

Pillole di sicurezza

di Eugenio Galli

Periodicamente qualcuno ci rimprovera di non dire, di non fare abbastanza sui temi della sicurezza stradale, di essere troppo condiscenti rispetto ai molti ciclisti che circolano con imprudenza sulle strade (senza luci, sfrecciando sui marciapiedi, spaventando o mettendo a disagio i pedoni ecc.).

In realtà la nostra associazione è da anni impegnata anche su questi temi. Ha organizzato attività, iniziative diverse. Ad esempio un decalogo sulla sicurezza del ciclista; una presentazione di due ore su questo tema; il Forum sulla sicurezza stradale insieme alla Fondazione Rete Civica di Milano; ha richiesto e ottenuto la costituzione del Tavolo comunale su questi temi (poi fallito per debolezza della volontà politica); promuove periodicamente l'iniziativa "Bici sicura"...

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

Ebbene, proprio dal corso sulla sicurezza stradale del ciclista che abbiamo presentato in alcune occasioni è nata l'idea di ridurlo in pillole, per renderlo più digeribile e consentirne quindi una distribuzione diffusa, iniziando da questo numero di Ciclobby Notizie.

Disponibili anche a raccogliere suggerimenti e proposte dei soci e dei lettori del nostro notiziario.

Occorre partire dalla consapevolezza dei diritti e dei doveri per un'affermazione responsabile della presenza dei ciclisti sulle strade: il ciclista sulla strada non è inferiore agli altri utenti. D'altro canto, il semplice rispetto delle regole della circolazione (tenere la destra, procedere in fila indiana, segnalare le svolte, utilizzare le piste ciclabili ove esistenti) può non essere sufficiente a garantire la sicurezza del ciclista e in qualche caso può avere addirittura effetti controproducenti.

E anche alcuni dispositivi di protezione individuale (come il casco), non solo non devono sostituire misure di prevenzione collettiva, ma possono rivelarsi inadeguati se il ciclista si muove come uno sprovveduto nelle insidie del traffico. Non quindi suscitare paura, bensì creare attenzione: questo il nostro intento.

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

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

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

Educazione stradale

Il Codice della strada, con disposizione purtroppo ampiamente sottovalutata (art. 230, comma 1), prevede appositi programmi di educazione stradale nelle scuole, anche al fine di promuovere

re l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, riguardanti «la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti».

Educazione e rieducazione, non solo verso le fasce più giovani ma anche nei confronti degli adulti, sono un tassello fondamentale per la costruzione di una cultura della sicurezza stradale, vero antidoto alla diffusa insicurezza.

Casi frequenti di incidente

Collisione N. 1: l'incrocio da destra

Questo è il tipo di collisione più frequente. Un'auto sta uscendo da una laterale, da un parcheggio o da un passo carraio sulla destra.

I casi sono due: o ti trovi davanti all'auto e l'auto ti investe, o l'auto si immette in strada davanti a te e tu ci sbatti contro.

Come evitare questa collisione

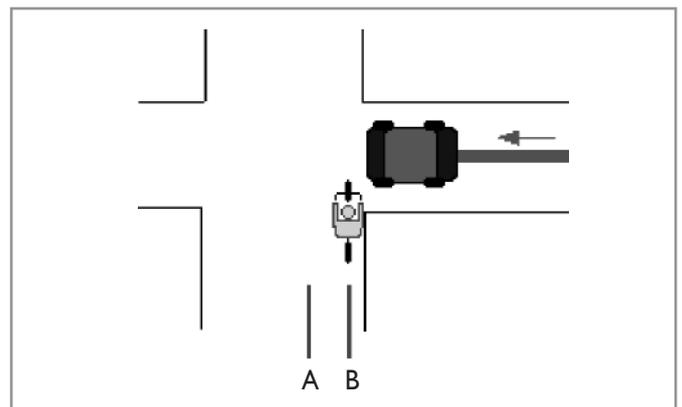
Fatti sentire. Procurati un buon campanello e usalo ogni qualvolta vedi un'auto avvicinarsi (o attendere) davanti a te o alla tua destra. Potresti sentirti a disagio a suonare il campanello: ma tutto sommato, è meglio provare imbarazzo che essere investiti!

Rallenta. Se non riesci a farti notare dal guidatore (incontrandone lo sguardo, soprattutto di notte) rallenta tanto da poter essere in grado di fermarti completamente, se necessario.

Illuminati. Se pedali di notte - o comunque in condizioni di scarsa visibilità - devi assolutamente usare un fanale anteriore e uno posteriore e dotare le ruote di catarifrangenti. È previsto anche dal Codice della strada. E non faranno male giubbotto o bretelle con strisce catarifrangenti, tra l'altro ormai anch'essi previsti dal Codice fuori città di notte, e in città nelle gallerie.

Consiglio pratico. Osserva le due linee grigie "A" e "B" nella figura.

Sei probabilmente abituato a pedalare in "B", molto vicino al bordo del marciapiede perché temi di essere investito alle spal-



Bimbibici

Insieme per una città più sicura e vivibile.

Appuntamento anche quest'anno ai **Giardini Pubblici di corso Venezia** (nell'area di Monte Merlo nei pressi della scuola materna comunale).

I dettagli li saprete più avanti, consultando il nostro sito, ma già possiamo confermare che **non mancherà il binomio bici+musica**, che ha avuto tanto successo negli anni scorsi.

Al termine della tradizionale **ciclopasseggiata di un'ora per le vie del centro**, con partenza e arrivo ai Giardini di corso Venezia (come l'anno scorso) si esibiranno questa volta i **giovani allievi musicisti della scuola musicale L'albero della Musica**.

E non mancherà neanche una bella e simpatica madrina, **Filippa Lagerback**, con la sua bambina, entrambe appassionate della bicicletta (come si usa in Svezia).

Bimbibici a Milano: ancora il felice binomio bici+musica

Si svolgerà domenica 8 maggio a Milano la 12ª edizione di Bimbibici.

Bimbibici, manifestazione nazionale targata Fiab, che nel 2010 si è svolta in 260 città, sarà l'**evento qualificante della 2ª Giornata Nazionale della Bicicletta** istituita lo scorso anno dal Ministero dell' Ambiente.

Chiediamo ai genitori e agli insegnanti di

organizzare per tempo la partecipazione di gruppo degli allievi della propria scuola: pedalare insieme ai propri compagni è certamente più divertente che partecipare singolarmente!

Non conosciamo ancora la data delle elezioni del sindaco e dei consiglieri per il Comune di Milano, ma una delle ipotesi che girano è proprio quella dell'8 maggio. Le elezioni possono interferire con le nostre manifestazioni a causa della difficoltà di avere in quei giorni l'appoggio della Polizia Locale.

Faremo il possibile per mantenere la data, ma vi preghiamo di tenervi informati e, se le elezioni fossero proprio quel giorno, di controllare sul sito, o telefonando in segreteria, se non ci siano cambiamenti di programma.



le. Osserva, però, l'auto nella figura. Quando l'automobilista presta attenzione al traffico davanti a sé, non guarda in prossimità del marciapiede ma guarda il *centro* della strada. Se sei un po' più a sinistra (come in "A"), è più probabile che l'autista ti veda. C'è un ulteriore vantaggio: se l'automobilista non ti vede e comincia a immettersi nella carreggiata, potresti essere in grado di portarti *ancora più* a sinistra per evitarlo.

Ricordati, però, che se ti rendi conto che l'automobilista non ti ha visto ti conviene fermarti, perché altrimenti finisci con le tue ruote sotto quelle dell'auto e quello che si fa male sei tu.

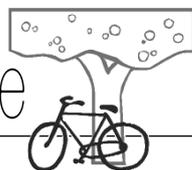
Inoltre spostarsi troppo a sinistra è sempre pericoloso perché non riesci a controllare anche il traffico che viene da dietro.

*P*edalare all'estrema destra ti rende invisibile alle auto davanti a te nei punti di intersezione, pedalare più a sinistra ti rende vulnerabile nei confronti delle auto provenienti alle tue spalle.

Cosa scegliere, allora?

Dovrai valutare, in base al tipo di strada e al tipo di traffico, e dunque in relazione alla situazione concreta, la soluzione che ti sembra più sicura.

Sulle strade a scorrimento veloce, con poche traverse, potrai tenerti più a destra, su strade a scorrimento lento, con molte traverse, potrai tenerti un po' più sulla sinistra.



Pillole di sicurezza

di Eugenio Galli

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

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

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

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

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

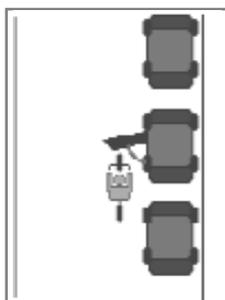
Il bello della bici è anche che ci mette a contatto con l'ambiente: sfruttiamo allora questo vantaggio e non isoliamoci da ciò che ci circonda, anche per salvaguardare la nostra sicurezza.

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

Casi frequenti di collisione

Collisione n. 2: la portiera aperta

Un altro tipo di incidente frequente:



un'auto parcheggiata apre la porta proprio davanti a te (violazione art. 157, comma 7 CdS). Se la distanza è ridotta e i riflessi non sono pronti, l'impatto è inevitabile e le conseguenze possono essere anche molto gravi.

Come evitare questa collisione:

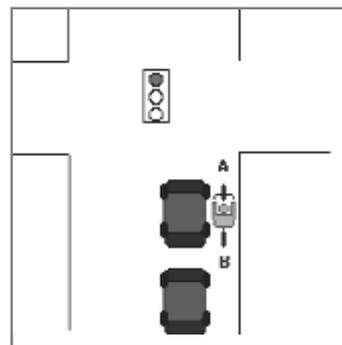
FBL (Fa' Balà L'oeucc): tieni d'occhio le auto parcheggiate. Per quanto possibile sorveglia gli occupanti delle auto e cerca di anticipare un'apertura improvvisa.

Consiglio pratico. Spostati leggermente a sinistra. In presenza di veicoli in sosta, riservati un margine di movimento in modo da poter evitare un'apertura improvvisa degli sportelli. Questo compatibilmente con il resto del traffico, in particolare quello che sopraggiunge alle tue spalle.

Collisione n. 3: rosso shocking

Ti fermi ad un semaforo rosso (o ad uno STOP) immediatamente a destra di un'automobile, in attesa allo stesso segnale. L'automobilista non ti vede. Alla ripresa della marcia, tu vai dritto, l'auto gira a destra e ti investe.

La situazione è ancora più pericolosa quando sei fermo accanto ad un mezzo pesante: un autobus, un camion o simili, dove il rischio è di finire stritolati sotto le ruote del veicolo (problema del blind corner o "angolo cieco" di cui si parlerà più avanti).



Come evitare questa collisione:

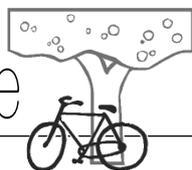
Fermati in un punto in cui sei visibile. Fermati davanti all'auto, in prossimità del suo margine destro (vedi punto "A" in figura), e non di fianco: questo ti rende visibile da qualunque direzione e eviti di farti tagliare la strada.

Se non ti trovi in prossimità del semaforo ma fra due auto incolonnate, fermati davanti alla seconda (ossia nel punto "B" dietro alla prima auto), in modo da permettere a quest'ultima di vederti chiaramente.

Se scegli il punto "A", alla ripresa della marcia (luce verde del semaforo) libera rapidamente l'incrocio. Se scegli il punto "B" non superare da destra il veicolo che ti precede, perché potrebbe svoltare a destra improvvisamente, tagliandoti la strada.

Fai molta attenzione a superare veicoli fermi in prossimità di un semaforo: rischi di essere colpito dallo sportello di un passeggero che scende dall'auto sul lato destro o investito da un'auto che inaspettatamente decide di entrare in un parcheggio o di affiancarsi al margine destro della carreggiata.

Consiglio pratico. Non fare affidamento sul fatto che tutti gli automobilisti segnalino con anticipo i cambi di direzione. Quello della freccia è un obbligo (art. 154, comma 1 CdS). sempre meno rispettato, una grave infrazione scarsamente punita. Dai per scontato che l'auto al tuo fianco possa sempre svoltare all'improvviso.



Pillole di sicurezza

di Eugenio Galli

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

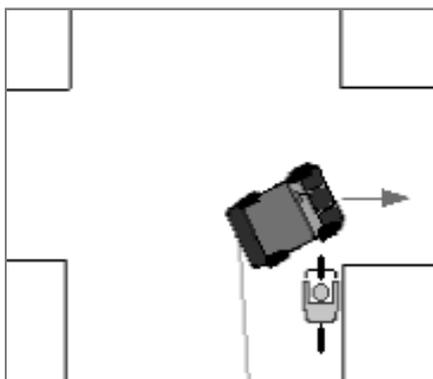
Si potrà allora affermare che non è ancora abbastanza, perché si può sempre fare qualcosa di più. Ma non sono in molti a poter dire di avere fatto altrettanto. E certamente è stato spesso latitante il fronte istituzionale, che non può ritenersi una semplice comparsa, ma deve invece essere protagonista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

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

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

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

Il bello della bici è anche che ci mette a contatto con l'ambiente: sfruttiamo allora questo vantaggio e non isoliamoci da ciò che ci circonda, anche per salvaguardare la nostra sicurezza. Ciò evidenzia l'importanza di valutare i **pericoli**, studiare le **norme** (la maggior parte degli incidenti è dovuta a infrazioni) e imporsi **comportamenti prudenti**.



Casi frequenti di incidente

I casi 1-3 sono apparsi sui numeri precedenti del nostro notiziario.

Collisione n. 4: il gancio a destra (parte prima)

Un'auto ti supera e poi cerca di girare a destra davanti a te o proprio contro di te.

Probabilmente l'automobilista pensa che tu non stia andando particolarmente veloce, perché sei in bici. Anche se sei costretto a frenare per evitarlo, spesso non si renderà neppure conto di avere fatto qualcosa di sbagliato. Sono manovre che si verificano frequentemente all'interno delle rotonde, da parte dei veicoli in uscita. Questo tipo di collisione è molto difficile da evitare perché fino all'ultimo non riesci a renderti conto di quanto sta accadendo.

Come evitare questa collisione:

Non pedalare sul marciapiede. Quando scendi da un marciapiede (che non sia tra quelli appositamente segnalati) per attraversare la strada, non sei visibile da parte di chi si trova in un abitacolo di guida e costituiscono un ostacolo inatteso e difficilmente evitabile.

Portati un poco a sinistra. Occupando in maniera visibile la corsia, per il veicolo che sopraggiunge sarà più difficile superarti o tagliarti la strada. Questo compatibilmente con il tipo di traffico su quella strada.

Guarda alle tue spalle. Sorveglia sempre con la coda dell'occhio la situazione dietro di te o controlla lo specchietto retrovisore. Non hai uno specchietto? Puoi montarne subito uno. Guarda dietro di te prima di arrivare all'intersezione. Quando stai effettivamente attraversando l'intersezione, sarà necessario che tu faccia molta attenzione a ciò che c'è davanti a te.

Consiglio pratico. All'interno delle piazze a circolazione rotatoria, quando ti avvicini a degli assi stradali in uscita puoi avvertire i veicoli dietro di te, tendendo il braccio sinistro verso l'interno della rotonda, che la tua traiettoria prosegue dentro la piazza.

Collisione n. 5: il gancio a destra (parte seconda)

Stai superando un'auto che si muove lentamente (o addirittura un'altra bici) a destra, quando questa improvvisamente svolta a destra in un parcheggio, un passo carraio o una strada laterale, e ti viene addosso.

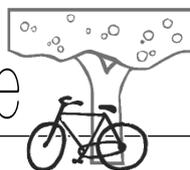
Come evitare questa collisione:

Mai superare a destra. Questo tipo di collisione è molto facile da evitare: è sufficiente non superare alcun veicolo a destra.

Se un veicolo si muove lentamente, pedala **dietro**, non nella sua "zona cieca" situata nell'angolo destro, e mantenendo le distanze sufficienti a garantirti la possibilità di frenare in tempo.

Se per te procede troppo lentamente, allora superalo **da sinistra** quando è possibile farlo in condizioni di sicurezza. Se si tratta di un altro ciclista, puoi dargli anche un cenno a voce o con uno squillo di campanello.

Guardati alle spalle prima di svoltare a destra. Questo ti permette di evitare il rischio di essere colpito da qualcuno che, magari anche in bici, ti sta imprudentemente superando da destra.



Pillole di sicurezza

di Eugenio Galli

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

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

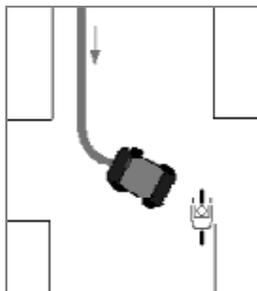
Sulle strade – troppo spesso arene insanguinate e dominate da una patologica aggressività – abbiamo bisogno anche di un nuovo galateo, di un codice etico condiviso che non faccia sentire nessuno fuori luogo.

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

Con queste "pillole" vogliamo provare a seminare qualcosa di nuovo, favorendo la conoscenza di regole, obblighi, divieti e registri comportamentali. Il bello della bici è anche che ci mette a contatto con l'ambiente: sfruttiamo allora questo vantaggio e non isoliamoci da ciò che ci circonda, anche per salvaguardare la nostra sicurezza.

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

Casi frequenti di incidente



Collisione N. 6: L'incrocio A Sinistra

Un'auto che si avvicina di fronte a te, proveniente dalla direzione opposta, nella manovra di svolta a sinistra ti viene addosso.

Come evitare questa collisione:

Non pedalare sul marciapiede. Quando scendi da un marciapiede (che non sia tra quelli appositamente segnalati) per attraversare la strada, non sei visibile da parte di chi si trova all'interno di un abitacolo di guida e costituiscono un ostacolo inatteso e difficilmen-

te evitabile.

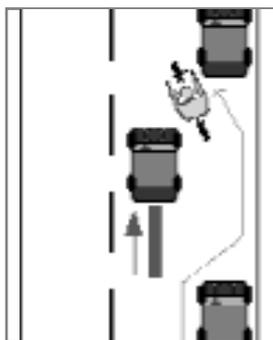
Entrando solo all'ultimo istante nel cono visivo del conducente del veicolo in fase di svolta, che non ha percepito anticipatamente la tua presenza, questo potrebbe non essere in condizione di fermarsi in sicurezza.

Renditi visibile. In condizioni di scarsa visibilità devi accendere il fanale anteriore e posteriore.

Utilizza un abbigliamento con colori sgargianti e rifrangenti, anche di giorno: capi di colore giallo o arancio riflettenti fanno la differenza; anche le fasce rifrangenti (es. ferma pantaloni, bretelle) sono una soluzione molto valida e poco costosa.

Non superare a destra. Se superi da destra dei veicoli che si muovono lentamente risulti invisibile alle auto che svoltano a sinistra nell'incrocio. Rischi inoltre di essere colpito dallo stesso veicolo che stai superando, nel caso effettuasse una improvvisa manovra di svolta a destra.

Rallenta. Cerca il contatto visivo con il guidatore del mezzo; se non ci riesci, rallenta in modo da essere in grado di fermarti, se necessario. Può essere fastidioso ma è certamente più sicuro.



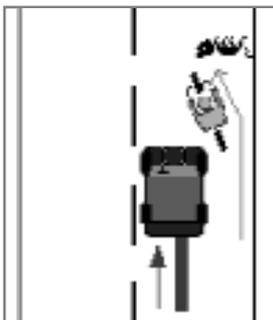
Collisione N. 7: Impatto Posteriore

Per aggirare un'auto parcheggiata o un altro ostacolo sulla strada, sbandi leggermente a sinistra e sei urtato da un'auto che sopraggiunge alle tue spalle.

Come evitare questa collisione:

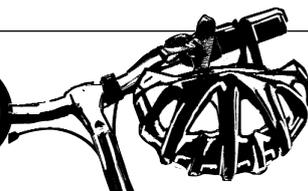
Non spostarti assolutamente mai a sinistra senza prima avere controllato dietro di te di poterlo fare in sicurezza. Alcuni automobilisti superano i ciclisti sfiorandoli appena, pertanto spostandoti anche solo di poco a sinistra potresti metterti nella traiettoria di un veicolo che sta sopraggiungendo. Allenati a conservare la guida rettilinea mentre guardi dietro le tue spalle fino a quando non impari ad eseguire questa manovra correttamente: molti nuovi ciclisti tendono a sbandare verso sinistra nello stesso momento in cui guardano, cosa che può risultare altrettanto pericolosa.

Usa uno specchietto retrovisore. Ce ne sono di diverso tipo: da applicare al manubrio, al caschetto, o agli occhiali. Anche se non si tratta di accessorio indispensabile, può esserti utile per abituarti a tenere sotto controllo il traffico senza dover ruotare la testa.



Pillole di sicurezza (n.5)

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 di due ore su questo tema; il Forum sulla sicurezza stradale insieme alla Fondazione Rete Civica di Milano; ha richiesto e ottenuto, con la passata amministrazione, la costituzione del Tavolo comunale su questi temi (poi fallito per debolezza della volontà politica); promuove periodicamente l'iniziativa "Bici sicura"... Si potrà allora affermare che non è ancora abbastanza, perché si può sempre fare qualcosa di più. Ma non sono in molti a poter dire di avere fatto altrettanto. E certamente è stato spesso latitante il fronte istituzionale, che non può ritenersi una semplice comparsa, ma deve invece essere protagonista attivo e partecipe.

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

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

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

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

Ciò evidenzia l'importanza di valutare i **pericoli**, studiare le

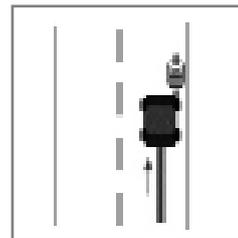
norme (la maggior parte degli incidenti è dovuta a infrazioni) e imporsi **comportamenti** prudenti.

Casi frequenti di collisione

I casi 1-4 sono apparsi sui numeri precedenti del nostro notiziario.

Collisione n. 8: Impatto posteriore (parte seconda; la prima nel Notiziario precedente)

Questo tipo di incidente è molto temuto dai ciclisti, ma non è così frequente (tranne che nei casi di guida notturna o su strade a lunga percorrenza fuori città). In ogni caso è una delle collisioni più difficili da evitare, poiché generalmente mentre pedali non guardi alle tue spalle. Il miglior modo per prevenire questo tipo di collisione è pedalare su strade ampie o a traffico lento o su piste ciclabili e dotare la bici di uno specchietto retrovisore.



Come evitare questa collisione:

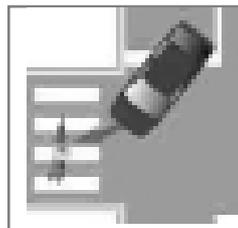
Renditi visibile. Se pedali con il buio, o comunque in condizioni di visibilità scarsa, devi assolutamente usare un fanale rosso posteriore, a luce fissa o lampeggiante, montare i catarifrangenti ai pedali e sulle ruote e possibilmente vestire le fasce rifrangenti o capi riflettenti (che puoi trovare a poco prezzo anche nei negozi che trattano articoli per la sicurezza sul lavoro).

Scegli strade ampie. Pedala lungo strade provviste di una corsia esterna sufficientemente ampia da garantirti una distanza di sicurezza dalle auto.

Scegli strade con traffico lento. Più lentamente un'auto va, più tempo ha per vederti. È preferibile usare strade secondarie o residenziali.

Collisione n. 9: In bici sui passaggi pedonali

Un'auto svolta a destra e ti investe proprio mentre stai attraversando sulle strisce pedonali fra due marciapiedi. Gli automobilisti non si aspettano di trovare biciclette sugli attraversamenti pedonali (talvolta sembra che non pensino neppure di trovarvi dei pedoni...), pertanto devi stare molto attento se usi i passaggi pedonali.



Sembra proprio una buona idea

C'è in Brasile una cittadina tra i monti a nord di San Paolo che si chiama Santa Rita do Sapucaí; e lì c'è un carcere, e anche una passeggiata lungo il fiume che fino a poco tempo fa era al buio, e deserta di sera. Adesso però la passeggiata è illuminata, i cittadini la frequentano, e i detenuti nel carcere si sentono un po' meglio. Cos'è successo? È successo che in una sala nel carcere sono state installate delle biciclette rosse (come la divisa dei detenuti), fisse al pavimento e senza ruota davanti, che con il movimento della ruota di dietro generano energia elettrica; naturalmente, solo quando in sella c'è un carcerato che pedala. E i carcerati pedalano volentieri: perché stanno meglio in salute facendo del movimento; perché i più consapevoli sono contenti di fare qualcosa di utile per la collettività; ma anche perché, ogni tre giorni di pedalate, la pena si riduce di un giorno. Non vi sembra una buona idea? Qualcuno potrebbe raccogliercela anche da noi? D.S.

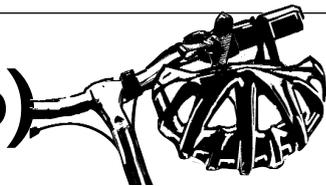
Assemblea dei soci

Sabato 2 marzo 2013
alle 14.45, nella nostra sede
di via Borsieri, si tiene l'Assemblea
annuale, aperta a tutti i soci.

Partecipa anche tu!

Pillole di sicurezza (n.6)

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 di due ore su questo tema; il Forum sulla sicurezza stradale insieme alla Fondazione Rete Civica di Milano; ha richiesto e ottenuto, con la passata amministrazione, la costituzione del Tavolo comunale su questi temi (poi fallito per debolezza della volontà politica); promuove periodicamente l'iniziativa "Bici sicura"...

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

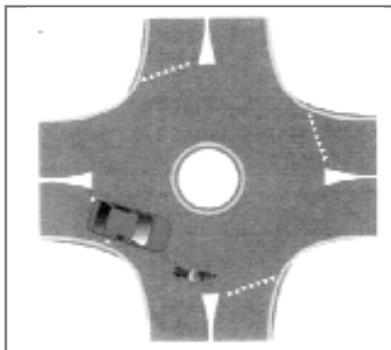
Sulle strade – troppo spesso arene insanguinate e dominate da una patologica aggressività – abbiamo bisogno anche di un nuovo galateo, di un codice etico condiviso che non faccia sentire nessuno fuori luogo.

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

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

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

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



Casi frequenti di collisione

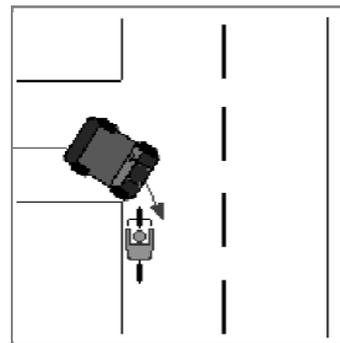
I casi 1-5 sono apparsi sui numeri precedenti del nostro notiziario.

Collisione n. 10: scontro frontale contromano

Stai pedalando nella direzione sbagliata (contromano, cioè sul lato sinistro della strada). Un'auto svolta a destra da una strada laterale, uscendo da un passo carraio, o da un parcheggio, e ti investe.

L'automobilista non ti ha visto perché ha controllato solo il traffico proveniente dalla sua sinistra, non quello proveniente da destra.

E, ancora peggio, potresti essere colpito da un'auto sulla stessa strada che ti investe frontalmente. Il conducente ha avuto meno tempo per reagire perché non si aspetta di vederti e per di più l'urto è più violento perché le velocità si sommano.



Come evitare questa collisione:

Guida nella stessa direzione del traffico, cioè: non pedalare controsenso. In assenza di una apposita regolamentazione che introduca specifiche eccezioni - con strade a senso unico rese a doppio senso per le bici (su modelli che sono già in uso in molti Paesi europei e in alcune città italiane) - la guida controsenso è oggi vietata dal Codice, appare molto sconsigliata e da evitare, in quanto particolarmente pericolosa. A maggior ragione se chi pedala procede sulla "mano sinistra", cioè appunto "contromano".

Collisione n. 11: scontro nelle rotatorie

Ti devi immettere in una rotonda insieme a un'auto che deve svoltare alla prima uscita a destra; tu invece devi proseguire nella rotonda verso un'altra uscita. L'auto ti taglia la strada e ti investe.

Come evitare questa collisione:

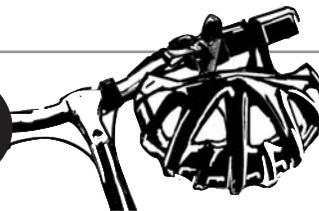
Lascia passare l'auto sulla tua sinistra, controlla il traffico che hai alle spalle e spostati leggermente a sinistra in modo da impedire all'auto che hai dietro a te di sorpassarti.

Immettiti nella rotonda, **segna chiaramente con il braccio la direzione** che vuoi prendere, spostati sulla destra, rendendoti il più possibile visibile.

Se esistono, usa gli attraversamenti ciclopeditoni (strisce bianche a piccoli tratteggi), perché qui i veicoli devono dare la precedenza alle biciclette che hanno iniziato l'attraversamento.

Pillole di sicurezza (n.7)

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 di due ore su questo tema; il Forum sulla sicurezza stradale insieme alla Fondazione Rete Civica di Milano; ha richiesto e ottenuto, con la passata amministrazione, la costituzione del Tavolo comunale su questi temi (poi fallito per debolezza della volontà politica); promuove periodicamente l'iniziativa "Bici sicura"...

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

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

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

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

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

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

Casi frequenti di collisione

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

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

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

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

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

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

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

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

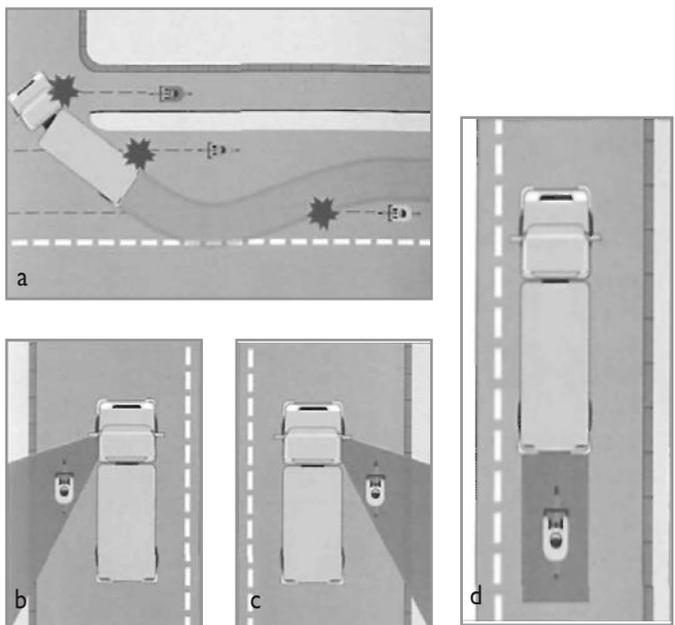
Dunque, conoscenza del problema, consapevolezza e attenzione sono e restano insostituibili alleati nella prevenzione del rischio sul fronte dell'utenza cosiddetta *vulnerabile*.

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

A cosa mai servirà?

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





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

Come prevenire questa collisione?

Le 5 regole fondamentali

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



Parole su due ruote

Sarebbe un paradiso

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

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



Giacomo l'olandese

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

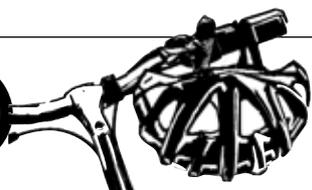
Ensieme a un profondo dispiacere, a qualcuno di noi viene da chiedersi chi si occupa adesso di Oscar, il bel cane biondo, così buono da poterlo portare, non legato, su quel piano di legno fissato davanti alla bici; dal quale non sarebbe mai saltato giù finché sulla bici c'era il suo padrone, l'amato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

Noi, Giacomo non lo dimenticheremo.

Donata Schiannini

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)

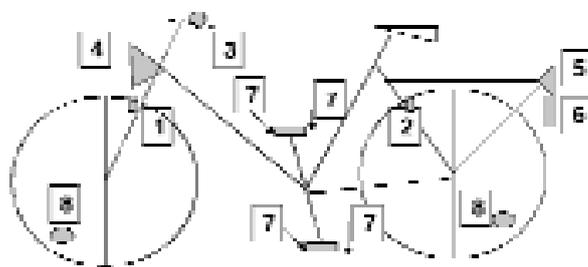
Circolazione sulle strade (art. 182 CdS)

- * 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.

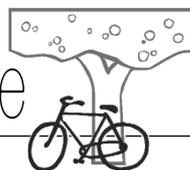
Inadeguatezza del mezzo

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!