo "Continuità vo cercando che m'è sì cara" e anche con

un successivo aggiornamento contenuto nella trascrizione dell'intervento in Consiglio di Zona 1 pubblicata sullo scorso Notiziario). Non migliore fortuna hanno avuto i temi da noi ripetutamente affrontati relativamente alla corsia lungo la Cerchia dei Navigli, come pure alla accessibilità ciclistica del Tunnel di porta Nuova.

Con alcuni settori e uffici è addirittura mancata qualsiasi occasione di confronto. E, tra le mancanze più significative, vi è quella di un incontro con i responsabili della Polizia Locale: eppure, il ruolo della PL sui nostri temi è tutt'altro che marginale. Esso riguarda non solo il controllo e la repressione delle contravvenzioni al CdS, ma anche l'educazione e la rieducazione stradale, la creazione di una cultura diffusa della sicurezza sulle strade, la sensibilizzazione degli operatori e dei cittadini,

“la sensazione è che il confronto sia rimasto impigliato nelle sacche di una burocrazia vorace e orfano di una visione politica capace di azioni incisive”

la possibilità di lavorare in un'ottica di *problem solving* piuttosto che di *problem making*, con un approccio innovativo anche nella individuazione di opportune soluzioni operative.

Enel varo di un Piano dedicato alla Ciclabilità, che potrà essere contenuto nel

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ma con tempistiche che potrebbero risultare inadeguate a governare uno sviluppo efficace della rete ciclabile di breve e medio periodo a Milano.

Nel momento in cui scriviamo (metà ottobre) constatiamo altresì con stupore ed amarezza l'assenza di qualsiasi risposta in merito alla reportistica sulle contravvenzioni che i partecipanti al Tavolo hanno ripetutamente chiesto all'assessore alla Sicu-





PUMS - diventi il Piano della Mobilità Nuova per la metropoli milanese

“Buon inizio, ma occorrono scadenze certe per le azioni di innovazione”

Priorità ad estensione di Area C, Milano a 30 all'ora, regolamentazione della sosta e riordino della logistica merci

«Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile parte con i giusti input, ma occorre definire obiettivi, priorità e scadenze. E quello metropolitano non deve essere uno spirito o un auspicio, ma una pratica ordinaria di governo e di assunzione di scelte, come fino ad oggi non è avvenuto, ad esempio sulle grandi scelte nell'area vasta, che in assenza del capoluogo hanno largamente privilegiato il rafforzamento dell'infrastruttura automobilistica anziché l'integrazione di tariffe e servizi».

L'agenda degli ambientalisti milanesi guarda ad alcune priorità, a partire dalla riduzione della congestione da traffico, da conseguire attraverso l'estensione di area C ma anche con misure efficaci di decongestione al di fuori delle aree centrali: la generalizzata moderazione della velocità (**Milano a 30 km/h**), il **pricing** e la **regolazione della**

sosta e l'efficientamento della **logistica delle merci**, misure implementabili da subito, perché anche con le regole attuali ci sono grandi margini per ridurre l'invasione e il disagio prodotto dalle automobili in sosta, dalla velocità delle auto nei quartieri residenziali e dai troppi veicoli merci che spesso girano a vuoto o a carico ridotto.

«Assicuriamo la nostra disponibilità a partecipare al processo di piano - dichiarano Valerio Montieri, Anna Gerometta e Damiano Di Simine, che hanno partecipato al dibattito in rappresentanza di Fiab Ciclobby, Genitori Antismog e Legambiente - ma ci aspettiamo che il PUMS fornisca un'agenda di obiettivi e scadenze, oltre che di regole di convivenza virtuosa e sicura tra i diversi modi di mobilità, e non nuovi alibi per rinviare azioni che possono essere assunte da subito per attenuare la morsa di congestione, inquinamento e pericolosità stradale a carico degli utenti deboli delle strade milanesi».

Fiab Ciclobby - Genitori Antismog - Legambiente Lombardia

Il 13 ottobre è andata in scena una domenica di blocco del traffico molto diversa dalle precedenti. Le associazioni ambientaliste milanesi hanno condiviso il seguente comunicato.

La rinuncia alle domeniche a piedi - è di questo che si tratta - ci delude profondamente nel merito e nel metodo.

Nel merito, perché si è passati da una non necessaria sovrabbondanza (gratuità e sconti, sino alla tariffa giornaliera del biglietto ATM) al ritorno puro e semplice del traffico privato, per ora mitigato con iniziative a macchia di leopardo, abbandonando quelle giornate collettive di liberazione che sono state e sono importanti per ispirare una mobilità diversa nell'intera città.

Ci sembra che questa decisione sia ispirata soprattutto da una logica rinunciataria, in assenza di una vera controproposta e di una visione ampia e condivisa.

Nel metodo, poi, perché nonostante le promesse di condivisione non si è svolto nessun confronto, e non vi è stato neanche un tentativo di coinvolgerci per cercare una solu-

zione comune ai problemi economici dell'iniziativa.

La decisione è stata trattata come se la Giunta stesse decidendo di rinunciare a una sua festa. Dimenticando che le associazioni ambientaliste in questi anni non solo hanno chiesto e sostenuto scelte importanti in tema di ambiente e mobilità sostenibile, ma sono state anche parte attiva nella organizzazione di iniziative durante le **DomenicheAspasse**.

Abbiamo creduto nel valore culturale nelle **DomenicheAspasse**, assai maggiore della capacità di incidere sulla riduzione efficace

e stabile delle emissioni inquinanti. E proprio per il significato di investimento culturale sulla città le abbiamo sostenute, collaborando alla loro realizzazione. Ci spiace che nessuno abbia sentito il dovere di coinvolgerci dimostrando così scarsa attenzione alla cultura della partecipazione che pure si è largamente propagandata.

Eugenio Galli (*Ciclobby onlus*)

Anna Gerometta (*Genitori Antismog*)

Damiano Di Simine (*Legambiente Lombardia*)

Marco Parini (*Italia Nostra*)

Paolo Hutter (*associazione Eco dalle Città*)

Il passo indietro sulle DomenicheAspasse



rezza, anche per monitorare l'andamento effettivo di un pannello selezionato di infrazioni che si ritengono di particolare rilevanza. Richiesta nata all'indomani della tragica morte del piccolo Giacomo, di appena 12 anni, in via Solari (novembre 2011), e via via reiterata anche nelle nostre discussioni mensili. Ma senza risultati!

Ecco, la sensazione è che il confronto sia erimasto impigliato nelle sacche di una burocrazia vorace e orfano di una visione politica capace di azioni incisive. Tutto è lento e difficile, enormemente faticoso. A tratti scoraggiante. Diciamo insomma che i risultati del Tavolo sono oggi nettamente al di sotto delle aspettative. Erano forse le aspettative troppo alte? Forse... E l'ulteriore rischio è che la crisi faccia evaporare anche altri impegni importanti, perché oggi ogni scelta è strettamente vincolata al bilancio. Né si può dimenticare, peraltro, che anche il tempo è per definizione una risorsa scarsa...

Il Tavolo Permanente della Ciclabilità deve servire a rafforzare la determinazione dell'amministrazione su un tema cui si annette una speciale importanza. Esso ha senso se è efficace, se è utile a supportare il cambiamento, se la partecipazione si traduce in azione, non se si trasforma in un rito sterile o in un impegno aggiuntivo solo per alcuni. Parafrasando la canzone di Gaber, che è stata una colonna sonora della elezione del nostro sindaco, *“La libertà non è star sopra un albero / non è neanche un gesto o un'invenzione / la libertà non è uno spazio libero / libertà è partecipazione”*.

È questo il motivo per cui riteniamo importante insistere sulla partecipazione attiva e dal basso dei cittadini, non più meri utenti passivi di servizi, ma coinvolti nella loro realizzazione: ciò appare più che mai irrinunciabile per appassionare e avvicinare i cittadini alla cosa pubblica, partendo dai bisogni quotidiani, e per restituire alla politica visione e orizzonti larghi. A condizione però che questa partecipazione civica riesca a produrre più soluzioni che problemi, a generare condivisioni più che frustrazioni, e ad essere motore vero di un cambiamento concreto e non solo immaginato.

Eugenio Galli



Milano in passerella: stavolta non si

Milano città della moda, Milano in passerella. Belle ragazze e ragazzi, book ostentati, speculazione edilizia, notti bianche, paparazzi: è il business della moda! Quando si parla di passerelle si pensa a questo mondo variopinto, a volte intrigante, di certo molto appariscente. Adesso a Milano va di moda anche la bicicletta, e il Comune ha deciso di mettere anche lei "in passerella". Tra l'anno scorso e quest'anno sono sei quelle inaugurate, posate o appena iniziate e da poco è partito il concorso per una settima. Ovviamente parliamo di passerelle ciclopedonali, sicuramente meno "di tendenza" ma assai utili quando servono a collegare con maggior sicurezza zone di quartieri nuovi o esistenti altrimenti separate; opere, spesso, di alta tecnologia ed ingegneria. Vediamole quindi, perché anche qui non è tutto oro ciò che luccica; non tutto, pur se annunciato con enfasi, si è poi tradotto in una realizzazione utilizzabile e ben fatta.

Seguiamo le lancette dell'orologio ed iniziamo da zona 2 dove vi sono tre progetti, uno in fase di realizzazione, uno da poco avviato, ed uno mai partito.

La passerella su via Padova rientra nel progetto che vede la sistemazione del nodo stradale di Cascina Gobba, nato con l'intento di razionalizzare e migliorare la viabilità tra i comuni che gravitano su quell'area: Milano, Cologno Monzese, Vimodrone, Segrate nonché gli accessi alla Tangenziale Est ed all'istituto San Raffaele. Molti quindi i nodi da

Quando la ciclabile "decolla" è la bici a far mostra di sé. Un reportage per tirare le somme sulle passerelle... a pedali

sciogliere. Ad aggravare la situazione si è aggiunta la vicenda finanziaria del San Raffaele. A oggi, quasi tutti i lavori sembrano conclusi ma non risulta ancora aperto il sottopasso con relativa strada annessa che dalla rotatoria di Cologno Monzese porta all'interno dell'ospedale. Anche la passerella segue la stessa sorte.

A beneficio però dei ciclisti che passano da Cologno, è stata aperta la ciclabile lungo le rotatorie e che portano verso Vimodrone e la passerella. Curioso: ho superato le transenne divelte, percorrendo i duecentoquindici metri che scavalcano via Padova e la SS11 Padana Superiore verso l'albergo San Raffaele lungo un bel percorso sinuoso, parallelo alla tangenziale ma ingentilito dal verde dei campi che lo fiancheggiano. Un'alternativa alla ciclabile di via Olgettina anche per chi arriva da via Padova passando da Cascina Gobba. La passerella è stata asfaltata per non so quale stranezza e presenta un parapetto non particolarmente alto ma comunque sicuro per i ciclisti. Promossa, se sarà aperta, salvo tenere sotto controllo la tenuta del manto.

In Zona 2 è appena stato bandito il concorso Architetto Mario Gotardi da parte del Collegio degli Ingegneri e Architetti di Milano, Istituto per i Navigli/Associazione Amici dei Navigli e la Società Italiana di Ergonomia. Lo scopo è fornire idee per una passerella ciclopedonale di scavalco della Martesana per collegare via Padova / via Idro alla via San Mamete. Dovrà permettere il passaggio anche ai disabili e alle imbarcazioni, fissa o mobile che sia. A patrocinare il concorso è il Comune di Milano secondo il quale una passerella tra via San Mamete e l'area di Crescenzago rappresenterebbe un miglioramento sensibile dell'area.

L'anno scorso, in ben due incontri con Maran, sia in Consiglio di Zona che con il gruppo mobilità di zona, questa richiesta era stata già avanzata con calore da parte dei cittadini. Di questo collegamento poi se ne era già occupata Legambiente anni fa, ma senza che ne venisse colto il valore. Ora vediamo cosa ne verrà fuori. Certamente stupisce l'idea di una passerella disegnata per far passare le imbarcazioni quando poi in piazza Costantino ce n'è una bassa ed inamovibile. Contraddizioni.

Ancora in Zona 2, giace da diverso tempo un progetto della MM per creare una passerella sulla ferrovia a fianco del ponte di Greco. Questa sarebbe ciclopedonale e la sua costruzione permetterebbe anche di allargare, seppur di poco, la sede stradale dell'attuale ponte togliendo i piccoli marciapiedi esistenti e agevolando quindi il passaggio degli autobus. Un progetto ancora oggi sulla carta ed inserito diverse volte nei vari strumenti di pianificazione urbanistica, etc. In una delle assemblee tenute in Zona 2 con Maran, ci è stato detto più volte che la priorità di questo progetto sarebbe alta... ma di fatti, ad oggi ancora nulla. Eppure sarebbe tanto utile.

La passerella di Zona 4 in via Varsavia/Sulmona, sempre della MM, rientra nel più vasto progetto del lotto 4 di attestamento della S.S. Paullese in ingresso a Milano. Stando alla prima comunicazione del Comune, la passerella avrebbe dovuto permettere ai pedoni e ciclisti di scavalcare la ferrovia della linea di Rogoredo, per collegarsi ad una ciclabile di collegamento con il parco Alessandrini. Ahimè, la realizzazione risulta monca in modo grave. Chi ha steso il progetto sembra si sia dimenticato di fare i conti con la proprietà della società Ausonia che ha un campo sportivo proprio dove avrebbe dovuto discendere la passerella in via Varsavia. Ora abbiamo una rampa che parte dalla piazza dove s'innesta la via Sulmona, in cemento, adeguatamente larga e che termi-



Passerella Varsavia-Sulmona



Passerella Melchiorre Gioia: i due tronchi uniti e la gru



Milano ciclabile

parla di moda!



Passerella su viale Renato Serra



Passerella Cascina Gobba, in direzione Milano, svincolo tangenziale



Passerella Cascina Gobba, in direzione S. Raffaele.

na, oltre la ferrovia, con una larga gradinata in ferro ed una struttura a torre che ospita l'ascensore. Questa gradinata dà sulla via Tertulliano, a ridosso di quello che era fino a poco tempo fa un campo Rom. I pochi ciclisti che la percorrono devono mettersi la bici in spalle e salire o scendere non pochi gradini per proseguire la loro marcia. Teoricamente dovrebbero funzionare degli ascensori, che ad oggi non sono ancora stati resi attivi dai tecnici che più volte sono venuti a rilevarne lo stato. Di fatto questa passerella viene utilizzata per far passeggiare i cani. Un po' cara... I ciclisti che da via Sulmona vanno in via Varsavia utilizzano il nuovo tunnel di sessanta metri che la ciclabile avrebbe voluto evitare.

In via Mosca, invece, la passerella funziona eccome. Non bella, ma utile. Ha sostituito quella, ormai vetusta, che aveva ben servito per una decina d'anni. Molto frequentata da pedoni e ciclisti, ma anche dai motorini, permette di collegare il quartiere Olmi a quello di Baggio, scavalcando la via Pertini ad alto scorrimento. Non particolarmente lunga, ha un calpestabile in traversine di legno. Si accede da via Castrovillari dove via Mosca è chiusa al traffico motorizzato e dall'altro da un passaggio di via degli Ulivi per una via a fondo cieco. Promossa!

L'aveniristica struttura gettata attraverso viale Serra si inquadra in uno dei grandi progetti edilizi che cambierebbero il volto di questa nostra città, il Nuovo Portello. A oggi è ancora un'opera incompiuta e tale rischia di rimanere visto, ad esempio, la vicenda del tunnel di collegamento da via De Gasperi a via Gattamelata. Un cantiere fermo, che non vedrà mai passare le auto e che il Comune non sa ancora bene a cosa adibire. Rimane la Passerella che congiunge il neo Parco del Portello, ancora invaso dal cantiere, alla piazza del quartiere Portello dove oggi si è insediata qualche realtà produttiva. L'aspetto esteriore è molto suggestivo. Non sembra sufficientemente largo per ospitare un così grande flusso di persone e bici. Non è neppure facile fotografarlo per via dei tanti cantieri aperti. Si vede solo l'accesso dal parco lungo una dolce rampa in cemento. Da rivedere quando aperto.

Altro grande, mega progetto in zona Garibaldi. Questo un po' più fortunato ed in via di lento completamento. Parliamo di Porta Nuova, anch'esso ridimensionato nelle sue opere ed anche nel numero delle passerelle che da due sono state ridotte ad una, questa, la cui posa è dello scorso maggio. Due tronconi montati grazie alla gru più grande d'Europa. Un'operazione di ingegneria avanzata che permetterà di collegare dal 2014 viale Liberazione con piazza Gae Aulenti, ma solo transitando tra le torri delle Ex Varesine e non provenendo da viale Melchiorre Gioia. Un progetto costoso, frutto degli oneri di urbanizzazione. Largo in modo sufficiente, deve essere ancora completato ma sarà senza dubbio molto utilizzato. Tanto più se verrà realizzata la ciclabile di viale Tunisia. In questo modo, sia da Repubblica che da viale Tunisia sarà possibile raggiungere Corso Como. Rimane il rammarico per un'opera faraonica e molto costosa, i cui soldi potevano in parte essere meglio spesi destinandoli a risistemare tutta la ciclabilità di zona, il cui sviluppo finale è ancora sconosciuto.

Terminiamo con una nota di dolcezza, la passerella su via Ornato. Dolce, visto come sono state realizzate le altre passerelle del Parco. C'è da stare abbastanza tranquilli sulla bontà dell'opera che rientra nel quadro degli accordi tra Il Parco Nord ed il Centro commerciale "Il Gigante". Sarà realizzata come scomputo degli oneri di urbanizzazione. Partendo dal Parco là dove termina in via Ornato, in un'unica campata supererà via Ornato, via Aldo Moro ed il Seveso, atterrando nell'area Parco in zona Niguarda. Ad opera ultimata si potrà quindi andare da Affori a Sesto San Giovanni Stazione, solo su piste ciclabili. Dovrà essere garantito il passaggio anche ai piccoli mezzi di sorveglianza dei guardaparco. L'opera è in fase di avanzamento e si vedono già i primi piloni. Utile.

Se ne ho dimenticata qualcuna, segnalatemela che andrò a fotografarla.

Marco Capecchi



Milano ciclabile

Le bici sui marciapiedi: guerra tra poveri o tema di legalità?

Un punto fermo sulle polemiche dal Presidente di Fiab Ciclobby Milano, dopo l'ennesimo articolo della stampa quotidiana

Questo non significa, evidentemente, svalutare le argomentazioni di chi critica i ciclisti-pirati o liquidarle superficialmente, scrollando le spalle o fingendo di non vedere, ma cercare di dare una misura di buon senso ai ragionamenti.

D'altro canto è noto che la stupidità, come insegna il trattato di Carlo Maria Cipolla, è assolutamente trasversale alla divisione in categorie: anche per questo la discussione dicotomica - tutti i buoni di qua, tutto il marcio di là - non mi sembra realistica.

A mio parere, e vorrei dirlo a coloro che da ultimo hanno scritto sul tema, questi interventi non sono solo un cattivo servizio alla causa della mobilità sostenibile, ma anche la ennesima dimostrazione che, dell'arretratezza di cui stiamo parlando, hanno responsabilità non soltanto una **cattiva politica**, che continua a relegare questi temi a una funzione ancillare, e dei **tecnici incompetenti**, che avvallano interpretazioni burocratiche di cui l'Italia sembra maestra e a cui le nostre amministrazioni affidano realizzazioni spesso mal progettate, ma anche un'informazione che non svolge bene il proprio ruolo.

Come si fa, infatti, ad essere astrattamente "pro" o "contro" le bici sui marciapiedi, prescindendo dai dati di fatto? Tre osservazioni puntuali.

I. Bici e marciapiedi

Conviene tornare a spendere qualche riflessione sul luogo pedonale per eccellenza. Anche perché i marciapiedi, come d'altronde la stessa radice semantica denuncia, sono spazi riservati ai pedoni, cioè a coloro che "marciano a piedi". Sono esclusi tutti gli altri veicoli, sia in movimento che in sosta.

Non vi è tuttavia alcun dubbio che lo stesso Codice della Strada consenta su di essi, a determinate condizioni, il transito delle biciclette. Non direttamente, però: infatti, per poter percorrere in bici un marciapiede, in base alla normativa vigente, occorre che l'ente proprietario della strada (in città, solitamente, è il Comune) emetta preventivamente, in relazione allo specifico marciapiede, un'ordinanza e disponga la installazione della relativa segnaletica, orizzontale e verticale.

Al riguardo, le possibilità previste dal Codice della Strada all'art. 39 e dal Regola-

Fino a quando le discussioni sul tema della mobilità ciclistica verranno affrontate con la logica dei campanili, o come se qualcuno dovesse imbracciare un'arma carica contro qualcun altro, minacciandone l'integrità fisica e la stessa vita, credo che questo Paese, arretrato più di tutti gli altri in Europa, continuerà a non fare passi avanti sul fronte della mobilità sostenibile.

Ha senso incalzare un conflitto tra ciclisti e pedoni? Che utilità concreta possono avere queste schermaglie? Solo a fare notizia e suscitare un dibattito isterico fine a sé stesso? Perché dedicare un'intera pagina a un botta e risposta astratto sul pro o contro le bici sui marciapiedi, senza neppure una riga di approfondimento nel merito e, oltretutto, scrivendo anche non poche imprecisioni?

Qualcuno continua a ritenere che il "conflitto" sia sempre positivo e utile, serve a smuovere, a far discutere: non ne sono così convinto, specie quando viene affrontato in questo modo, generando radicalizzazioni senza agevolare comprensioni.

Pedoni e ciclisti sono utenti delle strade diversi nelle loro modalità di spostamento, ma simili nella loro vulnerabilità. Hanno esigenze differenti, che vanno conosciute e rispettate, ma per entrambe le categorie il tema della sicurezza stradale è di vitale importanza.

E, se ragioniamo per categorie, allora diciamo pure che gli utenti vulnerabili delle strade dovrebbero essere uniti contro il pericolo reale e concreto rappresentato dalla mobilità pesante, ingombrante, inquinante, veloce e, spesso, realmente assassina (i numeri sono incontrovertibili), rappresentata dai mezzi a motore.



I marciapiedi sono spesso invasi da moto o auto che tolgono spazio ai pedoni



Ragazzi ipovedenti ci scrivono

mento di attuazione del CdS all'art. 122, 9c) - e come altresì definitivamente chiarito dal Decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557, "regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili". in G.U. n. 225, 26 settembre 2000, Serie Generale - sono due:

a) **pista ciclabile contigua al marciapiede** (segnale alla fig. II. 92/a del Regolamento, con riga per separare la sezione di marciapiede destinata ai pedoni da quella destinata alle biciclette);

b) **percorso pedonale e ciclabile** (segnale alla fig. II. 92/b, senza riga di separazione, e cioè in promiscuo tra pedoni e ciclisti).

In questo caso, come dispone il D.M. n. 557/1999, la larghezza del marciapiede deve essere maggiore di quanto previsto per la sola pista ciclabile ed avere un traffico pedonale ridotto o assente e non trovarsi di fronte ad attività commerciali e ad edifici residenziali ad alta densità abitativa.

Dunque, volendolo, nelle nostre città decine e decine di marciapiedi larghi (ma non necessariamente) e poco frequentati dai pedoni potrebbero ospitare il transito delle biciclette adottando una delle due opportunità sopra indicate (separazione o promiscuità), offerte dal Codice della Strada, e installando i necessari scivoli. Con costi estremamente contenuti e con sicuri benefici per la città.

Può essere questa la richiesta-chiave di chi intende favorire la ciclabilità? Certo che no, perché il nostro obiettivo è quello di togliere spazio alle auto, non di contenderlo ai pedoni.

Ciò detto, è impossibile non notare che sui marciapiedi si segnalano sia ciclisti spericolati, incuranti di chi si muove a piedi o con difficoltà, che ciclisti prudenti, i quali semplicemente cercano di tutelare la propria incolumità dal prepotente traffico veicolare percorrendo civilmente tratti di marciapiede. Ci arrivo nella parte conclusiva.

2. Bici e Zone Pedonali.

Credo sia opportuno altresì ricordare che le zone pedonali, ormai già dalla riforma del Codice della strada approvata nell'agosto 2003, sono ordinariamente consentite al transito delle bici.

Infatti, l'art. 3 CdS così attualmente definisce l'area pedonale: «*zona interdotta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero*

Un punto di... vista diverso sulla questione della bicicletta sui marciapiedi

Il tema del marciapiede condiviso è sempre caldo. Riporto lo stralcio di una lettera che abbiamo ricevuto in principio d'estate da Pietro Palumbo, avviando un processo di collaborazione con un gruppo di ragazzi ipovedenti. È bene meditare sul contenuto di questa loro richiesta, affinché impariamo a modificare i nostri atteggiamenti quotidiani, partendo da come e dove leghiamo la bici.

Caro Presidente, sono una persona ipovedente di Milano. Nella nostra città si parla tanto di accessibilità, di barriere architettoniche, si dà sempre colpa alle istituzioni che non fanno abbastanza. Ma un cittadino disabile si accorge che non è solo un problema delle istituzioni ma soprattutto di chi la città la vive e la maltratta. Non sono qui a generalizzare ma chiedo un aiuto a

voi (FIAB CICLOBBY) per cercare di sensibilizzare i ciclisti ad una maggior conoscenza e maggior attenzione. Qualche indisciplinato c'è sempre ma accade spesso che egli mi urti sul marciapiede nonostante abbia il bastone bianco, mi suoni da dietro per passare, mi sfrecci davanti spaventandomi, parcheggi e leghi la bici su corrimani e pali causandomi escoriazioni, lividi, botte, pantaloni rotti o sporchi.

Io non credo che sia solo maleducazione bensì disinformazione e ignoranza di chi non conosce cosa può causare un comportamento scorretto.

Talvolta ho "paura", moderata, di andare in giro perché la bici è silenziosa e difficile da avvertire, e quando attraverso la strada, se passano con il rosso, mi sfiorano mentre allungo il bastone.

La ringrazio per l'attenzione e ci piacerebbe collaborare con voi, per sensibilizzare il ciclista ad un maggior senso civico e ad una maggiore conoscenza delle persone con disabilità.

Parole chiare su cui è bene meditare.

Marco Capecci

aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i Comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali.

Il fatto che siano consentite, non legittima ovviamente comportamenti imprudenti o aggressivi, da parte di nessuno.

E allora veniamo al terzo punto della riflessione.

3. In modus est rebus

Per favorire la mobilità dolce, al di là dei proclami e delle buone intenzioni, occorrono provvedimenti concreti. Tenendo presente che, in questi anni, la situazione italiana ha visto alcune realtà, soprattutto piccole, migliorare lentamente, e altre restare al palo. Fra queste ultime, vi sono certamente le grandi città italiane: Milano, Roma, Napoli... Nella giungla, molti si arrangiano come possono.

Se si vuole tuttavia affrontare razionalmente la questione, non si possono istigare conflitti per fare notizia. E occorre partire dall'assunto che non è solo un problema di legittimità formale, ma anche di comportamenti *fair*.

Se, nel mio buon diritto, mi muovo in bici in una zona pedonale, non sono per ciò solo autorizzato a sfrecciare in zone affollate, sfiorando chi cammina, o mettendo in

atto comportamenti pericolosi ed imprudenti. E similmente, se percorro un marciapiede a tutta velocità, rasentando i portoni, spaventando i pedoni, prendendo le curve a gomito, dimostro di essere un arrogante meritevole di punizione, a prescindere che io sia o meno autorizzato dalla segnaletica a transitare su quel marciapiede.

Il problema è dunque quello del "modo" (*in modus est rebus*), dei modi con i quali alcuni ciclisti - vuoi per ignoranza delle norme, per inesperienza o per arroganza vera e propria - utilizzano queste aree, in relazione agli aspetti di velocità, condizioni di affollamento, prudenza dei comportamenti. Questo ci sembra tutt'altro discorso, senz'altro meritevole di approfondimenti, che chiamano in causa ruoli diversi: quelli di chi educa, di chi controlla, di chi informa, di chi sanziona. Occorre svolgere questi ruoli senza cedere a isterie o manicheismi.

L'Italia non ha bisogno né di guerre di religione, né di conflitti - reali o inventati "ad arte" - tra utenti deboli della strada: ciclisti e pedoni stanno dalla stessa parte. E il movimento ambientalista che, da più parti, chiede di cambiare la mobilità e di incentivare e tutelare la mobilità ciclistica non intende con ciò rappresentare una difesa d'ufficio di comportamenti scorretti e arroganti.

Eugenio Galli



Milano ciclabile

Lungiana-Marche

Approvata in primavera dai CdZ 2 e 9 è stata completata a fine giugno 2013. Inizia all'angolo con via Melchiorre Gioia e prosegue sino all'ingresso del nuovo parcheggio sotterraneo di piazza Maciachini. Nel senso opposto la ciclabile inizia all'angolo di via Farini e termina in via Melchiorre Gioia. L'ampiezza varia da circa due metri, nei tratti in salita, fino a ridursi a della metà sul ponte di piazza Carbonari. In molti tratti è quindi possibile superare un altro ciclista. Si pedala con sicurezza perché le auto rispettano la separazione. La sede stradale ristretta rallenta la velocità dei mezzi motorizzati, mentre in caso di coda si può procedere in scioltezza senza districarsi tra auto e marciapiede. La sicurezza diminuisce al solito diversi metri prima degli incroci, dove la sede ciclabile si interrompe.

Pellegrino Rossi

Completata nel giugno 2013, segnaletica inclusa, è ricavata nel sedime del vecchio tram extraurbano "Mombello" ed è lunga 800 metri. Inizia dopo il ponte della ferrovia, fronte via Trevi, e termina all'incrocio con via don Grioli, dirimpetto alla fermata Affori Centro della MM3. Da via Don Grioli e da via Trevi si può raggiungere la ciclabile di viale Enrico Fermi che corre parallela. La pista è a doppio senso, abbastanza larga e protetta dalla sede stradale da una banchina rialzata in prossimità delle fermate dell'autobus e separata dal marciapiede vero e proprio da una canalina per il deflusso delle acque. La sosta selvaggia delle auto è così scongiurata. Gli incroci e i passi carrabili sono ben segnalati. L'unica interruzione è in corrispondenza dell'attraversamento di via Grazioli. Critici i due ingressi: da via Don Grioli è su passaggio pedonale mentre, al suo opposto, prima del ponte della ferrovia, l'immissione sulla strada è brusco e richiede molta attenzione.

Pozzobonelli

Inserita in un nuovo giardino di 10.000 metri quadri attrezzato con panchine, giochi per i bimbi e rastrelliere, la ciclabile è parte del progetto di riqualificazione dell'area realizzata con gli oneri di urbanizzazione. Pronta già nel 2012, è stata collaudata quest'anno. Pista di servizio per l'area giochi e per i residenti in zona, prende lo spazio di due incroci: da via Palanzone / Maestri del Lavoro a via Pozzobonelli; da qui a via Sogno. I flussi di passaggio tra pedoni e ciclisti sono separati su itinerari differenti, pavimentati diversamente. Il percorso pedonale porta verso i giochi, quello ci-

Zona 9: nuove corsie crescono

Un report su alcune delle nuove infrastrutture a disposizione dei ciclisti milanesi

cilabile corre lungo il perimetro dell'area. Migliorati gli accessi al Parco Nord, anche se quello che porta nella via privata Cherso prevede solo un attraversamento pedonale. L'attraversamento ciclabile di via Pozzobonelli presenta due scivoli con una pendenza un po' secca ed è senza segnalazione verticale.

Regno d'Italia-Aldo Moro

Situata in zona Niguarda/Bresso, parte dall'incrocio con via Berbera e termina in via Comboni a Bruzzano. Corre lungo due strade molto ampie e con un solo semaforo a regolare il traffico delle auto. Per buona parte del percorso fiancheggia il Parco Nord, che si estende su entrambi i lati ma senza collegamenti. La corsia a senso



Lungiana-Marche: in discesa verso via Melchiorre Gioia



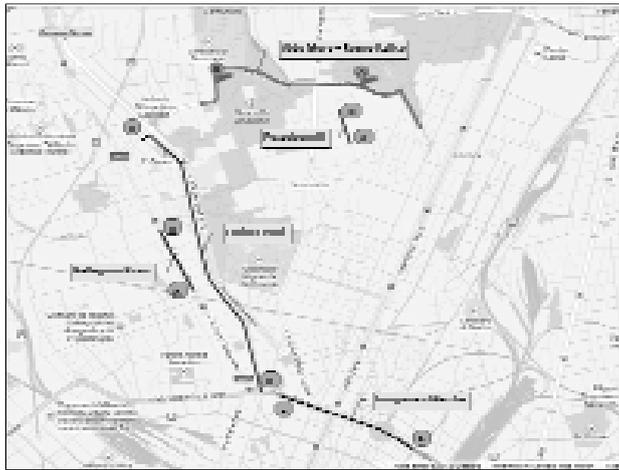
Nelle città storiche italiane - tra queste Milano - uno degli ostacoli alla ciclabilità è da sempre la regolarità del fondo stradale. Quando non è afflitto da buche, rappezzi e binari abbandonati, per le sue caratteristiche tipiche di altre epoche mette comunque a repentaglio la fiducia del ciclista nel proprio mezzo, limitando la diffusione della bici in città. I vari lastricati, pavé, selciati o masselli, di facile usura da parte del traffico pesante e di difficile o costosa manutenzione sono un vero deterrente alla mobilità dolce.

La sicurezza del manto stradale è infatti da sempre in testa alle preoccupazioni degli indecisi, insieme al furto e ai fattori ambientali e di immagine. Adesso sembra proprio che il Comune di Milano sia in fase operativa per la soluzione di questo problema, e su larga scala. Già a settembre è stato risolto l'assetto di piazzale Baracca/corso Vercelli, mettendo i binari a raso e regolarizzando il fondo con un bell'asfalto rosso.

Manutenzione o rimozione: a Milano parte il "Piano della pietra"

Arriva un piano per la messa in sicurezza del fondo stradale, a favore non solo dei ciclisti.

Ma Carmela Rozza, assessora ai Lavori Pubblici, guarda più lontano. In ottobre, insieme con ATM, sono già state mappate le situazioni a rischio in un "Piano della pietra" perché siano poi sottoposte in modo organico alla Sovrintendenza, affinché siano individuati gli interventi compatibili con i criteri di tutela storico artistici. Quello della tutela dell'immagine storica delle città è un tema da affrontare con giudizio e obiettività, perché influisce sulla praticabilità e la sicurezza della mobi-



unico è molto ampia e permette un sorpasso agevole. Risulta molto confortevole e sicura e la velocità delle auto è molto rallentata. Due i punti critici, in corrispondenza delle interruzioni, in prossimità degli incroci: in direzione Milano, angolo via Berbera, e in fondo a via Aldo Moro, nei pressi del cimitero, dove si interrompe bruscamente contro il marciapiede, pur se agevolando l'immissione nella carreggiata automobilistica. Le auto sostano spesso sulla sede ciclabile, sul lato opposto al cimitero.

viale Enrico Fermi

La maggiore delle nuove ciclabili di Zona9 è quella di viale Enrico

Fermi con una lunghezza di 3,3 km. Il suo sviluppo è in direzione Nord-Sud fra piazzale Maciachini e via Vincenzo da Seregno e corre parallelamente all'asse Crespi-Fermi. L'inizio effettivo della ciclabile può essere individuato già all'incrocio fra viale Jenner e via Valtellina, dato che esiste un percorso ciclabile asfaltato di rosso che attraversa piazzale Maciachini, con un paio di curve, per indirizzarsi verso via Benigno Crespi, dove idealmente inizia la pista. A seguire, la ciclabile è pressoché dritta fino alla fine, all'incrocio fra via Vincenzo da Seregno e via Iseo. La ciclabile può essere divisa in due parti. La prima, più breve, va da piazzale Maciachini all'incrocio fra le vie Crespi e Bovio: ricavata fra sede stradale e marciapiede, conta molti punti di attenzione, fra incroci stradali, accessi da passi carrai e attraversamenti pedonali; inoltre la forte presenza di pedoni genera una notevole possibilità di invasione della sede ciclabile da parte degli stessi. La seconda parte, più lunga, è invece nettamente separata dalla sede stradale, ha solo due incroci stradali (via Cannero e via Brusuglio) ed è sempre affiancata dal percorso pedonale, ma le possibilità di promiscuità con i pedoni in questo tratto sono scarse a causa della minor presenza di questi ultimi. Per chi arriva da Maciachini c'è la possibilità, svoltando a sinistra e prendendo la via Trevi o la via Valeggio, di congiungersi con la nuova ciclabile di Pellegrino Rossi.

Marco Capecechi e Danilo Fullin



Pellegrino Rossi: l'attraversamento per l'ingresso al supermercato



Gardino Pozzobonelli: la ciclabile verso via G. da Velate



lità dolce quindi, a cerchio chiuso, di nuovo sull'immagine della città. In altre parole, se una città conserva la sua specificità ma non garantisce la sicurezza e l'efficienza il bilancio è negativo. Si tratta quindi, sottolinea Rozza, di vedere di concerto quali materiali storici possano essere conservati, quali messi in sicurezza e quali sostituiti.

Apparentemente l'operazione è a costo zero per le esangui casse comunali, visto che l'onere sarebbe di ATM e degli altri enti coinvolti, che risparmierebbero a loro volta su cantieri e manutenzione. Aspettiamo di capire se le rimozioni di materiali non conformi si trasformino poi in un gioco delle tre carte, con riposizionamenti in altre aree degli stessi. Una volta fatta una scelta, speriamo di non tornare indietro! A questo proposito, noi ciclisti speriamo soprattutto di vedere almeno le nuove ciclabili libere da fondi stradali sconnessi e pericolosi, pensando anche alla precaria situazione di quelle esistenti.

Federico Del Prete



Io resto fuori

Le biciclette sporcano? Chiedete agli amministratori di condominio.

Se sono in bici, sembro povero? La due ruote a pedali è più brutta di un'automobile? Secondo me no, ma molti la pensano ancora così. Tra questi anche gli amministratori degli stabili, che spesso alimentano la quotidiana casistica di rifiuto al parcheggio delle bici nei cortili, perché inadeguata al contesto (?) o semplicemente perché toglie spazio alle auto, notoriamente esempi di bellezza e ottimizzazione dello spazio. Questo anche se esiste una norma che delle bici inequivocabilmente permette il parcheggio in ogni caso.

Parcheggiare le bici nei cortili delle abitazioni dovrebbe essere l'ennesima misura per la promozione della ciclabilità stabilita a livello nazionale, ma è ancora affidata alle delibere locali. Milano in questo senso è confortata

tenzione, l'assessore Pierfrancesco Maran ha inviato a fine luglio una lettera a tutti gli amministratori condominiali del territorio per ribadire la validità della norma, visto che spesso i condomini fanno orecchie da mercante alle richieste degli inquilini come dei proprietari ciclisti.

Maran ha insistito non solo su un diritto, ma ha anche dato consigli sulla sua applicazione, indicando le rastrelliere più idonee alla custodia delle bici. Nella lettera dell'assessore è anche annunciato uno standard numerico per il calcolo degli stelli necessari caso per caso. La lettera di Maran segue e sostiene l'operato di associazioni come la nostra, che negli anni hanno tenuto alta la guardia sulla concreta applicazione di questa norma, seguendo le numerose segnalazioni dei cittadini, rispondendo ai nu-



Molte persone sono costrette a lasciare la bicicletta in strada

dall'art. 51 del Regolamento Edilizio comunale, che stabilisce il diritto di parcheggiare la bicicletta a chi vive e lavora nei numeri civici collegati al cortile.

La norma favorisce di fatto lo sviluppo della ciclabilità anche negli spazi privati, oltre che sul suolo pubblico: se la mia bicicletta è custodita bene dove vivo o lavoro, sarò incoraggiato ad usarla più spesso. Vista la resistenza dei singoli contesti all'applicazione di questa norma e le numerose segnalazioni giunte alla sua at-

merosi quesiti e offrendo anche supporto legale.

Vediamo se adesso si potrà mettere un punto anche su questa faccenda. Di certo c'è che in Italia si sta alzando un vero e proprio coro di petizioni: ultima in ordine di tempo quella romana, che ha raccolto in poco tempo cinquemila firme da recapitare al sindaco Ignazio Marino, facendo intanto approvare una mozione per modificare il regolamento edilizio.

Federico Del Prete

Ciclobby Notizie ha voluto incontrare l'assessore Pierfrancesco Maran all'indomani della sua nomina a delegato ANCI per la mobilità, per fare il punto su uno scenario un po' più ampio della consueta Milano: le buone pratiche messe in atto dal capoluogo lombardo sono ritenute un riferimento sia in Italia che in sede internazionale. L'assessore ci riceve cordialmente nel suo studio di piazza Beccaria.

D.: Il suo recente incarico di delegato ANCI per la mobilità è uno dei risultati della strategia milanese in favore di una mobilità allineata ai livelli europei. Cosa c'è di realmente operativo nel suo nuovo ruolo?

R.: Molte grandi città italiane riconoscono che Milano in questo momento sta innovando molto in tema di mobilità. L'ANCI ha la volontà di tornare ad essere protagonista della vita sociale del Paese e si sta quindi cercando di strutturare gli incarichi come il mio perché abbiano una funzione operativa. Ci sono in particolare quattro grandi obiettivi che ci siamo posti come assessori delle grandi città e che poi condivideremo in ottobre con l'assemblea ANCI di tutti i comuni. Il primo è la necessità di regole sul fondo nazionale dei trasporti: è il tema delle risorse e degli investimenti. Il secondo è chiedere una grande innovazione sul sistema dello sharing, in particolare del car sharing, e ciò potrebbe anche necessitare di una legge nazionale; anche su questo l'interesse nazionale su ciò che accade a Milano è fortissimo. Terzo, ci siamo lamentati per anni sul fatto che il codice della strada sia poco attento alla mobilità dolce. Ecco, questo deve diventare un'opportunità per provare a modificare le regole: sarà complicato, sarà difficile, ma ci proveremo anche attraverso ANCI. Il quarto tema sarà la logistica merci, che è una delle grandi questioni relative al traffico delle città: proprio a Torino, qualche settimana fa, è stato firmato un protocollo con le categorie, e chiediamo che su questo si possano ottenere risultati di migliore efficienza economica, rispetto ambientale e qualità delle città.

D.: Milano sembra essere al centro del dialogo tra città anche fuori dai confini nazionali. Lei è andato recentemente in visita alla Transport for London, Pechino e Bogotà sono venute qui da noi. Cosa cerca Milano all'estero, cosa cercano le altre città a Milano?

R.: Credo che la mobilità in ambito urbano stia vedendo ovunque nel mondo una rivoluzione. Tenersi aggiornati è indispensabile. Ecco il motivo per cui io stesso ad agosto ho cercato di confrontarmi di persona sia a Londra che a Mosca ascoltando esperti internazionali, cosa che purtroppo capita poche volte in Italia. Ma qualche buona pratica iniziamo ad averla anche noi; la congestion charge (AreaC) ad esempio interessa molto; e Milano, con Londra e Stoccolma, è uno dei principali contesti di studio in ambito mondiale. L'elemento positivo di tutto ciò è che Milano è tornata ad essere un elemento di interesse a livello internazionale; sia perché ha voglia di mettersi in gioco, sia perché ogni tanto qualcosa da insegnare riesce ad avercelo. Il dialogo tra aree metropolitane diverse permette certamente di migliorare le proprie azioni.

D.: I provvedimenti messi in campo dalle amministrazioni su temi di mobilità sono spesso percepiti come limitazioni della libertà personale. Le reazioni dei cittadini sono di diffidenza se non di opposizione: cosa si può fare per migliorare il consenso sulle decisioni prese?

R.: Ovviamente questo non è solo un problema di Milano: i danesi si lamentano delle piste ciclabili di Copenhagen, i londinesi e i parigini delle loro metropolitane, eppure questi esempi sono da noi considerate eccellenze. È importante considerare sempre di più le persone prima di tutto come cittadini. Quindi, lavorare avendo piena consapevolezza sia dei limiti di azione - le risorse che diventano sempre più scarse, le difficoltà oggettive - sia del fatto che vanno contemperati i

Quando un traffico ciclistico significativo diventa un bene per tutti

In un'intervista esclusiva
Pierfrancesco Maran racconta a Ciclobby Notizie la rivoluzione della mobilità in Italia e all'estero

diversi effetti delle decisioni stesse. Ogni volta che sanzioniamo un'auto in sosta vietata sul marciapiede tocchiamo ciò che era percepito come diritto dal cittadino abituato a parcheggiarci sopra ma, come dovrebbe essere, ripristiniamo il diritto di tutti coloro che adesso hanno il marciapiedi libero, tanto per fare un esempio. Il confronto, a volte aspro, aiuta a rendere chiare le scelte. AreaC è stata per sei mesi un elemento di fortissimo dibattito nella città: tutti si sono fatti un'idea, che fossero a favore o contro il provvedimento, ma avendo comunque ben chiara la linea strategica che il Comune di Milano aveva preso. Riuscire ogni tanto a prendere dei semplici temi di mobilità ed elevarli a racconto di una trasformazione della città aiuta i cittadini a ben comprendere la direzione che si prende; può essere condivisa o meno, però questo aiuta poi a gestire i piccoli ed i grandi conflitti.

D.: Secondo dati AMAT, dopo mezzo secolo a Milano si è invertito il rapporto tra traffico privato e trasporto pubblico, oggi al 48% contro il 43% di auto private. Secondo la stessa fonte, la

quota percentuale di pedonalità e ciclabilità rimane però senza variazioni significative dal 2005, nonostante gli investimenti e le decisioni prese da allora. Cosa manca alle politiche milanesi per tornare ad avere un traffico ciclistico a due cifre?

R.: Sono grandi numeri che indicano soprattutto una tendenza. A proposito di ciclabilità penso che da un lato ci sia sicuramente un tema infrastrutturale, ma c'è soprattutto un tema di consapevolezza dei cittadini,

in crescita anche sui temi della ciclabilità: ciò è testimoniato dal successo del bike sharing o dai dati del censimento di Ciclobby meglio di quanto possano fare i macronumeri. Però credo che sia proprio quello il punto, insomma: le istituzioni fanno la loro parte, le infrastrutture che arriveranno entro il 2015 saranno certamente importanti ma, guardando ad esempio le questioni climatiche, ci sono città molto più inospitali di Milano con un tasso di ciclabilità estremamente più alto. Come dice anche il sindaco di Londra Boris Johnson, per far crescere la bicicletta non bisogna soltanto costruire piste ciclabili, ma bisogna raccontare che anche attraverso la bicicletta una città cambia diventando più efficiente e più bella. Che si vada in bicicletta o no un traffico ciclistico significativo diventa un bene di tutta la città. Alla fine questo cambiamento finirà per emergere anche nelle macrostatistiche.

D.: Il recente studio su base europea pubblicato dalla rivista «Lancet» accerta definitivamente la stretta relazione tra inquinamento atmosferico, soprattutto quello da particolato sottile, e l'incidenza di tumori alle vie respiratorie. La Lombardia ha un triste primato di questa patologia. Cosa si può fare per incidere a breve termine su emergenze di questo tipo?

R.: Non esistono provvedimenti che ci permettano di ottenere risultati significativi nel breve tempo. Bisogna avere la costanza e la determinazione di istituire passo dopo passo un cambiamento che sia strutturale, sia con iniziative normative, sia attraverso l'aumento della consapevolezza dei cittadini. Le domeniche a spasso servivano principalmente a questo. Dal punto di vista invece dei provvedimenti strutturali, prendiamo il lavoro che è stato impostato dal ministero dell'ambiente quest'estate: non a caso sono state convocate solo le regioni. In questi anni i provvedimenti importanti per ridurre il traffico e le emissioni sono stati a carico delle sole città, ma questo non ha ovviamente inciso ad esempio sulla logistica merci, sui mezzi pesanti, sul calo dell'offerta ferroviaria che c'è stato in tante regioni del Nord Italia. Chiudere al traffico Milano può essere ininfluente rispetto al dato del PM10, perché il problema non è cosa si fa nei confini comunali di Milano ma cosa si fa in tutta la Pianura Padana. Già avere individuato la dimensione giusta del problema è un primo passo; essendo però coscienti che provvedimenti anche estesi non provocheranno una riduzione delle emissioni inquinanti nell'arco di pochi mesi; sarebbe ingeneroso pretendere nei confronti dell'impegno delle amministrazioni, ma misurabile solo sul fatto che le azioni concordate vengano svolte e perseguite nel tempo, o meno.

(intervista di Federico Del Prete)





BikeMi: la manutenzione è importante anche per la bici pubblica

La moltiplicazione dei servizi di mobilità condivisa va, a nostro avviso, considerata come un fatto positivo. Per quanto riguarda le auto, (recentemente a Milano è stato attivato Car2Go che ha affiancato la tradizionale offerta di GuidaMi e già si preannuncia un possibile terzo operatore) un buon servizio di car sharing consente di supportare l'abbandono del modello culturale che ha di fatto elevato per decenni il possesso dell'auto a una sorta di stato di necessità. In molti casi, peraltro, anche quando questa condizione è solo presunta, apparendo invece manifestamente un alibi dovuto alla pigrizia di modificare abitudini consolidate.

Eper il bike sharing? Anche questo è un servizio utile, anche se ovviamente per motivi diversi rispetto al car sharing. La bici condivisa non va infatti pensata con l'obiettivo sostituire la bici di proprietà, quanto piuttosto considerandola una modalità di integrazione diffusa del trasporto pubblico per la mobilità breve, quella del cosiddetto "ultimo miglio". La formula del bike sharing è anche conveniente per il significativo ri-

Le inevitabili disavventure tecniche delle bici pubbliche sollecitano un dispositivo di feedback a disposizione degli utenti.

sparmio sui costi di manutenzione rispetto alla bici propria, a condizione però che l'intero parco di bici condivise sia sottoposto a controlli costanti.

Su questo aspetto, molti utenti riferiscono che capita frequentemente di trovare bici del BikeMi con problemi di manutenzione. Io stesso, che pure non sono un grande utente del BikeMi (anche se ne sono un convinto sostenitore) poiché utilizzo abitualmente la mia bici, nelle poche occasioni in cui, quest'anno, ho utilizzato il bike sharing ho dovuto constatare l'esistenza di problemi: una volta il sellino non si riusciva a



bloccare e tendeva a ruotare su se stesso; una seconda ho riscontrato problemi nel sistema di trasmissione della pedalata.

L'ultima volta, poche settimane fa, ho prelevato il BikeMi in piazzale Lagosta e dopo poche decine di metri mi sono reso conto che il cambio non funzionava e che la pedalata procedeva a scatti, girando anche a vuoto. Raggiunto (a piedi) lo stallo più vicino ho lasciato la bici e chiamato il servizio clienti.

Il sistema di Bike sharing di Milano, primo in Italia e 4° al mondo per grandezza e complessità, oggi conta 187 stazioni attive, collocate nei punti strategici e di grande afflusso della città, fuori e dentro la Cerchia dei Bastioni, con 3.400 bici in circolazione. Lo scorso anno, in quest'epoca, le stazioni erano 145 con 2.340 bici.

Ne ha fatta di strada da quel 3 dicembre 2008, giorno che ha visto prelevate le primissime biciclette, di fronte ad un pubblico incuriosito e a numerose autorità pubbliche.

Ma è nel corso dell'ultimo anno che BikeMi ha registrato un incremento straordinario di utilizzi ed iscrizioni. Nel mese di settembre del 2012, il numero di abbonamenti annuali attivi era di 15.940, 22.306 gli occasionali sottoscritti e 148.751 gli utilizzi registrati solo in quel mese, con una media infrasettimanale di 6.027 prelievi al giorno.

Il 2013 porta gli utenti annuali attivi a superare quota 24.000 (precisamente 24.069 con un incremento del 51%), gli occasionali a oltre 37.969 (in aumento del 70%) e gli utilizzi

Super BikeMi! Record dei record

del mese a 233.779 (+ 57%) con una media infrasettimanale che supera i 10.000 prelievi al giorno (+ 66%).

Anche il servizio notturno ha avuto una crescita esponenziale. Sempre nel mese di settembre 2013 è stato registrato il prelievo by night da record - 682 bici in notturna - con un incremento del 197% rispetto allo stesso giorno dello scorso anno.

Inoltre, tra il 16 e il 22 settembre si è svolta la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, con iniziative in tutto il continente. Proprio in quei giorni, BikeMi ha raggiunto il record assoluto di prelievi in un giorno. Solo nella giornata di martedì 17 settembre sono state prelevate 10.495 bici.

Il Comune di Milano aveva messo in palio un premio speciale per il primo abbonato che avesse toccato soglia dei 10.000 prelievi in un



giorno. Il fortunato utente si chiama Aniello D. e ha ricevuto un abbonamento gratuito a BikeMi per 10 anni (nella foto).

BikeMi è uno dei migliori sistemi che, per livello di efficienza e funzionalità, Clear Channel gestisce al mondo.

Complice del successo è anche l'implementazione del servizio, che porterà all'attivazione di un totale di 216 stazioni e 4.000 bici entro la prossima primavera.



Per prelevare una nuova bici occorre attendere 15 minuti e il contact center non poteva in alcun modo intervenire. Ero già in ritardo, e ho quindi optato per la metropolitana.

Da qui, per concludere, ricaviamo due proposte che sottoponiamo ai gestori del servizio BikeMi.

Primo, dare la possibilità all'utente di fornire un feed-back immediato attraverso i terminali di lettura al momento in cui si restituisce la bici, anche molto semplicemente con degli emoticon (le faccine di internet), che esprimano il grado di soddisfazione rispetto alle condizioni di manutenzione della bici che si è appena utilizzata.

Secondo, dare al call center la possibilità di intervenire con uno sblocco immediato di una nuova bici quando, per un problema, l'utente debba restituirla (non è detto che sia possibile per tutti attendere un quarto d'ora per il prelievo successivo).

Eugenio Galli

Quando un paese può dirsi realmente sviluppato?

Siamo abituati a confrontarci con le politiche per la mobilità di città del profondo Nord: Amsterdam, Berlino, Stoccolma... Ma questa volta dobbiamo andare in Sud America, e in particolare in Colombia: è il sindaco di Bogotá, Gustavo Petro, che ci dà una bella lezione con la frase:

Un paese è sviluppato non quando i poveri posseggono un'automobile, ma quando i ricchi usano i mezzi pubblici e la bicicletta.

C'è da dire che Bogotá dimostra da tempo un grande interesse per buone pratiche di mobilità innovativa, e ha guardato così anche a Milano per la sua AreaC (vedi intervista a Pierfrancesco Maran in questo numero).

Non spegniamo i motori alle città!

Un consigliere di Ciclobby nella tana del lupo: una provocazione al convegno pro auto, Missione Mobilità

Dopo essermi trovato in tante occasioni di confronto su temi di mobilità di fronte ad una platea sostanzialmente d'accordo con le mie convinzioni, ecco arrivare un'invito ad una manifestazione dove il programma esprimeva un punto di vista altrettanto radicale, ma non a mio favore. Si è trattato dell'edizione milanese del convegno Missione Mobilità (16 settembre 2013), l'annuale appuntamento dei fautori di un traffico motoristico indiscriminato.

L'AMOER, Associazione per una Mobilità Equa e Responsabile (sic!) aveva visto su YouTube il book trailer del mio libro e, pur non avendolo letto, era rimasto colpito dalla frase "usare il più possibile la bicicletta", piuttosto che "sempre", come ci si sarebbe aspettato da un "NoSUV", come sono stato subito dipinto ai convenuti. Ospitato nella sede ACI, sostenuto da cinque costruttori tra cui la nostra FIAT, il convegno è servito a sensibilizzare le istituzioni sulle sorti della filiera automotive italiana, sommersa dalla crisi ma ancor più dalla disaffezione per un modello di mobilità centrato quasi esclusivamente sul traffico privato.

I politici invitati erano di livello sia nazionale che locale, con il presidente della commissione finanze della Camera Daniele Capezzone, il viceministro dell'Economia Luigi Casero, gli assessori alla mobilità milanese e torinese Maran e Lubatti. C'era poi ANCM, EICMA, UNRAE: insomma, la "task force" dell'automotive, come la chiama Pierluigi Bonora, il presidente AMOER che ha organizzato il convegno. Ci sono poche strade ed autostrade, pochi parcheggi, il traffico non scorre, le immatricolazioni latitano.

Di chi è la colpa? Del governo, naturalmente. Del governo che non interrompe la funesta tendenza a limitare il traffico privato con provvedimenti che vanno dalla vituperata AreaC milanese - Maran ha dovuto dimostrare di avere le spalle sufficientemente larghe, di fronte ad una platea a tratti vocante - ai semplici dissuasori a cunetta sulle strade secondarie o in prossimità di incroci pericolosi: rompono i semiassi, sono pericolosi anche per le ambulanze!

Bisogna tagliare le accise sulla benzina, ridurre le assicurazioni, togliere il superbollo sulle auto di lusso, fare autostrade sotto i quartieri, alzare i limiti di velocità, rendere le

spese per l'auto detraibili per tutti! Insomma, "non spegniamo il motore alle città", dal titolo della sezione conclusiva del convegno. Di fronte a tanta forza di volontà è difficile non essere sarcastici, ma anche non sentire qualche brivido scendere lungo la schiena.

Le reazioni dei politici più coinvolti (Capezzone e Casero) sono garbate, ma ferme. Per Capezzone quelli che si oppongono ai SUV sono intanto dei razzisti, ed il governo farà certamente qualcosa per salvare la filiera. Casero, pur essendo un motorista convinto, fa notare che invece di chiedere aiuti finanziari le aziende dovrebbero lavorare piuttosto sul clima che si è creato a sfavore dell'automotive, magari chiedendosi perché, senza contare che il Paese di soldi ne ha ben pochi per salvare qualsiasi comparto. Comunque vedremo, ha



aggiunto. Ma le vere perle sono arrivate più avanti. Vittorio Feltri ha riferito di avere due SUV, uno per sé ed uno per la moglie, perché lo fanno "sentire libero".

Il direttore del museo Ferrari di Maranello ha lanciato una succosa proposta: visto che l'Italia è il paese dell'arte, della bellezza e delle città storiche, perché non mettere delle Ferrari in esposizione permanente nelle più belle piazze d'Italia? I cittadini potrebbero così godere sempre della bellezza dell'automobile nella sua massima espressione!

La platea rumoreggia, c'è un limite a tutto, ma il moderatore passa la palla a Feltri, che rincara dichiarando che fosse per lui le Ferrari le metterebbe anche sul Duomo di Milano. Io sono riuscito a fare il mio intervento un po' al ritmo di quelli che leggono le avvertenze di legge nelle pubblicità dei farmaci, ma sono arrivato in fondo.

Dopo tanti convegni di tristi detrattori dell'automobile un po' di svago ci voleva, che diamine! Il tutto, durante la settimana europea della mobilità, naturalmente.

Federico Del Prete



Milano ciclabile



In bici la festa è più festa

Quando sposarsi è come andare a una critical mass

Venerdì si sposa Valeria, mia figlia, mi dice Lino, il simpatico signore che abita nel mio palazzo.
- Dai, venite a vederci, continua con entusiasmo. Sinceramente il giovedì sera mi sarebbe toccato il solito turno di notte. Mah. Sì, forse devo vedere. E intanto ci penso un po' su.

- Dai, venite, portate anche i bambini, dopo la cerimonia ci spostiamo tutti in bici, se ne esce Lino. Cosa!? - No, dico, ho capito male.

Il venerdì mattina, alle dieci e quaranta, con Gabriel e Nicole, siamo a cavallo delle due ruote ad aspettare la sposa fuori di casa. Ecco-



la! Vestito bianco con un vistoso fiocco verde dietro la schiena. È accompagnata da Lino. Appena esce di casa e si reca a piedi verso la chiesa, subito come schegge dal cielo ecco due tipi elegantissimi sfrecciare per strada con le loro bici. Il percorso è brevissimo, in men che non si dica siamo sul sagrato. Quasi quasi non troviamo neppure un palo per legare le bici da tante ce ne sono, pare di essere ad Amsterdam. Ma quello chi è? Caspita, è lo sposo. Diego. Vestito grigio, cravatta verde e, udite udite, All Stars verdi. Che personaggio.

La cerimonia è di quelle che non si scorda. Lino, una delle letture, quella del Cantico dei Cantici, mi intenerisce, l'avevamo scelta anche io e Deborah per il nostro matrimonio, e che dire del coro con le canzoni di don Bosco, da ex allievo salesiano mi sono commosso. Scambio degli anelli, lacrima di papà e mamma, ap-

plauso, si sono sposati. Inizia quello che non so come definire se non come una delle cose più folli, più belle, più originali, più casinare, più emozionanti, più, più, più.

Tutti in sella, tanti muniti di fischietto, palloncini colorati appesi alle bici, un tizio diversamente abile con la sua hand bike spicca in mezzo a tutti. Perché è diverso dagli altri direte voi. Certo che è diverso rispondo io, è il più figo di tutti. E gli sposi dove li abbiamo lasciati? Eccoli su una bibici, e chi non sa cos'è una bibici vada a vederselo su internet perché non ho tempo di spiegarvelo: non per cattiveria, è che gli sposi stanno per partire e io non ho ancora slegato le bici mia e dei miei figli. Cavolo, si parte! Sdedeng, sdedeng, sdedeng!

Ovviamente non potevano mancare le latine dietro ai pedali degli sposi. Palloncini fischietti e bici invadono le strade di Milano, e poco importa se la fiumana di ruote blocca il traffico, gli automobilisti spengono il motore delle auto, applaudono fischiano, suonano i clacson. Chi si è perso il passaggio della sposa chiede ai ciclisti:

- Ma è per la pace?

- È un matrimonio, ma va bene anche per la pace.

C'è un tizio che è una via di mezzo tra Indiana Jones e Brad Pitt, capelli biondi e lunghi legati in una piccola coda e cappello di paglia a tesa larga. E che dire del ragazzo con quei baffoni alla Vittorio Emanuele, eccezionale. E le donne? Elegantissime, con i loro bei vestitini colorati e il rimmel che fa a pugni con il sudore, su un po' la gonna senza pudore e pedalare. Fermi ai semafori in gruppo diamo il meglio. La gente si affaccia dai balconi e applaude, i negozianti escono per strada a salutare.

Dopo un paio di chilometri entriamo nella pista ciclabile della Martesana, ora tutto è un po' più tranquillo, ma l'euforia e l'entusiasmo non tramontano. Una ragazza sulla bici da corsa "molla il colpo" e si fa portare in canna dal fidanzato mentre un amico si offre di "tirare" la bici abbandonata. Un bimbo cade, nessun problema, come un guerriero di Sparta sale in sella e riparte. Dopo cinque chilometri, colpo di scena: i nostri eroi hanno organizzato un simpaticissimo "pit stop" con rinfresco presso l'anfiteatro nel parco Martesana.

Che spettacolo. Lo spumante gelato va giù che è un piacere, con moderazione ovviamente, due olive, qualche patatina, mentre lo sposo instancabile continua a fare girotondo in sella al suo velocipede con la sua signora incollata dietro. Niente di più facile che ora arrivi qualcuno a chiederci l'autografo, siamo l'ombelico del mondo.

- Dai, tutti sulle gradinate per una foto! Esorta Diego, appena sceso dalla bibici.

- No, dai, dico io, - sono un imbutato, manco ci conosciamo. Non voglio rovinare la foto mettendomi in mezzo.-

- Tranquillo, sono un imbutato anch'io, rispon-

Parole su due ruote



L'unica del quartiere

Fece un bagno e si trovò sommersa dai ricordi della sua infanzia. Sentiva le proprie urla di gioia il giorno in cui suo padre le aveva regalato una bicicletta per andare a scuola. Era l'unica bambina del quartiere ad averne una.

Tahar Ben Jelloun
Partire (Bompiani 2007)

de lo sposo senza fare una piega.

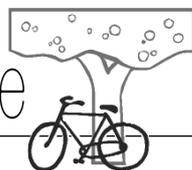
Dopo qualche minuto, di nuovo tutti in sella verso il ristorante che si trova al parco Lambro, altri cinque chilometri. Gabriel e Nicole resistono bene. Ancora chiasso e clamore, sorpresa e complimenti da parte di estranei travolti dall'entusiasmo. L'arrivo al ristorante coglie gli invitati stanchi, sudati ma gioiosi. Insieme ai bambini saluto gli sposi e ringrazio della bella iniziativa. Che spettacolo. Buona vita ragazzi.

Maurizio Costa
da "L'Ecclettico, 2 ruote leggere",
www.rudyz.net/ecclettico

La bicicletta non è niente senza l'uomo, a volte è vero anche l'inverso... La bicicletta non è solo un mezzo per farsi una passeggiata domenicale o soltanto un mezzo di trasporto urbano. La bicicletta è un modo per conoscere il mondo, per riflettere su se stessi e sugli altri, unità di misura del tempo e dello spazio, incrocio di strade, meccanismo perfetto in grado di riportare l'uomo indietro nel tempo all'età dell'infanzia, antistress e scacciapensieri, legame tra l'uomo e la natura. In breve, uno stile di vita. Claude Marthaler, "Lo Zen e l'arte di andare in bicicletta", Ediciclo.

Questo lo sanno bene i protagonisti di BiciMondo, la nostra rassegna di scrittori e viaggiatori in bicicletta, e ce ne danno contezza con i loro racconti e immagini nelle serate dei giovedì di fine mese. Per rivivere insieme le vostre esperienze, attendo la segnalazione dei racconti e delle immagini delle vostre vacanze in bici e che verranno presentati nella prossima stagione insieme a libri in tema.

Mariella Berti
mariagabriella.berti@libero.it



Il censimento si fa in tre

Come ogni anno, nel bel mezzo della Settimana della Mobilità Sostenibile, abbiamo messo in piedi il 12° Censimento dei ciclisti urbani di Milano. Un appuntamento storico che ha visto crescere, specialmente in questi ultimi due anni, l'attenzione intorno a sé. L'anno scorso abbiamo iniziato una collaborazione con Regione Lombardia, istituendo, insieme al coordinamento regionale Fiab, il rilevamento in tutti i capoluoghi di provincia.

Questa anno con il Comune di Milano abbiamo cercato di allargare il territorio censito, analizzando l'area coperta dalle telecamere di AreaC. AMAT, l'agenzia Mobilità Ambiente e Territorio del Comune, si è preoccupata di trattenere le registrazioni dei passaggi effettuate nel giorno del "nostro" censimento.

Ora i loro tecnici e i nostri volontari stanno "sbobinando" i filmati e contando i passaggi bici. Questa operazione, lunga e un po' noiosa, è necessaria perché il sistema non è in grado di riconoscere automaticamente le biciclette.

I dati che scaturiranno da questo lavoro sono sicuramente importanti: sarà possibile integrare i dati delle nostre "storiche" postazioni e si potrà raffrontare il numero dei passaggi delle bici con quelli di auto e moto, arrivando

ad avere, su molte postazioni il dato di modal split, la percentuale fra gli spostamenti in bici e gli altri mezzi particolarmente utile per valutare lo sviluppo dell'uso quotidiano della bicicletta. Curiosi?

Nel prossimo numero riporteremo i dati completi di valutazioni e tendenze.
Valerio Montieri

Per la dodicesima edizione di questo importante appuntamento i volontari di Ciclobby possono "contare" anche su altri occhi...



12° Anno di censimento CICLOBBY dei ciclisti milanesi. Agli 80 volontari di CICLOBBY un cordiale saluto Aldo Muzzeo

BiciMondo



Le serate già in programma:

Giovedì 28 novembre ore 19

Nel nome di Marco

Michele Marziani ci presenta il suo nuovo libro "Nel nome di Marco" Ediciclo.

A dieci anni dalla scomparsa di Marco Pantani, il mito del Pirata, tra ascesa e caduta, viene ripercorso nella personale vicenda del protagonista, un ex sacerdote.

Con l'autore dialogherà Gino Cervi, scrittore e giornalista. Un bicchiere di vino offerto da

gli amici e appassionati ciclisti dell'azienda agricola La Basia sul lago di Garda concluderà la serata. Libreria Popolare di via Tadino - Milano via Tadino 18

Giovedì 16 gennaio ore 19

Velopensieri

Francesco Ricci presenta il suo libro "Velopensieri. Un ciclista fuori dal gruppo", Ediciclo. Riflessioni sul senso della vita che scaturiscono durante escursioni ciclistiche più che altro solitarie, tra sudore e tornanti. Dialogherà con l'autore Marco Zapparoli (Marcos y Marcos). Libreria Popolare di via Tadino - via Tadino 18 Milano

Giovedì 30 gennaio ore 21

The Big Chill - Ireland - Scotland - Iceland - Norway

Alla scoperta del Grande Nord con una buona attrezzatura fotografica. Fotoracconto di Fulvio Silvestri. Fiab Ciclobby - via Borsieri 4/E Milano

Giovedì 13 febbraio ore 19

Compratevi una Bicicletta!

Federico Del Prete presenta il suo libro: Compratevi una bicicletta! Come liberarsi

dalla dipendenza da automobile e cambiare la propria vita, Ediciclo. Un saggio semiserio sulla dipendenza da automobile raccontato sul filo di una conversione personale dai mezzi a motore alla bici. Dialogherà con l'autore Gino Cervi, scrittore e giornalista. Libreria Popolare di via Tadino - via Tadino 18 Milano

Giovedì 27 febbraio ore 21

L'emozione della natura in sella con Ciclobby MTB

Vuoi sapere come scoprire la natura, specie quella ancora a portata di mano ma ignorata dai più? Con una breve e variopinta presentazione, i partecipanti, i percorsi, i salti e le salite, i momenti di meraviglia e quelli di ilarità delle gite MTB di Fiab Ciclobby Milano. Racconto e immagini di Silvia Malaguti ed Andrea Scagni. Fiab Ciclobby - via Borsieri 4/E Milano

Giovedì 27 marzo ore 21

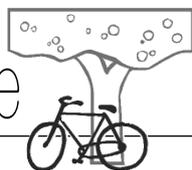
Cilento

Guida Biscaro e Annibale Osti. Da definire

Giovedì 21 aprile

Islanda

Riccardo Cateni e Daniela Villani. Da definire. Per aggiornamenti visita ciclobby.it



Campagna iscrizioni 2014

Più siamo, più contiamo

E se domani investissi il cagnolino della fidanzata di Berlusconi e Ghedini ti chiedesse 100 milioni di euro di risarcimento? Meglio avere l'assicurazione a posto. O no?

Oggi è il 30 ottobre, la mia tessera di Ciclobby del 2013 è nel portafoglio e quindi sono a posto con l'assicurazione, la possibilità di partecipare alle gite e avere gli sconti nei Ciclobby Point. Ma stasera, quando esco dal lavoro, passo in sede e rinnovo per il 2014, la campagna iscrizioni per il nuovo anno è aperta e io incubi come quello di stanotte non ne voglio più avere.

E dire che ieri sera non avevo mangiato pesante e non ero neppure stata a una riunione di condominio: come può essere che abbia fatto un sogno del genere? Era una bella mattina tersa, il cielo azzurro come non capita spesso e io me ne andavo al lavoro con la mia bicicletta, come faccio ogni mattina. Dopo aver attraversato il Parco Solari imbocco la pista ciclabile di via Dezza, dove quotidianamente faccio allenamento di tolleranza nei confronti di mamme con passeggino, pensionati con cane al guinzaglio, fidanzatini e umanità varia che ci passeggia serafica e sussulta se scampanello, stupendosi del fatto che sulla pista ciclabile passino anche delle biciclette.

Pedale e canticchio, quando da un cespuglio salta fuori all'improvviso un barboncino bianco: freno di colpo, sterzo, la ruota sobbalza su una delle radici che sporgono dall'asfalto e io mi ritrovo per terra, praticamente col cagnolino fra le braccia. Ho un attimo di smarrimento, il cagnolino mugola, ma il piede sinistro, incastrato fra ruota e telaio, mi fa male e non riesco a muovermi. È in questa atmosfera un po'

Per dormire sonni tranquilli, rinnova subito la tessera a Fiab Ciclobby!

sospesa che sento una voce che chiama "Dudù, Dudù, piccolino, dove sei?" Dudù? Mi giro e... sì, quella che sta chiamando Dudù è Francesca Pascale, la fidanzata più famosa d'Italia. Cosa ci fa ai giardini di via Dezza? Domanda scema, è un sogno e può farci quello che vuole. Nella fattispecie sta portando a spasso Dudù in compagnia dell'avvocato Ghedini che mi raggiunge, mi guarda dall'alto con

l'occhio ceruleo e con fare minaccioso dice a mezza voce frasi che non capisco. Io cerco di discolparmi, di dire che è il cane che è uscito all'improvviso e che comunque sembra che fra i due sia io quella che sta peggio. Ma io resto per terra, lui incombe e biascica parole che non mi arrivano, capisco solo: "Dovrà risarcirci con 100 milioni di euro". 100milioni di euro? Non so neppure quanti siano, ma se pensano di spaventarmi li sistemo io. Frugo nella borsa, tiro fuori il porta-

foglio e orgogliosa mostro ai due la mia tessera Fiab Ciclobby, dicendogli con tutta la voce che riesco a tirar fuori: "Sono iscritta a Ciclobby, ho l'assicurazione, ve la vedrete tra avvocati." I due danno un'occhiata alla tessera. La Pascale si toglie gli occhiali scuri per vederla meglio e Ghedini esordisce in un ghigno inquietante; io sono sempre in una posizione di



QUOTE ASSOCIATIVE 2014 (nuovi soci e rinnovi)

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

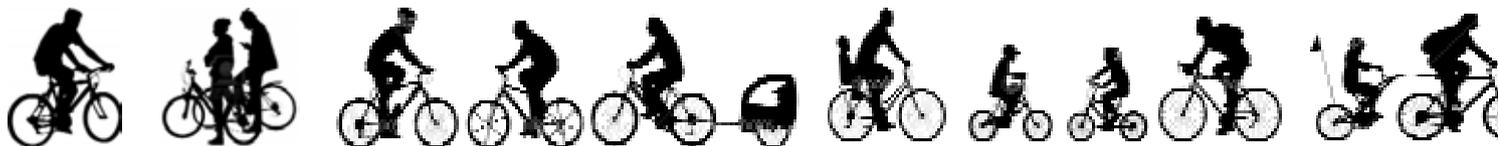
La tessera Fiab Ciclobby ha validità gennaio-dicembre.

L'abbonamento alla rivista BC, la rivista bimestrale della FIAB su ambiente, movimento, cultura, è riservato ai soci ordinari, sostenitori e benemeriti. Per i soci ordinari è necessario richiederlo al momento dell'iscrizione e versare un piccolo contributo spese di 2 euro.

inferiorità, fosse solo perché continuo a stare sdraiata per terra col piede incastrato fra ruota e telaio e loro due mi squadrono davvero dall'alto in basso. Poi sogghignano, riguardano la tessera, si scambiano un'occhiata complice e in coro sentenziano: "Signora, siamo ad aprile 2014 e la sua tessera 2013 è scaduta!" A questo punto mi gira la testa e perdo i sensi, mi appare Travaglio che grida allo scandalo: "È la vicepresidente di Ciclobby e gira con la tessera scaduta!" E no, questo è troppo, proprio io che da anni scrivo gli articoli per ricordare di rinnovare l'iscrizione non posso essermi dimenticata di farlo. Urlo e mi sveglio tutta sudata.

Accipicchia che bello, sento un po' di formicolio al piede sinistro, ma quella che abbaia è Anita, la cagnolina della mia vicina. Siamo in ottobre e non in aprile, ma la campagna tesseramento per il 2014 è aperta e io stasera vado subito a rinnovare.

Stefania Fuso Nerini





Domenica 15 dicembre 2013 e 2 febbraio 2014

Porte aperte a ciclobby per rinnovo iscrizioni e bicisicura

Un'occasione in più, anzi due, per venire in sede a rinnovare la tessera a Fiab CICLOBBY, ma anche per verificare insieme ai nostri meccanici lo stato di salute della vostra bicicletta: domenica 15 dicembre 2013 e domenica 2 febbraio 2014 la sede di Ciclobby sarà aperta e vi aspettiamo dalle 10 alle 18.

Perché rinnovare subito la tessera

Lo sapete tutti che è tempo di rinnovare l'iscrizione a Fiab CICLOBBY, vero? Sì, avete tempo ancora qualche mese, ma si sa che abbiamo tutti un sacco di cose per la testa e per non dimenticarsene è meglio farlo subito.

L'iscrizione è un gesto importante per confermare il proprio sostegno all'associazione che porta avanti i diritti dei ciclisti e si spende per una politica a favore della mobilità dolce: nella nostra città grazie ai volontari di Ciclobby, ma anche su tutto il territorio nazionale attraverso la Fiab.

Rinnovare è necessario per non perdere la copertura assicurativa, ma la tessera inoltre dà diritto a:

- partecipare a gite, itinerari artistici, incontri culturali, corsi di manutenzione della bicicletta e a tutte le diverse iniziative che i soci attivi organizzano;
- avere diritto all'assicurazione RC, che risponde dei danni che potremmo causare con la nostra bicicletta, e al servizio di consulenza legale e assicurativa per il recupero dei danni che altri potrebbero provocarci;
- restare aggiornati su quanto accade nel mondo delle due ruote grazie al Notiziario Fiab CICLOBBY, alla rivista BC e alle mail e Newsletter che vengono inviate ai soci;
- ottenere agevolazioni nei Ciclobby Point e beneficiare di tutte le convenzioni stipulate dalla Fiab, vantaggi talvolta così interessanti da ripagare ampiamente il costo dell'iscrizione, come per esempio lo sconto del 10% praticato da alcuni operatori turistici sulle vacanze in bicicletta (per poter vedere le numerose convenzioni visitate il sito Fiab e andate alla pagina "Agenzie ed Operatori Turistici che organizzano viaggi in bicicletta").

Come rinnovare la tessera

Potete rinnovare la tessera passando in sede negli orari di segreteria (dal martedì al venerdì dalle 17 alle 19 e il sabato dalle 10 alle 12) oppure in occasione di una delle nostre iniziative, ma se proprio non potete venire a trovarci è sempre possibile iscriversi e pagare direttamente online sul sito www.ciclobby.it.



Prendiamoli da piccoli! Consumo critico... anche di mobilità!

Una delle novità di "prendiamoci Cura 2013", l'ormai tradizionale appuntamento di fine settembre a Rho con i prodotti dell'agricoltura biologica e con i temi della sostenibilità e del consumo critico, è stato il circuito educativo stradale per bambini, realizzato dai volontari di FIAB Ciclobby. Nel parcheggio in piazza Visconti, davanti al Municipio, è stato disegnato un percorso ciclistico che i bambini dovevano affrontare in bici rispettando la segnaletica orizzontale e verticale predisposta. L'idea era di proporre ai bambini una prova di abilità e di capacità di rispettare le regole della strada.

Fin dal mattino sono accorsi i nostri piccoli amici, chi da casa con le proprie biciclette, chi utilizzando quelle messe a disposizione per l'occasione da FIAB Ciclobby, tutti rigorosamente con il caschetto. Per molti di loro non è stato facile percorrere il circuito senza commettere infrazioni o senza invadere la corsia opposta, ma con il sapiente aiuto di Silvia anche i meno esperti sono riusciti a fare del loro meglio per rispettare le regole e la segnaletica.

C'era chi, come Luca, è arrivato con la propria mountain bike ammortizzata, ma, poiché era un po' troppo grande e poco maneggevole in curva, ha preferito montare su una bici più piccola, in modo da percorrere il circuito in modo più agevole. Francesca invece ha preferito girare con la sua bici da passeggio dotata ancora di rotelle laterali, perché non si fidava a usare una bici senza rotelle.

Marco non voleva salire sulla bici della sua misura perché era di colore rosa, per cui ha preferito utilizzare una bici azzurra più piccola, accettando l'idea di faticare di più piuttosto che non montare la bici del colore preferito.

Barbara voleva provare ad andare senza rotelle, ma, dopo aver tentato di pedalare, si è scomposta, ha perso l'equilibrio ed è caduta. Sul momento si è spaventata, ma non si è persa d'animo: è risalita in sella e con cal-

ma, aiutata da Silvia, è riuscita a compiere le sue prime vere pedalate. Poi se n'è andata via contenta.

Come al solito, i maschi si sono distinti per essere più spericolati, badando meno ai segnali e più a confrontarsi fra loro in velocità, rischiando anche più del lecito, mentre le femmine si sono generalmente dimostrate sempre disciplinate e ossequiose della segnaletica. Naturalmente non sono mancate le cadute in serie - Filippo ne sa qualcosa... - ma per fortuna si è trattato solo di qualche botta senza alcuna seria conseguenza.

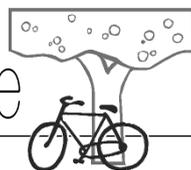
In certi momenti il traffico sul circuito è stato veramente intenso, con bimbi di ogni età su ogni tipo di bici che giravano sul percorso in tutte le direzioni. In quei casi era veramente difficile rispettare le regole e la segnaletica, per cui Silvia ha dovuto sgolarsi più di una



volta per far rispettare l'ordine. A volte invece, quando giravano solo i più piccoli, sembrava di essere in Inghilterra, con tutte le bici che tenevano la sinistra anziché la destra...

Alla fine della giornata, quando ormai tutte le bancarelle avevano ritirato le merci esposte, c'erano ancora parecchi bambini in bici che giravano sul circuito, incuranti dei loro genitori che li chiamavano per tornare a casa. In realtà a loro dispiaceva smettere di pedalare, proprio ora che ci avevano preso gusto...

Daniilo Fullin



Sono ormai troppo avanti con l'età per non ricordare quando accadde. E la cosa mi aveva colpito ancor di più perché avvenuta vicino al mio paese. Anche per questo, ogni estate dall'Alpago salgo alla diga per ricordare quei duemila sventurati. Longarone, Codissago, Erto, Pirago, Villanova, Maè: tutti quei paesi io li avevo visti vivi, prima che scomparissero. Troppe dunque le ragioni per non mancare all'appuntamento con l'iniziativa di Paciclica per il 50° della sciagura del Vajont.

Così, la mattina di sabato 24 agosto sono partito in bici da Tambrè. Tempo variabile, un po' coperto, aria frizzante, non promette bene, forse pioverà... speriamo di no. È alla stazione di Belluno l'appuntamento con il gruppo FIAB Bologna Monte Sole, numeroso e organizzatissimo con pullman e carrello

portabici di ultima generazione. Ad attenderlo ci sono anche gli amici della FIAB di Belluno, capitanati da Bortolo e Beppe, che guideranno il gruppo dei trenta ciclisti lungo il percorso.

Fin da subito capiamo che le nostre guide ci eviteranno, per quanto possibile, le strade trafficate. Appena usciti dal centro di Belluno, infatti, prendiamo una sinuosa ciclabile che si snoda a monte della statale, fin oltre Ponte nelle Alpi. La prima tappa è alla centrale ENEL di Soverzene, il "cervello" che comanda le acque che dai bacini idroelettrici delle valli circostanti arrivano al Piave. Nel bellissimo mosaico che campeggia nell'atrio della Centrale è beffardamente indicato anche il bacino del Vajont, naturalmente il più capiente di tutti. Almeno... così avrebbe dovuto essere.

Lasciamo la centrale e ci dirigiamo verso Longarone, pedalando lungo la stradina che costeggia il Piave, sulla sponda di sinistra, parallela alla sempre troppo trafficata statale di Alemagna. Dopo Dogna, una sosta è d'obbligo, perché all'improvviso compare, in alto a destra, la diga: imponente, sbarra imperiosamente l'orrido della valle del Vajont. Bortolo ci spiega cosa c'era prima della sua costruzione e, per chi ancora non lo avesse ben chiaro in mente,

Progetto Fiab-Vajont 50° Anche Ciclobby a Erto, per non dimenticare



cosa accadde la sera del 9 ottobre 1963. Il pensiero va a cosa sarebbe successo in più se la diga avesse ceduto alla pressione dell'acqua in seguito alla frana del Toc. Ma la diga tenne: dunque il problema non era stato la diga in sé, ma il fatto che fosse stata costruita lì...

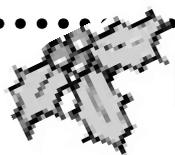
Eccoci all'incrocio con la provinciale che arriva da Longarone, dove inizia la salita verso Erto. La pendenza è dolce, ma decidiamo comunque di dividerci in due gruppi. Superiamo le gallerie, con le targhe a ricordo di tecnici e operai sorpresi dall'ondata nel cantiere della diga, e arriviamo allo spiazzo antistante la diga, o meglio, quello che è

chiamato il "coronamento" della diga. Sosta forzata, il luogo è sempre affollato, in qualsiasi stagione: ci sono la chiesetta commemorativa e il gazebo con le foto di Bepi Zanfron, spesso c'è anche un chiosco di gelati; ma soprattutto è il punto di partenza per le visite guidate lungo il coronamento della diga, vero obiettivo dei visitatori.

Attendiamo un po' ma il secondo gruppo è ancora lontano. Decidiamo quindi di salire a Casso, punto panoramico della valle. Qualche curva, un paio di tornanti ed ecco che lo sguardo viene calamitato dalla parete del Toc: la grande "M" che vide per pri-

- **N**on sapete cosa regalare a Natale ai vostri amici? Se anche loro amano andare in bicicletta, in città o nel tempo libero, vi diamo qualche idea. Innanzitutto, se non sono ancora soci di Ciclobby, potrebbe essere una bella idea **regalare loro l'iscrizione all'associazione**: si ricorderanno di voi tutto l'anno, quando riceveranno Notiziari e Newsletter e magari li convincerete anche a venire con voi a qualche gita.
- In sede ci sono anche le **t-shirt "sostenibile"** (la bici) insostenibile (l'auto): il disegno che hanno davanti è davvero bello e trovate sia la versione da uomo che da donna.
- Graziosi regali sono anche i **due libri di Anna Pavan**, con foto di Guia Biscaro, dedicati alla scoperta di itinerari in bicicletta nella nostra città: *Milano è bella in bici* e *Evviva Milano in bici*.
- Se poi siete a caccia di piccoli regali potete scegliere tra il **dischetto NO OIL**, la **fascia riflettente ferma pantaloni** o il **copri sellino**.
- Idee utili che saranno sicuramente gradite e che contribuiranno anche a sostenere la nostra associazione.
- **Puoi acquistare tutto in sede dal martedì al venerdì, dalle 17 alle 19.**

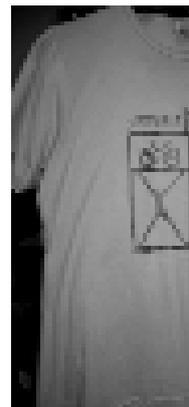
Stefania Fuso Nerini



Natale 2013: un bici-



La T-shirt con il messaggio sostenibile, nera e beige, anche nella versione donna, più aderente





mo il professor Müller è ancora lì, come l'immensa zampata di un enorme dinosauro che in pochi minuti ha spento duemila vite spostando 270 milioni di metri cubi di alberi, rocce e sassi alla velocità di 100 km orari. Provo a pensarci, ma inutilmente: è una cosa inimmaginabile.

Ritroviamo i compagni del secondo gruppo e ci fermiamo per mangiare qualcosa. Poi Bortolo ci porta a fare quello che lui chiama "il giro della frana" cioè di quello che è rimasto del vecchio lago colmato quasi totalmente dal materiale franato dal Toc. La natura ha fatto ricrescere gli alberi e i cespugli, a Pineda, Liron e Prada ci sono prati e pascoli, all'apparenza sembra un ameno paesaggio di montagna, ma chi non sa com'era prima, non può rendersi conto di come il luogo sia cambiato da quella sera. C'è però chi ancora se lo ricorda, ma purtroppo non lo potrà fare ancora per molto, per cui è doveroso, oltre che estremamente importante, che qualcuno raccolga e conservi la memoria di un mondo che non c'è più.

Arriviamo infine a Erto, quella vecchia, con le case dai tetti di pietra e i vicoli stretti. C'è sempre l'osteria del Gallo Cedrone: non c'è Mauro Corona, il suo cliente più illustre, ma ci fermiamo volentieri a bere qualcosa. Qui, sebbene siano trascorsi ormai cinquant'anni, tutto è ancora impregnato della tragedia, i muri di sasso, gli scorci verso la valle, le case abbandonate. Sembra di respirare ancora l'aria di quella sera di ottobre. Purtroppo certi luoghi si legano in modo indissolubile a certi eventi, e il tempo spesso non riesce a rimarginare le ferite.

Calendario delle iniziative

Stiamo lavorando alla nuova edizione del Calendario delle nostre iniziative, intitolato PEDALA CON NOI.

Esce ai primi di gennaio in 10.000 copie: vuoi aiutare nella distribuzione in città?

Comunicato alla segreteria (02 69.31.16.24 o segreteria@cicloby.it) o a Vanna Bartesaghi (vanna.bartesaghi@libero.it).

Dopo le foto di rito, voltiamo la prua delle nostre bici verso valle e facciamo ritorno. È ormai tardo pomeriggio e, per nostra fortuna, non ha piovuto. A Longarone ci separiamo dai compagni di Bologna, il loro pullman li attende per riportarli a casa. Poco più avanti, prima di Ponte nelle Alpi, saluto Bortolo e gli amici della FIAB di Belluno, che mi fanno coraggio, dato che ho ancora da fare una salita tosta per arrivare a Tambre.

Mentre riempio la borraccia a una fontana, si avvicina un bambino in bici, vede la bandierina gialla della FIAB legata alla mia bici e mi chiede cos'è la FIAB. Non sono mai molto pronto a rispondere in modo semplice e chiaro a domande così a bruciapelo, ma stavolta devo dire che mi è venuta bene: "È un grande gruppo di amici che vanno in bici e che, quando s'incontrano, fanno un pezzo di strada insieme" Bello, no?

E allora, grazie Gino, per la tua iniziativa in ricordo del Vajont e per l'opportunità che ci hai dato d'incontrare nuovi amici ciclisti!

Daniilo Fullin

Venerdì 13 Dicembre

Festa degli auguri

Come tutti gli anni ci troviamo in sede per scambiarci gli auguri e rinnovare (o regalare) la tessera dell'associazione.

Sono gradite specialità, salate o dolci, e bevande per il buffet.

Dalle 18.30 Sede Ciclobby



regalo per i vostri amici ciclisti



I due libri di Anna Pavan, con itinerari in bicicletta nella nostra città

la targa NO OIL, per un piccolo pensiero



Il gilet rifrangente per rendersi visibili

Pillole di sicurezza (n.8)

di Eugenio Galli



Periodicamente 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 itinerante 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 iniziative come "Bici sicura" e "Il ciclista illuminato" e potremmo continuare con l'elenco.

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. Ma anche di maggiori controlli.

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.

Attraverso queste "Pillole" giunte qui alla conclusione della serie che avevamo pensato (la pubblicazione è stata distribuita su otto numeri di *Ciclobby Notizie* e dunque in un arco temporale di oltre due anni), abbiamo voluto provare a seminare qualcosa di nuovo, favorendo la conoscenza di regole, obblighi, divieti e registri comportamentali.

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

Speriamo di avere contribuito a disseminare qualche elemento di conoscenza utile.

Un occhio alle regole

(cosa dice il Codice della Strada)

Comportamenti

- * posizione (art. 143 CdS)
- * velocità (art. 141 CdS)
- * precedenza (art. 145 CdS)
- * cambiamento di direzione (art. 154 CdS)
- * verso i pedoni (art. 191 CdS)

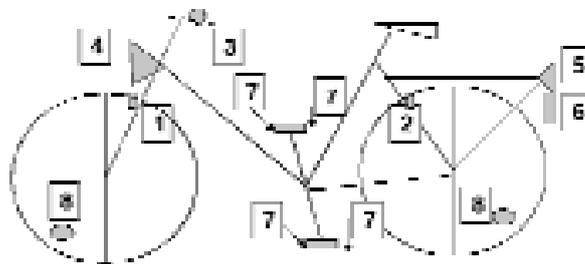
Circolazione sulle strade (art. 182 CdS)

- * affiancamento
- * conduzione a mano
- Veicolo (requisiti bicicletta: art 68 CdS)
- * luci
- * campanello
- * freni

Bici Sicura: la sicurezza dipende anche dal mezzo

Dimensioni massime di ingombro

Larghezza: 1,30 m, Lunghezza: 3 m, Altezza: 2,20 m



- 1; 2 Due freni indipendenti, uno per ogni asse, agenti sulle ruote, con comando a mano o pedale
- 3 Un campanello per segnalazione acustica (il suono deve poter essere percepito a 30 m)
- 4 Luce anteriore, bianca o gialla, con altezza da terra tra 30 e 100 cm. L'asse ottico deve incontrare terra a non più di 20 m
- 5 Luce rossa posteriore, a non più di 100 cm da terra
- 6 Catadiottero posteriore a luce riflessa rossa, a non più di 90 cm da terra
- 7 Dispositivi catadiottrici a luce riflessa gialla, sui due fianchetti di ogni pedale
- 8 Dispositivi catadiottrici laterali a luce riflessa gialla, sui due lati di ogni ruota

Note:

- a) i dispositivi ottici di segnalazione (luce anteriore e posteriore) devono essere accesi da mezz'ora dopo il tramonto a mezz'ora prima del sorgere del sole. Inoltre devono essere accesi: nelle gal-
lerie, con pioggia, nebbia, neve o scarsa visibilità
- b) l'art. 224 del DPR 16/12/92 nr. 495, specifica le caratteristiche tecniche cui devono soddisfare i dispositivi di segnalazione ottica

Sanzioni: cosa dice il Codice della Strada

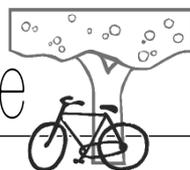
Riteniamo che questo elenco possa costituire una utile check-list dei propri comportamenti di guida in bicicletta, dal punto di vista della osservanza delle norme del Codice della strada. Non riportiamo gli importi delle sanzioni perché i nostri dati potrebbero non essere aggiornati. Ma attraverso la descrizione del comportamento sanzionato ciascuno potrà avere degli elementi di valutazione riferibili a sé stesso.

Inadeguatezza del mezzo

Circolare con la bicicletta priva di impianto
di illuminazione.....68

Circolare con la bicicletta priva dei catarifrangenti previsti.....68

Rif. art. CdS



Circolare con la bicicletta priva di avvisatore acustico.....	68
Circolare con la bicicletta i cui freni non esercitano una sufficiente azione frenante.....	68

Mancato rispetto delle norme di circolazione

Rif. art. CdS

Non avere rispettato la distanza di sicurezza.....	149
Farsi trainare da un altro veicolo.....	182
Trainare un altro veicolo.....	182
Percorrere in bicicletta strade vietate all'accesso dei cicli.....	175
Non avere acceso i fari nelle circostanze previste.....	152
Non avere segnalato svolta con il braccio.....	154
Pedalare senza appoggiare le mani sul manubrio.....	182
Non avere dato la precedenza ai pedoni che hanno già cominciato l'attraversamento della strada.....	191
Procedere affiancati in numero superiore a due o in gruppo.....	182
Procedere a velocità elevata rispetto alle circostanze.....	141
Procedere a zigzag tra le auto incolonnate.....	148
Pedalare con cuffie sonore.....	173
Pedalare conversando al telefonino.....	173
Trasportare un passeggero adulto.....	182
Trasportare un bambino non correttamente assicurato.....	182
Procedere al centro della carreggiata anziché mantenersi il più vicino possibile al margine destro.....	143
Appoggiarsi alle auto in sosta al semaforo.....	182
Circolare sulla sede stradale in luogo della pista ciclabile parallela.....	182
Circolare sui marciapiedi e in aree riservate ai pedoni.....	143
Stare nella scia di un veicolo a motore.....	141
Tagliare le curve invadendo la corsia opposta.....	143
Sorpassare sulla destra.....	148
Non avere ridotto la velocità e non avere rispettato le norme di prudenza in prossimità di attraversamenti pedonali e aree a circolazione promiscua con pedoni.....	141

Mancato rispetto della segnaletica

Rif. art. CdS

Non avere rispettato i segnali stradali.....	146
Transitare con il semaforo rosso.....	146
Circolare contromano.....	143
Non avere rispettato il diritto di precedenza.....	145
Non avere dato la precedenza a un pedone sulle strisce pedonali.....	191
Oltrepassare un passaggio a livello con le barriere o le semibarriere abbassate o con i segnali luminosi di arresto in funzione.....	147

Altre infrazioni

Rif. art. CdS

Non avere osservato un ordine di arresto da parte delle forze di polizia.....	146
Non avere rispettato le indicazioni fornite dalle forze di polizia.....	146
Guidare in stato di ebbrezza.....	186
Gareggiare in velocità lungo le strade.....	141
Parcheggiare in un luogo di pubblico passaggio ostruendo la circolazione di pedoni.....	158
Danneggiare la segnaletica stradale.....	15
Abbandonare lungo la strada materiale di qualsiasi genere.....	15
Organizzare competizioni ciclistiche non autorizzate.....	9
Affidare il seguito delle gare ciclistiche a personale non autorizzato.....	9

La Bici come promozione sociale: una marcia in più

Le attività di Fiab Ciclobby Milano nella formazione di meccanici ciclisti

Negli ultimi anni la bici è stata da molti riscoperta non solo come mezzo di trasporto ma anche come mezzo di promozione sociale per tutte le persone considerate diversamente abili. Associazioni culturali ed Onlus hanno fatto ricorso ad attività sia creative che manuali per aiutare la crescita di giovani ed adulti con difficoltà fisiche e/o psichiche; la ciclofficina è una di queste; se inquadrata anche come servizio alla zona od al quartiere, motiva il soggetto debole ad una crescita personale e sociale. Anche noi di Fiab Ciclobby abbiamo fornito la collaborazione tecnica alla formazione di questi meccanici in erba ed all'avvio di piccoli servizi di manutenzione. Con Animondo, associazione culturale in zona Lodi-Corvetto, abbiamo iniziato un percorso partendo da una festa di quartiere in piazza Gabrio Rosa dove, per la prima volta, alcuni ragazzi guidati dai nostri esperti si sono adoperati nella riparazione delle bici in un luogo pubblico. Un'esperienza gratificante per tutti e da ripetere. Vasco, nostro socio, meccanico e laureato in Psicologia dell'educazione, si è messo alla guida della loro ciclofficina.

Altro è in arrivo: una collaborazione per adulti disabili in orario diurno, programmi formativi comuni con un'associazione di ipovedenti. Perché... un vero ciclista si ferma sempre a dare una mano a chi è in difficoltà.



Assemblea dei soci

Sabato 1 marzo 2013 alle 14.45, nella nostra sede di via Borsieri, si tiene l'Assemblea annuale, aperta a tutti i soci.

Partecipa anche tu!



I treni tedeschi non hanno semplici "spazi" per trasporto bici, bensì ampi "salottini" moquettati. Alla stazione di Bamberg i ciclisti parcheggiano i propri mezzi utilizzando variamente: box chiusi per bici, parcheggi coperti, bici legate ai pali, bici legate a se stesse.

Le corsie ciclabili sono tracciate solo su strade "importanti" (nel senso di carreggiate ampie: le strade non sono mai "trafficate" perché il movimento veicolare è molto scarso); per il resto, tutte le strade sono ciclabili; quelle a senso unico sono sempre a doppio senso per le bici.

La piazza del duomo è immensa; attraversarla da' una leggera vertigine. Si prova come una sensazione di vuoto...ma non è una sensazione: è proprio vuota perché non ci sono automobili in sosta! (permesse solo la domenica, durante le messe in duomo).

Per portare i bambini si usano solo carretti doppi uso, che possono essere utilizzati sia a spinta come un normale passeggino sia fissati alla bici e trainati.

L'apposita segnaletica per biciclette indica vari itinerari fuori città, compreso quello dedicato alle birrerie, tipiche e numerose nella zona.

Tante le bici, poche le rastrelliere: le biciclette si legano a se stesse, anche di notte, davanti a casa o in piazza, con le borse appese, la luce infilata sul manubrio e il conta-chilometri montato.

Le bici elettriche sono abbastanza diffuse: si vedono anche tandem elettrici e c'è una rivista di settore, espressamente dedicata. Oltre a ciò -ma anche per tutto questo! - la cittadina è deliziosa e la birra è ottima.

Guida Biscaro

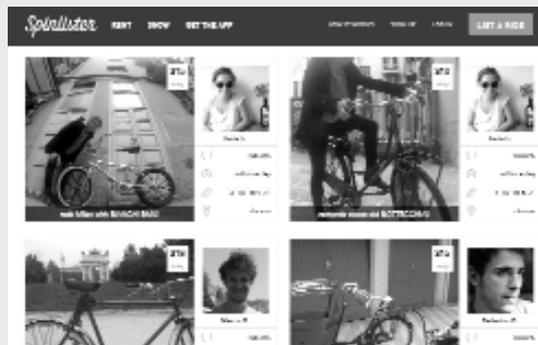
Suggerimenti da Bamberg

Suggerimenti sparse da un viaggio di tre giorni a Bamberg, Alta Baviera:



Per pedalare in "affitto" non c'è solo il bike sharing: scatta l'operazione social pedal. Negli ultimi dieci anni abbiamo visto crescere il numero delle reti sociali, dedicate più o meno a qualsiasi cosa. A parte la socialità tout court, rappresentata da Facebook, in internet si può socializzare condividendo la propria casa (Airbnb), la propria auto privata (Buzzar), il proprio modo di fotografare (Instagram) e adesso anche la bicicletta. Spinlister è il sito dove affittare da privati biciclette (anche sci e snowboard) in più di quaranta nazioni. In Italia non è neanche agli albori, basti pensare che a Milano gli iscritti sono sei - tra i quali il sottoscritto - a Napoli e Torino nessuno, mentre a Roma c'è solo una simpatica ragazza, e lo stesso a Palermo. A New York, dove il servizio è nato, non si riesce a finire di vedere tutte le inserzioni, a fronte di un servizio di bike sharing partito con seimila bici e quindicimila iscrizioni. Su Spinlister si può noleggiare una bici per 15 o 150 euro al giorno, ma

Modelli di condivisione a... pedali



anche richiedere costi orari e settimanali. Alla fine della pedalata la vostra bicicletta potrà anche essere recensita per i prossimi utenti. Al di là della curiosità, Spinlister fa vedere come il modello di condivisione di servizi basato sulla proprietà privata trovata strada insieme alla condivisione su base pubblica. Molte persone non sono disposte a pagare un noleggio vero e proprio, anche perché spesso non è dove sarebbe più comodo, e non vogliono neanche sottoporsi a iscrizioni a servizi, per quanto facili e convenienti. Vorrebbero piuttosto, nel caso di una bici, scegliere un modello adatto a loro ed anche da chi affittarlo, magari, anche in previsione di un prossimo acquisto. In Italia una tale disinvoltura sulla proprietà non è ancora di casa, ma arriverà di certo. L'Expo milanese, con il traffico di turisti previsto, sarà un banco di prova per entrambi i sistemi, sia l'ormai classico BikeMI che il nuovo Spinlister.

Federico Del Prete

La moderazione del traffico: perché non possiamo più aspettare

1. Chiariamo subito le cose

Ancora oggi, a più di un secolo dall'avvento dell'automobile, muoiono ogni anno nel mondo 1,2 milioni di persone, e dai 20 ai 50 milioni restano ferite.

Gli incidenti stradali sono una delle prime tre cause dirette di morte tra le persone in età compresa tra i 5 ed i 44 anni, mentre l'auto è indirettamente concausa importante di molti altri fattori di mortalità.

Consideriamo ora quanto avviene nel trasporto aereo e ferroviario, il cui funzionamento non è affidato ai comportamenti individuali e dove vengono applicati gli standard di sicurezza altrimenti normalmente (ed obbligatoriamente) applicati negli altri campi dell'attività umana.

Rispetto a questi sistemi di trasporto l'auto presenta tassi di mortalità (numero di morti per ogni chilometro percorso da ciascun passeggero in un anno) rispettivamente di 60 e di 6 volte più elevati, mentre la moto risulta più di 2000 volte (duemila!) più pericolosa dell'aereo.

Di fronte a queste cifre si deve senza alcun dubbio concludere che l'automobile individuale rappresenta uno dei più grandi 'disastri' della tecnologia ad esclusione, ovviamente, di quelli causati dai prodotti esplicitamente destinati ad uccidere, cioè dalle armi¹.

2. E allora?

Fermiamoci un attimo a riflettere.

Non moltissimi anni or sono fumare era cosa assolutamente normale e case, locali pubblici, autobus e scompartimenti ferroviari erano vere e proprie camere a gas, anche in presenza di bambini ed anziani; oggi nessuno, nemmeno il tabagista più incallito, si permetterebbe anche solo di pensare di accendere una sigaretta mentre fa la coda in un ufficio postale.

Eppure guidare una automobile pur nel pieno rispetto delle attuali regole e con le attuali tecnologie è assai più pericoloso che fumare in un luogo pubblico, come le statistiche ci dimostrano al di là di ogni ragionevole dubbio.

E allora?

Tra non molti anni, prima di quanto si possa credere (o sperare), nessun automobilista si permetterà di guidare a velocità e con comportamenti incompatibili con la sicurezza delle altre persone, per il semplice motivo che l'automobile per come la conosciamo scomparirà, sostituita -finalmente- da veicoli a controllo di guida, o a guida, automatica².

Nel frattempo si tratta di ricondurre le modali-

tà di funzionamento di un sistema così primitivo come l'auto a guida umana 'libera' entro limiti maggiormente coerenti con una così evidente imperfezione tecnologica, ed il primo, importantissimo passo è quello del cancellare il colossale errore rappresentato dall'aver assunto i 50 km all'ora come limite di velocità compatibile con l'ambiente urbano.

1 50 km/h e la città

Perché i 50 km/h siano da considerarsi un errore è cosa facile da intendersi.

Qualunque guidatore 'normale' tiene del tutto spontaneamente velocità molto più basse in contesti caratterizzati da spazi ristretti, forte presenza di pedoni in attraversamento o di ciclisti, auto che parcheggiano e ripartono, fermate di autobus, contesti cioè nei quali i comportamenti non pienamente prevedibili divengono preponderanti.

Il motivo è semplice: a 50 km/h il campo visivo si riduce a meno della metà di quello che si apre andando a 30 km/h mentre, in compenso, lo spazio necessario per arrestare l'auto più che raddoppia e tutto questo l'automobilista normalmente 'prudente' lo percepisce anche da solo³.

Il problema è che, in ambito urbano, non tutte le strade sono capaci di trasmettere un segnale corretto di rischio all'automobilista, inducendone la necessaria prudenza, mentre tutte le strade sono capaci dello stesso, intrinseco disordine e livello di rischio: il pedone che attraversa all'improvviso, la bicicletta che scarta all'improvviso per l'apertura della porta, il passeggero che attraversa davanti all'autobus, l'auto che frena all'improvviso perché ha visto il parcheggio sono tutti accadimenti 'normali' in tutte le strade urbane.

1 30 km/h e l'automobile

Se dunque la città è e deve continuare ad essere il luogo di tutti, deve anzitutto cessare di essere il luogo di 'qualcuno' e, per farlo, occorre che questo 'qualcuno' si comporti in modo compatibile con gli altri.

Questi 'altri', cioè i pedoni, i ciclisti, i fruitori degli spazi pubblici sono sempre meno disposti a subire l'impatto di comportamenti così (inutilmente) lesivi della loro sicurezza e qualità di vita, tanto che, nei casi di più evidente conflitto, reclamano e non di rado ottengono spazi sempre più estesi dai quali l'automobile viene del tutto esclusa, come le pedonalizzazioni.

La moderazione è una sorta di 'terza via', in fondo proposta a favore degli stessi automobilisti, capace di ospitare tutti nello spazio urbano grazie alla rinegoziazione delle regole di uso, in attesa che il progresso tecnico colmi i ritardi del passato.

Moltissime città e nazioni già l'hanno imboccata, ed in nessun caso si è tornati indietro, anzi.

In Italia, pur con il solito, colpevole ritardo prima o poi la imboccheremo, anche se quel '..poi.' purtroppo significa morti e feriti che avremmo potuto evitare.

Alfredo Drufo



1. Peraltro il numero di morti causati dall'automobile dalla fine della seconda guerra mondiale ad oggi è ormai paragonabile ai 70 milioni di morti di quel terrificante conflitto dei quali 50 milioni, è sempre bene ricordarlo, furono vittime civili.

2. Senza che i più lo sappiano, un veicolo sperimentale a guida totalmente automatica ha percorso quasi un milione di chilometri nel normale traffico urbano, subendo come unico incidente un tamponamento. Le stime più prudenti riconoscono ai sistemi di guida automatica già disponibili una riduzione di incidentalità di oltre il 90%.

3. A queste motivazioni ne va aggiunta una, molto più importante per quanto non percepita dai guidatori, e cioè che per un pedone essere investito da un'auto a 50 km/h equivale a cadere dal terzo piano, mentre a 30 km/h dal primo.

Un intervento di moderazione del traffico e il logo della campagna di comunicazione de "La città possibile", utilizzato anche dal Comune di Torino per la realizzazione della Zona 30 di Mirafiori Nord.





Capitan 30: quando la moderazione del traffico è anche erotismo

Le iniziative per la mobilità nuova si moltiplicano nelle città italiane, siano esse mirate alla costruzione di infrastrutture e servizi o alla semplice moderazione del traffico.

ventare un punto di riferimento sui temi della mobilità ciclistica in Italia. I superpoteri di questo personaggio sono appunto quelli di rallentare le auto troppo veloci quando stanno per provocare incidenti. Fin qui sarebbe banale,

ma lo sceneggiatore del fumetto –Paolo Pinzuti, animatore del portale e di altre iniziative nazionali –ha deciso di introdurre il sesso nella trama, forse per ottenere una maggiore eco alle imprese del nostro.

Nelle ultime tavole della ministoria inaugurale, disegnate dalla mano “sgamata” del fumettista romano Vito Manolo, Capitan30 non disdegna, oltre a salvare un bimbo da investimento certo, di farsi ricompensare dalle attenzioni della mamma, la quale ha il dubbio se il valore

“30” riguardi solo la velocità o anche qualcos’altro...

Ad essere politicamente corretti si direbbe un finale sessista, ma vediamo se le diversamente corrette prodezze del supereroe riusciranno almeno ad aggiungere molti zeri ad una cifra ormai preda delle più diverse unità di misura.

Obiettivo della campagna è infatti raccogliere firme in sostegno alla proposta di legge della Rete per la Mobilità Nuova, di cui fa parte anche Fiab.

Federico Del Prete

Il vuoto si spalanca sulla comunicazione: nessuna campagna nazionale sulla promozione di buone pratiche e nuovi stili di vita affianca le iniziative locali. È una conferma di come su scala nazionale ci sia ancora molto da fare, sia per far rispettare le leggi esistenti che per aggiornarle con altri provvedimenti. In questo spazio lasciato libero dalle istituzioni si infilano i movimenti e gli attivisti, spesso con risultati da agenzia pubblicitaria vera e propria.

È il caso di Capitan 30, un supereroe ricalcato sul celebre Capitan America della Marvel che sostiene la moderazione del traffico con il suo strumento più tipico: le zone urbane con limiti di velocità ridotto a 30 km/h. Già adottate da Ferrara, Reggio Emilia, Catanzaro, Saronno e Caserta, alle quali si aggiungerà presto con un suo programma anche Milano, le Zone30 non sono però sostenute da una campagna che diffonda l’iniziativa, per la quale bisognerà forse attendere il nuovo assetto dell’ANCI.

Ci ha per il momento pensato Bikeitalia.it, il nuovo portale che si propone di di-



Ciao Margherita Hack, amica della bicicletta



La Federazione Italiana Amici della Bicicletta esprime sentito cordoglio per la scomparsa di Margherita Hack, astrofisica e divulgatrice scientifica ma soprattutto convinta ciclista e amica della FIAB.

La sua passione e il suo impegno, tra gli altri temi sociali e politici, per la bicicletta erano stati ampiamente descritti nel libro autobiografico “La mia vita in bicicletta” dove l’astrofisica racconta gli anni della sua vita, dal triclo alla bici da corsa.

Dichiara la Presidente FIAB, Giulietta Pagliaccio: «Un affettuoso pensiero va alla nostra amica Margherita Hack. Ci piace ricordarla come “amica” perché come noi amava la bicicletta e ci è sempre stata vicina nelle nostre battaglie. Se ne va un altro pezzo importante della nostra storia patria, ma ha lasciato una traccia indelebile per fortuna. Ciao Margherita».

Margherita Hack era stata due volte ospite della Fiab nella sua città natale, Firenze, per iniziativa dell’associazione locale Firenzeinbici all’interno della settimana europea della mobilità. E, nel febbraio 2012, a Milano per un incontro organizzato da Fiab Ciclobby insieme alla casa editrice che aveva pubblicato la sua biografia in bici.

Si unisce al saluto il presidente della associazione milanese (Fiab Ciclobby), Eugenio Galli: «Quando alzeremo gli occhi nelle notti serene ti vedremo lassù nel cielo, brillare fra le stelle cui hai dedicato la tua vita».

Lello Sforza
Responsabile Ufficio Stampa
FIAB onlus

Radiobici: il racconto della sostenibilità

Su e giù per le realtà locali con uno studio televisivo... a pedali!

Mi chiamo Maurizio Guagnetti e nutro due passioni: il giornalismo e la bicicletta. Da due anni "ciclicamente" ho abbandonato la mia scrivania per fare il cronista a pedali: un'esperienza chiamata Radiobici che mi ha portato a percorrere per ben due volte l'Italia da Milano fino a Marsala, per poi rientrare nella mia città, Milano.

Quindicimila chilometri, duecento interviste e altrettanti collegamenti in diretta con l'emittente per la quale lavoro: Radio 105. In giro mi riconoscono per la stranezza della mia bici: un tandem che assomiglia a un veliero: al posto della polena c'è una telecamera con la quale in viaggio ho registrato le mie conversazioni con i sindaci delle principali città italiane, imprenditori, cantanti, scrittori. L'idea iniziale era quella di viaggiare con uno stile 2.0, invitando i lettori del blog sul quale racconto il mio viaggio a proporsi come pedalatori negli spostamenti tra una città e l'altra. Ho dovuto rinunciare quasi subito a questo progetto, troppo complesso da organizzare. La fortuna mi ha però regalato una folta schiera di amici che hanno più o meno il mio stesso profilo psichiatrico: Andiamo in bici a Palermo? - Che figata! Quando si parte?



Con il primo degli psico-ciclisti in questione, Davide, partendo da Milano ci siamo ritrovati, in tre giorni di pedalate, in piazza Castello a Torino aspettando che Piero Fassino varcasse la soglia del suo ufficio. È stato il primo colpo di fortuna: il fiatone mentre pedalava cercando di rispondere alle mie domande è finito subito in televisione. Quei dieci minuti di pedalata sono così diventati un format che abbiamo poi replicato in tutte le città. L'obiettivo è parlare della realtà mentre ci pedaliamo attraverso. Quando porti un sindaco in una strada affollata e inquinata dalle emissioni delle auto, le chiacchiere valgono zero. Quando a raccontare è invece uno scrittore, la poesia vola stando dentro la scenografia reale che l'ha vista nascere.



Il tema centrale dei nostri racconti è la sostenibilità. Tra quelli che hanno già incrociato i nostri racconti a qualcuno verrà da chiedersi: cosa c'entra un graphic novelist o un militante dei diritti civili con la sostenibilità? La sostenibilità, per come la intendiamo noi, è qualcosa di più grande che un calcolo tra emissioni e compensazioni certificate da autorevoli istituti di ricerca. La sostenibilità parla di noi, della nostra storia, delle cose che ci circondano sia per come sono state costruite che da chi sono state costruite. A Radiobici parliamo dei diritti dell'ambiente e nell'ambiente ci stanno prima di tutto gli esseri e noi siamo esseri umani.

In Sicilia con Davide siamo riusciti a portare la Radiobici (duecento chili circa tra bici, carrello, strumentazioni varie) fino in cima al Passo di Cadibona. È lì che ho vissuto la prima illuminazione sostenibile: bici non come sinonimo di sofferenza, bici come scelta che mi ha portato a montare, ad un anno di distanza, un motore elettrico a pedalata assistita, un sollievo per le mie gambe e per il fiato corto di un ciclo-giornalista che, nonostante tutto, fuma.

Anche in questo Radiobici mi ha insegnato che, per non vivere traumi da cui è poi difficile riprendersi, è sempre meglio cercare una terza via. Ma torniamo alle salite ardue: quest'anno il trauma dei su e giù del Chianti, con il mio motore elettrico, è stata impresa meno epica ma più libera dall'eccessiva fatica, quella che può toglierti il gusto. A Cagliari l'intelligenza del terzo pedalatore, Alessio, ci ha portato a incontrare una delle donne più belle e preziose che abbia incontrato in questo Paese, Daniela, una musicista che fa l'imprenditrice componendo delle opere con il suo lavoro nel campo della bio-edilizia.

Il tema ricorrente dei nostri incontri è la crisi: disoccupazione, assenza di un orizzonte, frustrazioni. Però ci sono, anche se difficili da scovare, le esperienze dei singoli che fanno la differenza. In merito abbiamo cancellato qualche stereotipo di cui eravamo contemporaneamente vittime e carnefici: non è vero che solo il Nord sta lavorando per cambiare la mobilità delle proprie città. In una Napoli sommersa dai rifiuti e dal traffico, è difficile negare l'impegno dell'amministrazione. De Magistris ha scommesso sulle piste, sulle zone pedonali e sulle limitazioni del traffico: non la chiamerei dipendenza da gioco!

Radiobici sta lentamente accantonando, per poi restituirvelo in modo organico, una serie di dati che raccontano il Paese anche sotto questo punto di vista: la mobilità sostenibile e le politiche delle amministrazioni pubbliche in materia. Se avrete voglia di farvi un giro sul nostro sito (www.radiobici.it), vi aspettiamo!

Maurizio Guagnetti



Ebbene sì, si può fare

Tutela del paesaggio, promozione della qualità della vita e delle relazioni: la pedonalizzazione è uno strumento attuale. Il caso dei Fori Imperiali a Roma.

Nei giorni a cavallo di ferragosto ho potuto osservare di persona, di giorno e di sera, ciò che avevo in precedenza appreso dai giornali, ossia la chiusura dei Fori Imperiali alle auto. E la suggestione è stata indimenticabile: ciclisti, tanti, e pedoni di tutte le età nello spazio liberato dal traffico in una passeggiata che attraversa duemila anni di storia.

Certo, la cornice dei Fori è unica nel suo genere, spettacolare e scenografica. Ma anche questo contribuisce a rendere la limitazione al traffico motorizzato privato della strada che congiunge il Colosseo a piazza Venezia, passando per l'adiacente area archeologica, un provvedimento dotato di una forza simbolica straordinaria, non solo per Roma (la più bella città del mondo) ma per tutto il Paese.

Se ne discuteva da molti anni, e però nessuno aveva mai osato provare a concretizzare. Lo ha fatto il sindaco Ignazio Marino, con molta determinazione, solo qualche settimana dopo il suo insediamento al Campidoglio, e l'iniziativa ha fatto subito discutere le opposte fazioni, divise tra favorevoli e contrari.

Tra i contrari, oltre ai rappresentanti di alcune categorie del commercio che si dicono penalizzate dal provvedimento e qualche associazione di consumatori, le cui ragioni mi paiono se possibile ancor meno comprensibili, vi sono anche coloro che ritengono tale misura insoddisfacente per difetto, poiché avrebbero voluto molto di più. Domande talvolta legittime, rivelatrici di un grande carico di aspettative, ma che richiedono di poter essere verificate nel concreto.

Lasciamo a questo punto che si veda in modo compiuto, e non sommario, quale sarà la direzione intrapresa dalla nuova amministrazione capitolina. Se quello dei Fori resterà solo un esperimento di portata limitata, chiuso in una

visione miope, configurando l'ennesima operazione di facciata, o se invece parte da qui, con lungimiranza, l'inizio di una rivoluzione della mobilità in senso sostenibile. Ma, sapendo quali e quante sono le incrostazioni culturali avverse, alimentate da una ideologia dell'auto-a-tutti-i-costi che ha imperversato senza freni per decenni nel nostro Paese, contaminando in modo trasversale anche le diverse appartenenze politiche, non lasciamo soli coloro che desiderano finalmente una mobilità nuova per tutti, né chi, come il sindaco Marino, ha fatto affermazioni impegnative disegnando una visione di una città che ci piace, nella quale pubblico trasporto, pedonalità e ciclabilità rappresentano gli assi portanti delle scelte di mobilità.

Certo, il Colosseo non può essere ridotto a una immensa rotatoria spartitraffico. Difendere questi luoghi, queste bellezze uniche, è difendere il nostro Paese. Vuol dire dare significato concreto all'articolo 9 della nostra Costituzione, secondo il quale la Repubblica «*Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione.*»

Ma togliere spazio alle auto per restituirlo alle persone significa soprattutto rendere le nostre belle città attraenti e vivibili per tutti. E così pure una applicazione diffusa dei principi di moderazione del traffico, che, costringendo a togliere il piede dall'acceleratore, consentono di vivere gli spazi pubblici urbani, di passeggiare e pedalare senza l'assillo costante dei motori. Migliorando la sicurezza, abbattendo il rumore, riducendo l'inquinamento, favorendo stili di vita sani.

Occorrono capacità di visione e coraggio politico, qualità che non abbondano in Italia. Speriamo dunque che quello di Roma sia l'inizio di un cambiamento concreto che si dimostra possibile.

Eugenio Galli

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 proposte e suggerimenti. h 20:30, Sede Ciclobby.

In Sede

Venerdì 13 Dicembre
Festa degli Auguri Ci troviamo in sede per scambiarsi gli auguri di Natale. Ore 18:30 Sede Ciclobby. Proposta di: Gruppo volontari segreteria

Milano Arte

Domenica 15 Dicembre
Milano tra le due guerre Giro cittadino accompagnati dall'arch. Rocculi e da Maria Luisa Bonivento. Ritrovo h 10:00, Piazzetta Reale. Quota: 1 €. In caso di pioggia l'appuntamento è annullato. Proposta di: arch. Gianfranco Rocculi, Marialuisa Bonivento -

Cicloturistica pianura  km 60

Domenica 15 Dicembre
Langhirano, capitale del prosciutto Il torrente Parma ci accompagnerà nella patria del prosciutto. Proposta di: Roberto Facchini

In Sede

Domenica 15 Dicembre
La sede è aperta! Avete pensato di regalare l'iscrizione a Ciclobby a un vostro amico? O a rinnovare la vostra? Oggi la sede è aperta anche per verificare con i nostri meccanici lo stato di salute della vostra bicicletta! Ore 10.00-18.30, Sede Ciclobby. Proposta di: Stefania Fuso Nerini/Vanna Bartesaghi

Fuori Sede

Venerdì 20 Dicembre
Paella sangria e tombolata Cena allegramente in compagnia. Ritrovo h 20:00, Trattoria "Lo Stuzzichino", via Porro Lambertenghi 13. Termine iscrizione: 16/12. Proposta di: Raffaele Peccioli, cell. 3398236496

Gennaio

In Sede

Giovedì 16 gennaio
BiciMondo: Velopensieri Francesco Ricci presenta il suo libro *Velopensieri*. Saranno presenti il giornalista scrittore Gianni Mura e il fondatore della Marcos y Marcos Marco Zapparoli. Allisterà la serata, con le sue canzoni, il musicista scrittore Claudio Sanfilippo. Ore 19.00, Libreria Popolare di via Tadino, via Tadino 18, Milano. Proposta di: Maria Gabriella Berti, cell. 3487815237

Milano Arte

Domenica 19 gennaio
Milano tra feudi e comuni Giro cittadino accompagnati dall'arch. Rocculi e da Maria Luisa Bonivento. Termine h 12.30. Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale. Quota: ass.ne: 1.00€ In caso di pioggia appuntamento annullato. Proposta di: Arch. Rocculi/Bonivento

In Sede

Giovedì 30 gennaio
BiciMondo: The Big Chill-Ireland-Scotland-Iceland-Norway In bicicletta alla scoperta del Grande Nord con una buona attrezzatura fotografica. Fotoracconto di



A ppuntamenti

Pubblichiamo gli appuntamenti definiti al momento di andare in stampa perchè è in arrivo il calendario 2014.

Fulvio Silvestri. Ore 21.00, Sede Ciclobby.
Proposta di: Maria Gabriella Berti

Febbraio

In Sede

Domenica 2 febbraio
Porte aperte a Ciclobby. Secondo appuntamento per rinnovare la tessera e verificare lo stato di salute della bicicletta. Ore 10.00-18.00, Sede Ciclobby. Proposta di: Stefania Fusco Nerini

In Sede

Giovedì 13 febbraio
BiciMondo: Compratevi una bicicletta! Federico Del Prete presenta il suo libro *Compratevi una bicicletta! Come uscire dalla dipendenza da automobile e cambiare la propria vita* (ediciclo editore) Ore 19.00, Libreria Popolare di via Tadino, via Tadino 18, Milano. Proposta di: Maria Gabriella Berti, cell. 3487815237

Milano Arte

Domenica 16 febbraio
Milano tra porte e navigli Giro cittadino alla scoperta di qualche cosa di nuovo che non avevamo mai visto. Termine verso le 12.30. Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale. Quota: ass.ne: 1.00€. In caso di pioggia l'appuntamento è annullato. Proposta di: Arch. Rocculi/Bonivento

In Sede

Giovedì 27 febbraio
BiciMondo: L'emozione della natura in sella alla mtb. Una breve e variopinta presentazione delle gite MTB di Fiab Ciclobby: partecipanti, percorsi, salti e salite, momenti di meraviglia e di ilarità. Racconto e immagini di Andrea Scagni. Ore 21.00, sede Fiab Ciclobby. Proposta di: Maria Gabriella Berti, cell. 3487815237

Marzo

In sede

Sabato 1 Marzo
Assemblea dei soci. Relazione ai soci di Presidente e Direttivo sulle attività svolte nell'ultimo anno. Ore 14.45 Sede Ciclobby. segreteria@ciclobby.it

Milano Arte

Domenica 16 marzo
Milano del Rinascimento Giro cittadino accompagnati dall'arch. Rocculi e da Maria-luisa Bonivento che si conclude verso le 12.30. Ritrovo h 10.00, Piazzetta Reale. Quota: ass.ne: 1.00€ Note: In caso di pioggia l'appuntamento è annullato. Proposta di: Arch. Rocculi/Bonivento

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

Fuori Sede

Sabato 22 - Domenica 30 marzo
Aspettando Bicifesta... 8 giorni con FIAB Ciclobby. Per nove giorni numerosi eventi in città sulla bici e per la bici. Inoltre in via Dante il nostro tradizionale gazebo sarà riferimento per iscriversi a Bicifesta, associarsi a Ciclobby o per informazioni su ciò che riguarda la bici a Milano e non solo. Ore 10:00-19:00 via Dante ang. Cairolì.

In Sede

Giovedì 27 marzo
BiciMondo: Bi-ciLENTO Esplorazioni in bicicletta del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, tra foreste, paesi irraggiungibili, tavolate accoglienti, strade silenziose e tradizioni rumorose. Racconto ed immagini di Guia Biscaro ed Annibale Osti. Sarà presente Antonio Fraiese, autore della guida "Itinerari ciclistici alla scoperta del Cilento" Ore 21.00, sede Fiab Ciclobby. Proposta di: Maria Gabriella Berti, cell. 3487815237

Ciclomanifestazione

Domenica 30 Marzo
Bicifesta di Primavera. La 28ª edizione del nostro grande appuntamento primaverile con tutti i ciclisti milanesi parte alle ore 10.30 da via Dante. I dettagli nel prossimo numero. **Ritrovo h 9.00 via Dante angolo p.za Cairolì.** www.ciclobby.it segreteria@ciclobby.it

Iscriviti a FIAB CICLOBBY!

Ci sono 10 buoni motivi per iscriversi...

...e diversi modi per farlo:

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

QUOTE 2014 (nuovi soci e rinnovi)

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

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

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

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

CICLOBBY point

On line

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

Milano

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

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

Zona 1

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

Raya Ciclofficina Verde RUV
via Olona 21 - Tel. 02.58112057

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

Silvestrini RUV
viale Caldarà 17 e 37 - Tel. 02.5468074
02.39431372 www.silvestrinibiciclette.it

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

Zona 2

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

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

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

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

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

Zona 3

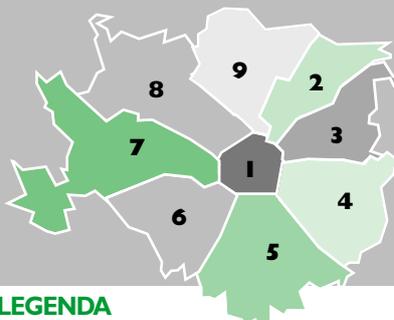
Bikingdays-Brompton Store CNPRUV
via Malpighi 7 - Tel. 347 7169770 - 348 5764404
www.bikingdays.com bikingdays@gmail.com

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

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

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

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



LEGENDA

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

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

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

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

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

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

Zona 5

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

Sostieni FIAB Ciclobby!

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

www.ciclobby.it

Zona 6

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

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

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

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

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

Zona 7

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

Zona 8

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

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

MyByke LPRV
via Alfredo Albertini, 5 - Tel. 393 3731348
www.facebook.com/MyBykeMilano
mybyke2013@gmail.com

Zona 9

Equilibrio urbano CPRV
via Pepe 12 - Tel. 02.3956 6000
www.equilibriourbano.it
equilibriourbano@equilibriourbano.it

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

Nino Bixio R
viale Fulvio Testi 64 - Tel. 02.66102953

FUORI MILANO

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

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

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

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

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