

In primo piano **Milano e la bici**

# La capitale

Il ciclismo italiano è nato qui, all'ombra della Madonnina, ma oggi la città di Milano non ha più nemmeno un giovane tesserato: «Questo sport è morto», denuncia Giuseppe Ardigò, presidente del Comitato provinciale Fci. E proprio così? Abbiamo cercato una risposta tra le vecchie botteghe e i campioni del passato, tra i cicloamatori e i nuovi biker, di giorno e di notte



# decaduta

Di LORENZO FRANZETTI

Foto di FABIO RICCARDI, FABIO CAMERONI,

STEFANO MARIGA E LORENZO FRANZETTI

**M**ilano, capitale del ciclismo: un primato indiscutibile in un'epoca lunga un secolo, realtà un po' sbiadita ai nostri giorni. Da qui, è cominciato lo splendido "romanzo" della bici in Italia: la grande Milano, culla del progresso, alimentava i sogni della provincia contadina, sogni di gloria e di benessere. La bicicletta made in Italy, quella che dovrebbe contrastare le "nuove invasioni barbariche" dei prodotti asiatici, è nata all'ombra della Madonnina facendo sbocciare uno sport, un'industria, uno stile di vita. Cosa rimane, oggi, di quell'eredità? Tra quartieri vecchi e nuovi, tra periferie e antichi palazzi, tra la gente di ogni razza e cultura, la Milano che pedala e produce c'è ancora? Per dare una risposta a queste domande abbiamo scelto di affidarci a un reportage, realizzato macinando chilometri a piedi, in bici, in tram, di giorno e di notte, incontrando persone, piccoli e grandi eroi, umili artigiani e personaggi che rappresentano il ciclismo di questa nuova Milano.

Sempre meno ciclismo sotto la Madonnina.  
A DESTRA: Alberto Masi, "storico" costruttore milanese



Antonio Maspes in surplace nel "suo" Vigorelli. Soltanto pochi anni fa, la città e il ciclismo gli intitolarono il velodromo per poi abbandonarlo a un nuovo declino. A SINISTRA: Street bike notturno per le vie del centro

Ne è uscito il ritratto di una città dai molti volti, spesso in contrasto tra loro: appassionante, desolante, nostalgico, ma anche per certi aspetti stimolante.

Quanti sono i milanesi che vanno in bici? In una città di 1.300.000 abitanti, i ciclisti abituali sono circa 100.000 secondo una stima realizzata dalla Fiab, Federazione amici della bicicletta. Entrando nel dettaglio, grazie anche ai dati forniti dalla Federciclismo e dall'Udace e alle testimonianze di alcuni appassionati, i residenti in città che praticano il ciclismo, sia a livello amatoriale, sia agonistico, sono circa 20.000. All'apparenza, niente male, dunque. La realtà, purtroppo, è ben diversa: oggi, la città di Milano non ha più nemmeno un giovane tesserato per la Federciclismo. Senza nuove leve, il ciclismo meneghino rischia seriamente l'estinzione. È il triste quadro che emerge dalle parole di Giuseppe Ardigò, presidente del comitato provinciale di Milano della Federciclismo: «In provincia, per fortuna, le cose non vanno male, ma in città il ciclismo è morto - spiega senza mezzi termini -. Non siamo stati capaci di valorizzare la tradizione, abbiamo fallito. Milano non sente più il ciclismo». Parole pesanti, dette da un appassionato che lavora da molti anni accanto ai giovani.

«In città è impossibile fare attività. Ciclisticamente, Milano è morta: mancano strutture;



A Milano, sono circa 20.000 i cittadini che scelgono la bici per tenersi in forma

## Potrebbe andarsene anche il Giro

Dici ciclismo e pensi al Giro d'Italia, dici Giro d'Italia e pensi alla Gazzetta. La "rosa" resiste negli anni, fin dall'epoca d'oro del ciclismo milanese. Tra le sue firme più note c'è Marco Pastonesi, di origini genovesi, ma residente a Milano ormai da molti anni. Pastonesi scrive di ciclismo, lo pratica abitualmente e, come tutti gli appassionati, soffre nel vedere la "capitale del ciclismo" in decadenza: «Molto si è perso, perché la metropoli è nemica dello sport - commenta il giornalista -. A Milano funziona soltanto il calcio spettacolo, tutto il resto sopravvive, ma soltanto se ha grandi occasioni da sfruttare. La pallacanestro va bene finché l'Armani vince, il rugby e la pallavolo sono scomparse, l'hockey è purtroppo uno sport di nicchia. E il ciclismo è lontano dai suoi momenti d'oro: il declino del Vigorelli ha chiuso un'epoca e oggi questo sport è in fase calante».

Persino il Giro d'Italia potrebbe fare le valigie: il nuovo staff organizzativo non esclude che la Corsa rosa possa concludersi non più a Milano, ma in un'altra città, qualora ci fossero le condizioni. E se così avvenisse, sarebbe la fine definitiva del ciclismo agonistico meneghino.

Al di là dello sport, la bicicletta sta vivendo una stagione fortunata in città: «C'è un vero e proprio boom della bici. La gente sta riscoprendo questo mezzo, soprattutto per questioni pratiche: se a Milano vuoi arrivare puntuale a un appuntamento, è meglio andarci in bici. Se non vuoi perdere ore a cercare parcheggio, idem. Certo, se scegli di pedalare, sei comunque a rischio, il traffico è un pericolo».

Marco Pastonesi è anche un buon ciclomotore: «Uso la bici per recarmi al lavoro e anche come mezzo di evasione, per fare moto. Passando dai Navigli, per esempio, ti ritrovi rapidamente fuori città in un ambiente più tranquillo: è un'evasione dallo stress, dalle tensioni, una vera medicina».



Il Giro d'Italia in piazza Duomo: uno spettacolo che potrebbe non ripetersi mai più

spazi e persino la buona volontà di chi dovrebbe darci una mano a livello istituzionale. La città non ha voluto adeguarsi, ha fatto altre scelte: avevamo il Vigorelli, ma oggi è inutilizzabile e, anche dal punto di vista logistico, sarebbe un impianto difficile da sfruttare per i giovani. Trent'anni fa c'era un palasport, ma non venne mai più ricostruito. Avevamo addirittura una pista più piccola, in piazza 6 febbraio, ma è stata incredibilmente distrutta. Un nuovo Maspes, a Milano non nascerà più, si è chiusa un'epoca e la città non sembra interessata a riaprirla». Tra periferia e provincia, per fortuna qualcosa va meglio: «Ai margini della città ci sono realtà più sane, e possiamo contare anche su qualche struttura per le discipline più giovani come il Bmx, a Paullo e a Baggio. Ci sono poi società con molti ragazzini, a differenza delle squadre storiche milanesi che oggi fanno quasi esclusivamente attività amatoriale».

Milano, antica capitale del ciclismo, può rassegnarsi a sparire? Anche la gloriosa industria della bici "made in Milan" si è da tempo spostata fuori città o ha addirittura fatto le valigie verso altri continenti. I primi grandi marchi nacquero sul finire dell'Ottocento, dapprima Bianchi, poi Olympia, Legnano, Umberto Dei, Atala, Taurus e molti altri. La bici era considerata un mezzo rivoluzionario, dal significato addirittura politico, associato persino agli anarchici. E, in un certo senso,



la rivoluzione si verificò: prima dell'avvento dell'automobile, le strade cittadine cambiarono aspetto, accanto alle industrie sbocciarono un nuovo mondo, fatto di botteghe artigiane e passioni. Le prime gare ciclistiche, campioni leggendari come il "Piccolo diavolo nero", la Gazzetta dello sport, il Touring club ciclistico italiano (che poi divenne soltanto Touring club) traghettarono i milanesi in un nuovo secolo, prime pedalate di uno sviluppo che proseguì per tutto il Novecento, in particola-

re nell'ultimo Dopoguerra, grazie a un'altra straordinaria "invenzione", il Vigorelli. Poi, a una a una le grandi aziende lasciarono la città, ma sopravvisse una rete di artigiani e figure professionali: telaisti, meccanici, verniciatori, cromatori, specialisti in componentistica, gente cresciuta nelle officine della Legnano, della Bianchi, magari, e che decideva di mettersi in proprio, con attività a gestione familiare. I padri insegnarono il lavoro ai figli, ma oggi, la terza generazione non ha raccolto il testimone. «È impossibile continuare a fare questo lavoro in città, ci sono mille problemi, troppa concorrenza. Scordiamoci i giovani», spiega Daniele Marnati, l'ultimo telaista rimasto.

La città sembra non riuscire a convivere con il ciclismo. In realtà, i problemi d'inquinamento e la nuova cultura ecologica dei cittadini stanno dando nuova linfa almeno ai negozianti: «Chi vende bici, non si può lamentare», conferma Pietro Graticoli, da oltre sessant'anni dietro a un bancone da ciclista, ancora oggi al lavoro alla Detto Pietro store, in piano centro. La gente, insomma, sta tornando a pedalare, proprio come negli anni Settanta, durante l'austerità. Ci si accorge che la vivibilità in una metropoli come questa è un tesoro tutto da riconquistare. L'agonismo

è in crisi, trionfa invece l'ecologia: soffrono gli artigiani e gli "stilisti" della specialissima, mentre guadagna chi commercializza bici da città o da turismo. I megastore spopolano: su tutti, a Milano, domina Décathlon, marchio francese della grande distribuzione. La voglia di ecologia, sta salvando la bici che, però, non è più "made in Milan".

Resta qualche simbolo: l'Eicma, il salone del ciclo, rimane un punto di riferimento importante per il settore. E se questa fiera continua a tenersi, con successo, a Milano e non a Pechino, forse un significato lo possiede ancora.

### A tu per tu con il sindaco uscente

Gabriele Albertini, dal 1997 sindaco di Milano, sta per chiudere il suo periodo alla guida della città. Nel corso di nove anni di amministrazione, la bicicletta è stata più volte al centro del dibattito politico, sia per questioni sportive (l'inaugurazione e il degrado del Vigorelli), sia come alternativa all'automobile, per fare fronte ai problemi d'inquinamento e traffico di cui soffre, ormai a livello cronico, la città. Al termine del suo mandato, ha rilasciato questa intervista.

**Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, si può dire che a Milano sia nato il ciclismo italiano: dallo sviluppo delle aziende più importanti, tra le quali possiamo ricordare Bianchi, Legnano, Atala e Umberto Dei, alla creazione delle prime grandi corse come la Mila-**



**no - San Remo e il Giro d'Italia. Cosa resta oggi di quella grande eredità? Tra Milano e la bici c'è ancora un legame?**

«Premetto che l'era industriale di Milano appartiene ormai al passato se non addirittura alla storia. Il passaggio dal post industriale al terziario ha determinato anche la scomparsa delle aziende che lei ha citato pur trattandosi di un fenomeno più lento. I nomi "gloriosi" sono rimasti, ma direi che ormai si tratta soprattutto di etichette. Infatti, la globalizzazione ha modificato completamente il panorama e l'Estremo oriente ha invaso questo settore determinando una caduta dei prezzi soprattutto nei prodotti di gamma bassa. Tutto sommato, forse, è stato un bene perché ha reso più effervescente un mercato che si stava affievolendo. Adesso il legame tra Milano e la bici ha ripreso vigore e penso che possa avere ulteriori sviluppi. È facile immaginare che, nel



Gabriele Albertini, sindaco di Milano, riconosce i vantaggi dell'uso della bici in città, soprattutto con l'introduzione di un pedaggio d'ingresso per le auto. SOPRA: la Milano che pedala, edizione anni Settanta, in piena austerità

momento in cui per le auto verrà introdotto il ticket d'ingresso in città, l'interesse per le due ruote aumenterà. Quando per primo parlai del "congestion charge" ci fu una levata di scudi, mentre adesso perfino le opposizioni più accanite stanno convertendosi a questa soluzione».

**I grandi nomi del settore produttivo del mondo della bicicletta, oggi, si sono trasferiti fuori città. Resistono alcune vecchie botteghe artigiane retaggio della tradizione. L'economia che gravita attorno a questo settore, a Milano, può sopravvivere soltanto se la città invertirà la tendenza in fatto di vivibilità e, soprattutto, di ciclabilità. Questo cambiamento è già cominciato?**

«La bicicletta come mezzo di trasporto, oggi, è soprattutto una questione culturale. Inoltre il suo uso viene molto condizionato da due fattori: le condizioni meteo e lo sforzo fisico. Talvolta occorre coprire lunghi tragitti anche per spostarsi solo all'interno del perimetro urbano. Non tutti se la sentono, pur vantando Milano un territorio tutto in pianura.

Traffico, mobilità e inquinamento sono, in una città come la nostra, elementi che già da tempo stanno provocando una rivisitazione di quella che lei chiama "ciclabilità". In que-

sto senso vanno letti lo sviluppo dei trasporti pubblici, la costruzione dei parcheggi di interscambio, la sosta regolamentata, le isole pedonali, quelle ambientali e le zone a traffico limitato. I ciclisti ne hanno un indiretto beneficio. Da tempo, quindi, è in atto un'inversione di tendenza che però sarebbe esagerato mettere in rapporto solo con l'impiego della bicicletta. Quanto all'economia che gravita intorno al settore ciclistico, penso che sia riduttivo parlare soltanto delle poche botteghe artigiane ancora esistenti. Le biciclette e l'indotto da esse generato, ormai, fanno riferimento ai grandi centri commerciali e, spesso, anche alle catene dei supermercati».

**Milano ospita ancora grandi eventi di ciclismo come il Giro d'Italia, la Milano - San Remo, il trofeo Guerciotti di Ciclocross, la conclusione del Girodonna: secondo lei, i cittadini vivono questi appuntamenti come una festa o come un disagio? I milanesi amano ancora il ciclismo o s'infiammano ormai soltanto per il calcio?**

«I grandi eventi e i personaggi del ciclismo agonistico senza dubbio riescono a infiammare il grande pubblico. Una Milano-San Remo o il Giro d'Italia sono ancora capaci di catalizzare l'attenzione dei milanesi che "sentono" queste competizioni non soltanto dal punto di vista sportivo, ma anche come il prosieguo di una tradizione

molto radicata in Italia e nella nostra città in particolare».

**La città, da decenni, non è più a misura di ciclista. Da molto tempo, ormai, Milano ha intrapreso uno sviluppo a quattro ruote, tanto che oggi, a causa dei problemi d'inquinamento, in molti rimpiangono il passato. Quando sono stati fatti gli errori peggiori, ai danni della ciclabilità milanese? Milano potrà mai diventare come Amsterdam? E, soprattutto, i milanesi lo vogliono davvero?**

«L'ultima domanda, alla quale per altro è molto difficile rispondere, costituisce il cardine del problema e, al momento, a parte le associazioni di categoria, non ho l'impressione che le biciclette siano al primo posto nella scala delle aspirazioni meneghine. Nell'immediato, Amsterdam rappresenta un modello irraggiungibile. Ciononostante le cose stanno cambiando, specie in questi ultimi anni. Basta pensare all'enorme sviluppo che l'amministrazione comunale ha voluto dare al verde pubblico che è triplicato rispetto al 1997, basta pensare ai grandi parchi che sono stati creati nelle fasce sia interne, sia esterne della città e basta pensare ai nuovi progetti



urbanistici con il recupero delle aree dimesse dall'industria. Parliamo di oltre 8 milioni di metri quadrati. Al contrario di quanto accadeva in passato, il recupero ambientale è diventato un'esigenza primaria. E l'uso della bicicletta va di conseguenza».

**Si sposterebbe in bici per Milano? Se avesse un figlio che pedala in città, si sentirebbe tranquillo?**

«Come privato cittadino penso che non avrei pregiudizi sull'uso della bicicletta. I mezzi pubblici mi sembrano comunque una buona alternativa all'automobile. Se avessi un figlio, la mia tranquillità dipenderebbe dalla sua maturità di comportamento e dal suo livello di consapevolezza. Conosco molti ragazzi, figli di miei amici, che vanno in bici da anni senza avere subito incidenti. Cosa che non si può dire per quelli che usano la moto».

**La sicurezza per chi vuole pedalare a Milano passa inevitabilmente per le piste ciclabili: a Milano esistono davvero? Le associazioni ambientaliste e molti ciclisti milanesi sostengono che sono inadeguate e spesso inutilizzabili per problemi di sicurezza. Lei cosa risponde?**

«Nel 1997, quando sono arrivato a Palazzo

## «Soltanto le donne ci possono salvare»

Paolo Tagliacarne è uno dei personaggi più conosciuti dai ciclisti milanesi. Da anni, coordina le iniziative del club Turbolento, manifestazioni ormai divenute popolarissime come, per esempio, la Milanochepedala, la Pedalata azzurra e, per due anni, anche la conclusione del Girodonne. Al Turbolento si deve, inoltre, tutta la campagna di sensibilizzazione che, negli anni Novanta, promosse l'ultimo restauro del Vigorelli. Secondo Giuseppe Ardigo,



della Fci, Milano non sente più il ciclismo: è proprio così?

«La bici è ancora molto sentita. Rappresento una buona fetta di praticanti sereni e convinti. Il ciclismo è ancora molto amato, ma in città non è praticabile a livello agonistico. Non c'è una pista e non ci sono alternative. Il recupero delle giovani leve ci può essere quando esistono le strutture. Per gli amatori, invece, il discorso è diverso: con o senza piste ciclabili, pedalano comunque e senza drammi».

Il Girodonne è stata un'occasione di promozione della bici che non sembra avere suscitato grande interesse nei milanesi. Gli eventi agonistici vengono spesso vissuti dai cittadini come un disagio, a causa della necessità di chiudere le strade al traffico automobilistico: «In realtà, il Girodonne mi ha sorpreso in positivo. Ha suscitato interesse anche tra persone che non pensavo. Quel giorno, ricordo di avere incontrato personalmente numerose mamme in bicicletta con i propri figli e che scoprivano con piacere dell'esistenza di un Giro d'Italia femminile. "Lascio mio marito da solo a guardarsi la partita, ma io torno qui", è stata la risposta di qualche signora. La scelta di portare il Girodonne a Milano aveva proprio una valenza promozionale: la figura femminile nel ciclismo è in grado di attirare una fascia di pubblico più ampia. Le donne sono testimonial preziose per diffondere l'uso della bicicletta». Per informazioni: [www.turbolento.net](http://www.turbolento.net).

Marino, le piste ciclabili coprivano un totale di 30 chilometri. Adesso siamo arrivati a 80 chilometri e, tra un paio d'anni, supereremo i 100. Le associazioni hanno in parte ragione anche se spesso chiudono un occhio sul comportamento dei ciclisti che invadono i marciapiedi creando un certo disagio ai pedoni. La cosa più importante, comunque, è che l'attuale amministrazione sta per concludere un piano di "ciclabilità" che prevede di mettere a sistema la rete delle piste già a disposizione dei ciclisti. Finora, infatti, la configurazione topografica della città ha impedito di collegare i vari spezzoni esistenti di corsie riservate alle bici. Si tratta di un progetto molto complesso, ma destinato a rivoluzionare l'uso della due ruote. Sull'onda di una richiesta in continua crescita, intanto, sono aumentati gli stalli per la sosta di bici e moto: mille in più rispetto al 2004. Tra centro e periferia abbiamo 11.300 posti. Strisce bianche e rastrelliere sono state attivate di recente in via Bigli, piazzale Lotto, via Solferino, via Piranesi e corso Venezia».

**Utilizza la bici per svago o per sport? In passato, ha mai praticato il ciclismo? Oggi è tifoso di qualche campione? E in passato?**

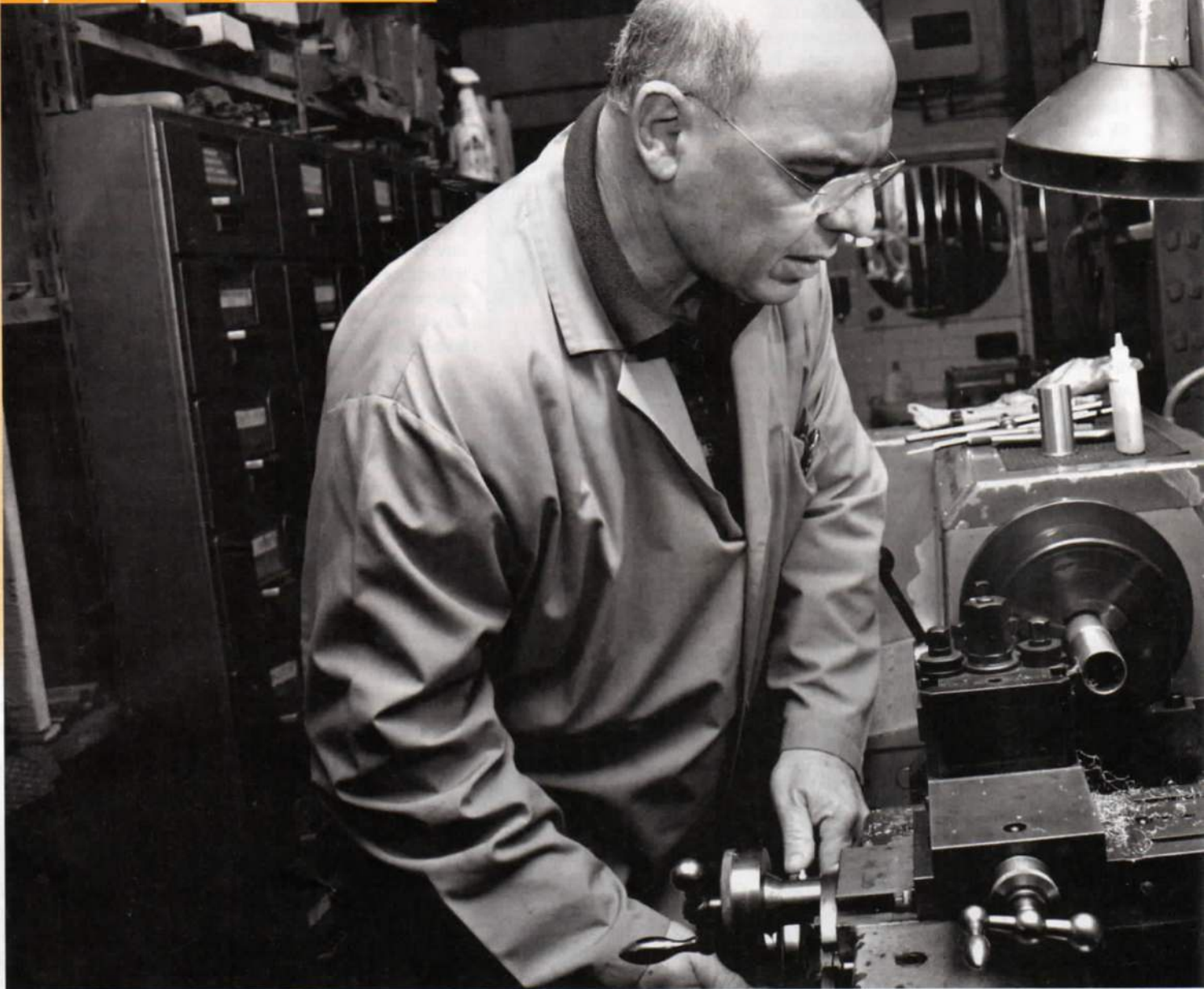
«Per me la "spicciola", così si chiama in milanese la bicicletta, rappresenta un momento di relax soprattutto mentale. Il pedalare mi riporta a ritmi più lenti e, come dire, più "contemplativi". Purtroppo negli ultimi nove anni, a causa degli impegni da sindaco, la bici l'ho dovuta appendere al chiodo e dimenticarla anche come svago. Ciclismo sportivo nel mio passato non c'è mai stato... per il futuro non è detta l'ultima parola. Al momento mi accontento di fare il tifo per qualche cam-

pione. Purché sia italiano e non imbottito di sostanze dopanti. Se poi devo scegliere un nome tra quelli entrati nella "leggenda" eccolo: Ottavio Bottecchia. Una figura affascinante anche conoscendola, come nel caso mio, solo attraverso le letture. Non fu un corridore, fu un emblema. Venne perfino fotografato insieme con Lawrence d'Arabia».

**Il Vigorelli, "la Scala del ciclismo", è un vero e proprio "santuario" che tutto il mondo (ciclistico) c'invidia. Perché la città sembra volersene disfare? Pochi anni fa, imprenditori appassionati, come per esempio Giorgio Squinzi (Mapei), hanno investito parecchio per fare rinascere l'impianto, ma oggi quello sforzo sembra uno spreco di denaro. Di chi è la colpa? Del ciclismo o di Milano?**

«Difficile rispondere, ma è fuor di dubbio che il Vigorelli non sia riuscito a conservare quella eccellenza che aveva raggiunto nei momenti di maggior successo. Ingiusto comunque pensare che Milano voglia disfarsene. Se così fosse non sarebbe stato trasformato in una struttura polisportiva capace di soddisfare le esigenze di varie specialità atletiche e nell'occorrenza di ospitare anche concerti. Fra l'altro i lavori di ristrutturazione, terminati nel 1998, erano stati fatti con particolare cura, specie per quello che riguarda la pista, nella speranza proprio che la "Scala del ciclismo" potesse riconquistare il proprio primato. Ma così non è stato. Mi dicono, inoltre, che la lunghezza della pista non rispetterebbe più le nuove normative e ciò rappresenta un ulteriore ostacolo per un rilancio del velodromo. Ma le cause del declino penso siano più di natura organizzativa che di natura tecnica».





## Passione artigiana

Vecchie botteghe e nomi storici per carpire gli ultimi segreti di un mestiere che non si tramanda più. Innovazioni tecnologiche, prototipi, attenzione ai dettagli: viaggio tra il passato e il presente del "made in Milan"

DI LORENZO FRANZETTI

FOTO DI LORENZO FRANZETTI E D'ARCHIVIO

L'arte di costruire una bici: a Milano si è tramandata di padre in figlio, per due generazioni. La terza, però, non raccoglierà il testimone. Il capoluogo

meneghino ha saputo conservare il proprio prestigio nella moda, ma anche i "sarti" della bici, un tempo, davano lustro al made in Italy. Tutto è cominciato tra Ottocento e Novecento, quando l'industria del ciclo è letteralmente decollata. Le industrie della bici crearono operai. Molti di loro, nel corso degli anni,

aprono una propria bottega e, spesso, i figli hanno raccolto il testimone. Poi Milano, la sua economia e la sua mentalità sono cambiate, al passo con i tempi, si dice. Oggi, gli ultimi veri artigiani sono specie rarissima, roba da intenditori. Per incontrare l'ultimo telaista bisogna addentrarsi tra strade e vicoli, fino in via Delfico Melchiorre, dove lavora Daniele Marnati. Oggi produce qualche decina di telai all'anno e il motivo lo spiega lui stesso: «C'è troppa concorrenza, il prodotto di qualità richiede molta cura e non sempre il pubblico se ne rende conto. Per un telaio finito ci vogliono dalle 12 alle 20 ore di lavoro». L'officina di Marnati aprì nel 1953, con il padre Umberto, ex meccanico alla Legnano. Il figlio, Daniele, mostra orgoglioso la foto più famosa della storia del ciclismo, quel passaggio di borraccia tra Coppi e Bartali al Tour del 1949, ma è l'unico a soffermarsi su un particolare alle spalle dei campioni: «Su quell'ammiraglia, nella foto originale, c'era mio padre». Um-



Alberto Masi al tornio nella sua officina, proprio sotto la pista del Vigorelli. A DESTRA: Daniele Marnati e l'arte di costruire telai artigianali. Suo padre, Umberto, era il meccanico di fiducia di Gino Bartali



Fallero Masi (a destra), padre di Alberto, con Tullio Campagnolo: l'amicizia tra i due ebbe un effetto proficuo per lo sviluppo della componentistica in Italia



raccolto il testimone dal padre Fallero, meccanico di straordinaria precisione, amico e confidente di Tullio Campagnolo: in questa officina sono stati studiati, sperimentati e prodotti componenti all'avanguardia che poi fecero la fortuna della Casa di Vicenza. «Le pedivelle in alluminio di Campagnolo le sperimentammo qui. Le prime che furono messe in commercio erano prodotte da Stronglight, ma si allentavano. Campagnolo riuscì a migliorarle e a renderle affidabili. E poi mio padre e Tullio Campagnolo studiarono anche i freni, mozzi e tanti altri componenti». Telaista sopraffino, Masi era un fidato consulente di Fausto Coppi, esigente come nessun altro in fatto di misure, pesi e biomeccanica. E poi ancora Van Steen-

bergen, Magni, Van Looy e decine di altri campioni sono passati di qui. Tutti gli eroi del Vigorelli erano di casa in questa officina e praticamente tutti i record dell'ora tentati su questa pista sono cominciati dalle mani e dagli attrezzi di Fallero Masi. Tra i tanti aneddoti, non si può dimenticare quello che riguarda Jacques Anquetil, in occasione del record del 1956: «Venne qui al Vigorelli con una bici che gli dava grossi problemi, in curva sbandava. Decise allora di affidarsi a mio padre, addirittura il giorno prima del record. Lavorammo tutta la notte, instancabilmente e all'alba il francese ebbe una nuova bici. Provò in pista la mattina e nel pomeriggio fece il record, battendo il primato di Coppi».

berto Marnati fu l'uomo di fiducia di Bartali per tanti anni e amico inseparabile di Giorgio Albani. Daniele seguì le orme del padre, come meccanico dei professionisti, ma poi rientrò in officina. Attento comunque alle novità del mercato, Marnati resta un mago dell'acciaio e un saldatore di altissimo livello: «Il carbonio e l'alluminio garantiscono prestazioni più performanti, ma l'acciaio è ancora "super", sia per il comfort, sia per l'affidabilità. La scelta dei materiali dovrebbe essere dettata da esigenze precise, ma spesso la gente guarda soltanto al peso del telaio, sbagliando. Se cerchi il comfort, l'acciaio è imbattibile perché tutte le vibrazioni si smorzano. Chi ha problemi alla schiena, per esempio, dovrebbe montare un telaio in acciaio, soprattutto se non è un agonista. Una forcella curva in acciaio, assorbe molto meglio di tutte quelle in carbonio oggi in commercio». Il caro "vecchio" telaio con le congiunzioni, dunque, non è ancora finito in soffitta, anche se la moda ha preso un'altra

strada. Il cliente che sceglie Marnati ha le idee molto chiare ed è un intenditore: «Tutto è personalizzato, ogni particolare deve essere perfetto, come vuole il cliente».

### Sotto il Vigorelli, Masi crea ancora i suoi gioielli

Telaisti, cromatori, verniciatori, una rete di professionisti sparisce, ma il prodotto d'élite fa impazzire gli intenditori, soprattutto stranieri: e così, può capitare che in un negozio di Taipei, nella Taiwan che domina il mercato, ci s'imbatta in un telaio Masi che il venditore espone come una reliquia. Masi ha la sua officina nel cuore della tradizione di Milano, al Vigorelli, proprio sotto la pista. Ricordi, aneddoti, pezzi di storia: Alberto Masi potrebbe raccontare per giorni, mesi, senza annoiare. Tra i telai, il tornio e le foto d'epoca, la sua bottega assomiglia a un museo: in quei locali, si respira proprio l'atmosfera di un luogo magico, proprio come era il Vigorelli. Alberto ha

Alberto Masi continua la tradizione con la certezza che i figli non faranno questo mestiere: «Hanno preso un'altra strada, questa è troppo complicata». Crea bici su misura, qualità, con la solita passione per i particolari e la componentistica, in particolare mozzi, cerchi e cuscinetti a sfera. In officina è ancora appesa una ruota che Fausto Coppi utilizzò per il suo ultimo trofeo Baracchi: pesa nettamente meno di un chilogrammo e potrebbe tranquillamente competere con i modelli in carbonio attuali.

### Detto Pietro, il re delle scarpe: ora vende bici ai vip

Non solo bici e componenti: Milano era all'avanguardia nella produzione anche di pneumatici, abbigliamento e scarpe. Anzi, la calzature da ciclista, in passato, portavano il nome dei primi grande produttori: per tutti, le scarpette erano i "detti", da Sante e



Pietro Detto che nel 1895 aprirono la bottega in via Ponte Vetero. Dal 1988, la produzione di scarpe è cessata, ma il marchio esiste ancora, produce biciclette e dà il nome a uno dei punti vendita più noti di tutta Milano, in via Vittorio Veneto. La signora Lella e il figlio portano avanti l'attività con la collaborazione di un'altra istituzione del ciclismo milanese, Pietro Graticoli, per tutti il "sciùr Piero". È dal 1951 che Graticoli lavora dietro a un bancone da ciclista: «Cominciai con Sergio Rossignoli, che ancora oggi ha un negozio, e negli anni Settanta passai alla Detto Pietro Olmo che inizialmente aveva un negozio vicino a Porta Garibaldi». Una vita a vendere biciclette, mentre l'Italia cambiava più volte aspetto, cultura e mentalità. Nessuno meglio di lui sa inquadrare la situazione attuale del mercato a Milano: «Dal punto di vista commerciale, la città sta vivendo un buon momento. La bici da città si vende e, sicuramente, gli ultimi provvedimenti contro l'inquinamento, come le "domeniche senz'auto" stanno convincendo la gente a tornare in bicicletta. Ormai la specialissima da corsa è diventato un prodotto per pochi, mentre la mountainbike vende sempre, soprattutto con i più giovani».

La differenza tra i megastore, che a Milano spopolano, e queste "boutique" della bici è tutta nell'attenzione massima alle esigenze del cliente: «Offriamo anche noi biciclette su misura, ma soprattutto siamo in grado di garantire un'assistenza competente. Il cliente non è abbandonato a se stesso, dopo aver comprato la bici, ma qui può contare su esperti per tutte le riparazioni ed eventuali modifiche».

Per il "sciùr Piero", il segreto per vendere bene è soltanto uno: «La pazienza. Il cliente deve essere sempre accolto da una persona con il sorriso sulle labbra e deve uscire dal negozio pienamente soddisfatto, sicuro di aver fatto la scelta migliore». Nel cuore della città, Detto



Il primo negozio Detto, in via Ponte Vetero, in una foto del 1901. SOTTO: la signora Lella e figlio, titolari della Detto Pietro store, con Pietro Graticoli



Pietro store è anche un punto di riferimento per molti vip che utilizzano abitualmente la bicicletta.

Milano città conserva altri (pochi) nomi storici della bici, da Rossignoli in corso Garibaldi, a Doniselli in via Procaccini: l'unico produttore di Milano che ha trasformato l'azienda artigianale in un'impresa moderna, al passo con le logiche attuali del mercato, è Guerciotti. La storia di quest'azienda comincia negli anni Sessanta, quando i fratelli Italo e Paolo Guerciotti decidono di aprire un negozio in via Petrella, in zona corso Buenos Aires. Italo e Paolo sono da sempre promotori e sostenitori del Ciclocross a Milano e la squadra da loro fondata è la più titolata in Italia nella disciplina del fango. Oggi, l'azienda prosegue grazie a Paolo Guerciotti e i figli con una produzione piuttosto ampia e uno showroom in via Petrocchi, nella zona di viale Monza.

Tra le altre grandi marche, bisogna poi ricordare Cinelli che ormai è fuori città, ma che in passato aveva una produzione tutta milanese,

decisamente all'avanguardia: fu Cinelli, infatti, produrre la prima mountainbike della storia, con il nome di Rampichino e altri modelli ancora attuali, come la Bootleg.

### Renzo Zanazzi, un ragazzino di ottant'anni

Chi ama il prodotto d'élite, soprattutto nell'ambito delle bici da città, deve passare anche da Zanazzi, in via Solari, che realizza modelli city curati anche nell'estetica, con tanto di rifiniture in oro. Il titolare, Filippo Zanazzi, è figlio di Renzo, ex gregario di Gino Bartali e grande personaggio del passato e del presente ciclistico milanese. Renzo Zanazzi ha 82 anni, ma percorre ancora oltre 10.000 chilometri all'an-



no in bicicletta su strada e su pista. Sembra un ragazzino, ma se dovesse raccontare tutta la sua vita non basterebbe un'enciclopedia per raccogliere tutti gli aneddoti. A Milano, qualcuno lo ricorda anche per alcuni prototipi o innovazioni particolari e stravaganti che fecero a lungo discutere tecnici e atleti: «Quando Moser cominciò i primi test per preparare il record dell'ora, io lo allenavo guidando il demy al Palasport che ora è andato distrutto. Un giorno, arrivò Pettenella con un



Paolo Guerclotti, con il fratello Italo, fu ciclocrossista di ottimo livello. Oggi, è titolare di un marchio tra i più noti del settore. A SINISTRA: Renzo Zanazzi, 82 anni e oltre 10.000 km in bici all'anno. Fu gregario di Bartali

## Il sogno di Faini rischia lo sfratto



Ercole Faini è "un'istituzione" di Melegnano, a pochi chilometri dalla metropoli milanese, e rappresenta uno dei tanti artigiani che, dopo la gavetta nelle officine Bianchi di viale Abruzzi, tornò in provincia per continuare il mestiere del padre. Il negozio di biciclette venne aperto nel 1909 e tutta la famiglia ci mise il sudore, sia in officina, sia nel laboratorio di produzione telai. Ercole fu meccanico di Fiorenzo Magni e grande animatore della squadra del paese: tra i giovani che ha messo in bici, c'è anche Gianluca Bortolami. Oggi, Ercole ha 82 anni e un sogno da realizzare: «Vorrei tanto arrivare a festeggiare i 100 anni di questo negozio e chiuderlo il giorno dopo». A tre anni dal suo grande traguardo c'è, però, uno sfratto in agguato: «Questo edificio è molto vecchio e il padrone lo vuole buttare giù. Spero nella sua clemenza e che voglia aspettare ancora qualche anno prima di mandarmi via». Con la moglie, continua a lavorare, tra riparazioni e vendita, con l'entusiasmo di un ragazzino: «L'è fadiga, ma è la mia vita e mi piace». L'inverno crudele sta complicando le cose, purtroppo: un brutto scivolone, una frattura al femore, mettono a rischio quel sogno, ma Ercole è uomo di pasta dura, come non ne nascono più.

paio di ruote, prototipi di quelle a razze che si vedono ora. Io provai ad appesantirle con il filo di rame. La ruota posteriore pesante faceva da volano e aumentava notevolmente la velocità. Riuscii a sviluppare ulteriormente la mia idea con prototipi di quelle che sarebbero poi diventate le ruote lenticolari. Inizialmente, ci misi il cemento per appesantirle e quando Moser fece il test, volava. Poi ci misi il piombo: la ruota lenticolare pesava 4,5 kg. La provò anche Battaglin al Giro, ma non la volle. Anzi, le passò al suo gregario Bruno Leali, che nella cronometro arrivò nei primi dieci...»

Zanazzi è un uomo genuino che, una volta provocato, diventa un fiume in piena di ricordi. Renzo fu anche un ottimo talent scout. Fu lui, per esempio, a scoprire un ragazzino di nome Marco Giovannetti, che da grande vinse anche una Vuelta. Le memorie di Zanazzi ci porterebbero a fare il giro del mondo. Milano sembra ancora troppo piccola per lui. È uno che non si arrende: gente che non molla, nella Milano che pedala, ce n'è ancora, dunque.

# La stagione che non tornerà

Quando non c'era bisogno né di una "Coverciano del ciclismo", né di velodromi coperti: bastava il Vigorelli «la gente faceva a pugni per entrare» e i campioni si contavano a decine. C'era chi si allenava di notte e chi inventava nuovi prototipi, quando Milano andava fiera dei suoi corridori

DI LORENZO FRANZETTI

FOTO D'ARCHIVIO E LORENZO FRANZETTI

**S**piegaci il Vigorelli, Sante. Spiegalo ai pivelli come noi che non c'erano. «Due curve impossibili, contro le leggi della natura, l'odore del legno, la gente, la magia. Ecco cos'era il Vigorelli». Sante Gaiardoni, un uomo con la potenza di un camion distribuita in un paio di gambe grosse come tronchi di quercia, è uno degli attori dell'epopea del velodromo più famoso della storia.

Arrivò a Milano nel 1956, con la pancia vuota e la voglia di fare fortuna, quando il Vigo era già un mito da molti anni.

Marino Vigna, ex campione, oggi lavora in Bianchi, ma la sua vita ciclistica cominciò proprio da lì, quando era un "bocia": «Per noi ragazzi, lo spettacolo della pista era come il cinematografo. C'erano le riunioni del mercoledì pomeriggio che nessuno voleva perdere. Il biglietto costava poco e in omaggio ci davano una Coca-cola. Correvano i dilettanti, ma tra quei pistard c'era sempre almeno un paio di campioni del mondo». La pista era lì dov'è ora, nel cuore di Milano, a disposizione di chi voleva vivere qualche emozione, dopo giorni a masticare nebbia e fatica, in fabbrica, in un periodo tutt'altro che facile. Vigna è uno dei pochi campioni milanesi passati al professionismo nel Dopoguerra: l'ultimo è stato Giovanni Lombardi che vive da tempo a Madrid. Vigna era figlio di un buon corridore dello Sport club Genova, e fu conquistato proprio dal Vigorelli: «Faceva da traino per i giovani proprio perché era nel cuore della città. Io in realtà cominciai a correre in bici su strada e in pista mi allenavo in inverno. C'era un impianto in piazza 6 febbraio, nei padiglioni della fiera: era un anello coperto non molto lungo, ma ideale per noi giovani».

In allenamento, però, pistard e stradisti si

trovavano spesso anche sulle strade della Brianza: «Si faceva gruppo e si usciva dalla città. Si faceva un gruppetto con Bonariva, Musone, Rancati e, qualche volta Maspes». Fu in pista, però, che Vigna studiò da campione, guardando i campioni: «Al Vigorelli venne allestito il quartetto dell'Inseguimento che vinse l'oro alle Olimpiadi di Roma nel 1960 e io ne facevo parte con Luigi Arienti, Franco Testa e Mario Vallotto». Trovarsi a tu per tu con quel parquet, per un milanese doc, doveva avere

**Sante Gaiardoni, due volte iridato nella Velocità e due ori olimpici**



un'emozione tutta particolare: «Era ovvio, al Vigorelli ho vissuto momenti straordinari, quando Maspes dominava. Vidi anche Coppi piangere quando perse il Lombardia». Dopo l'oro olimpico, Vigna passò professionista, ma tornò presto in pista a Milano. Con Gaiardoni costituì una delle coppie più straordinarie della storia dell'Americana: «Sante e

io non si perdeva mai. Rimanemmo imbattuti per almeno un paio d'anni, nell'Americana, girando per i velodromi di tutta Europa».

## Un ex pugile che si scoprì velocista

Gaiardoni fu il secondo re del Vigorelli, il primo era Maspes, Sante ne prese lo scettro negli anni Sessanta: «Arrivai per la prima volta a Milano in bici, nel 1956, da Villafranca, in provincia di Verona. Non era da molto che correvo in bici, prima facevo il pugile, ma poi per seguire gli amici mi convinsi ad andare in bici e vinsi già alle prime gare».

A quell'epoca, però, Sante Gaiardoni era soltanto un giovanotto esuberante, mentre Maspes era già il "signore degli anelli": «Quando arrivai qui, mi aiutarono Rancati, Pesenti e gli altri ragazzi della scuola del Vigorelli. Quando mi fecero vedere la pista, mi spaventai: guardavo terrorizzato quelle curve altissime e mi sembravano il muro della morte. Era una Milano molto più vivibile, quella di allora, e secondo me anche più sportiva». La prima volta che riuscì a battere Maspes, la ricorda come se fosse ieri: «Era il 1961, lunedì dell'Angelo. Velodromo stracolmo e io che scendevo in pista come in un ring. Riuscii a sorprenderlo e ad anticiparlo. Maspes aveva qualcosa in più di me nel rush finale, negli ultimi 50 metri,

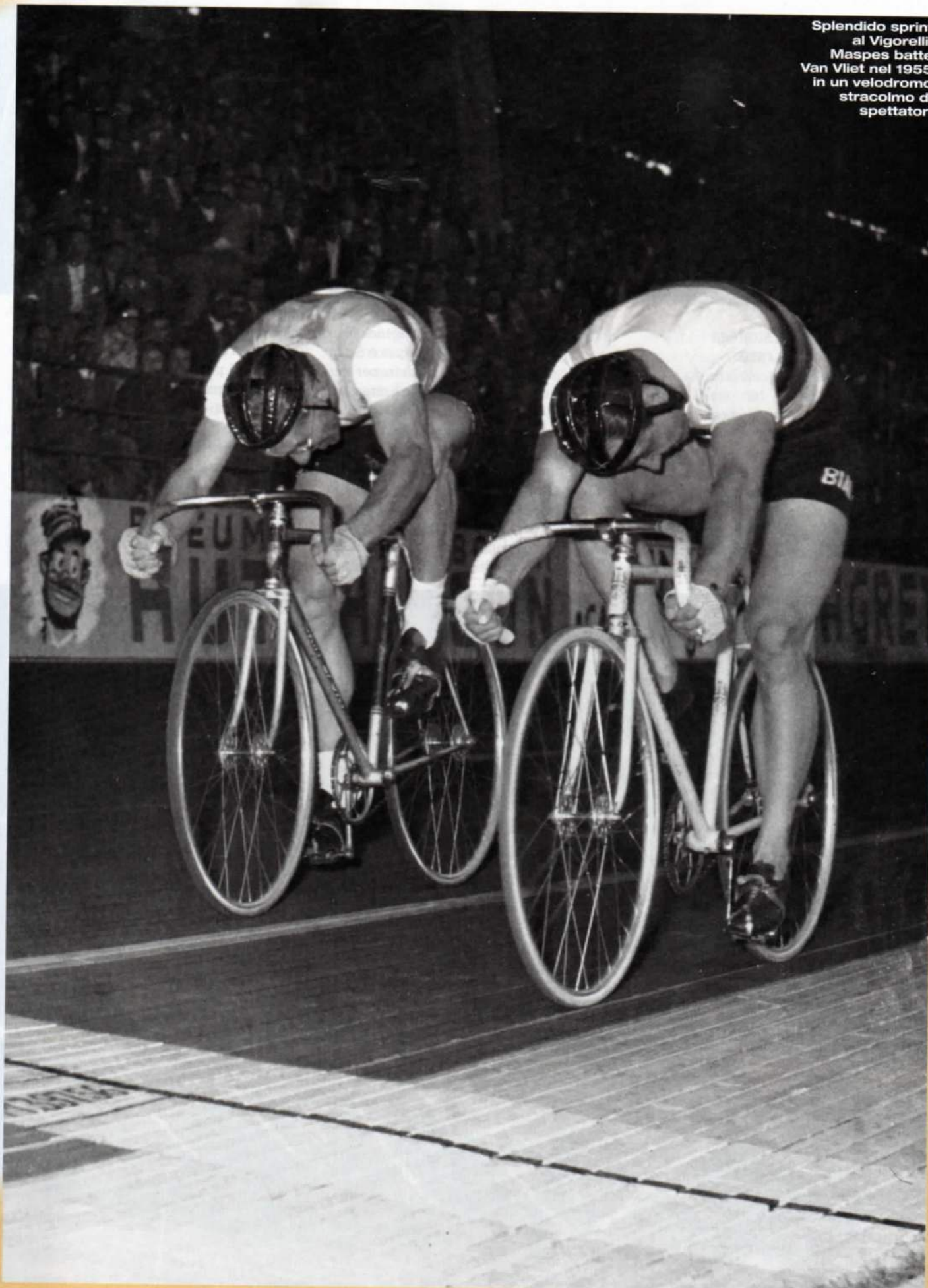
soprattutto nella prima volata, ma quando ero in forma era dura anche per lui. Che tempi! La gente faceva a botte per entrare al Vigorelli, era uno spettacolo vero. Oggi, tutti si disinteressano, ma quel velodromo non può essere cancellato. Una volta era preziosissimo per promuovere il ciclismo, per i bambini era qualcosa di straordinario, oggi non c'è più la cultura. Milano deve però permettersi il lusso di tenere il Vigorelli, è un simbolo, un monumento».

Quando parla di Milano, Gaiardoni s'infervora con l'esuberanza tipica del grande velocista: «Quasi, quasi mi candido a sindaco di Milano. Non è una battuta, credo che ci proverò. Non ho nessuna pretesa di diventarlo, ma quanto meno mi piacerebbe darmi da fare in prima persona per tentare di risolvere qualcuno dei tanti problemi di Milano e lo sport e il ciclismo sono sempre in cima ai miei pensieri».

All'epoca d'oro, i campioni della pista sapevano lavorare alla propria bici, la studiavano, progettavano modifiche ai componenti, innova-

zioni tecnologiche e spesso facevano tutto da soli: quel bagaglio di conoscenze, fu prezioso anche in seguito per Gaiardoni quando decise di aprire un negozio in via Giambellino, attività che ha ceduto da pochi mesi: «All'Olimpiade di Roma vinsi due medaglie d'oro in sella a una Dei, ma quando tornai a Milano cominciai a lavorare alle mie nuove bici. Il

Splendido sprint  
al Vigorelli:  
Maspes batte  
Van Vliet nel 1955  
in un velodromo  
stracolmo di  
spettatori



meccanico della Nazionale, Sante Pogliaghi mi aiutava: lui saldava il telaio, io progettavo e assemblavo. E poi si cercava sempre la perfezione: ogni pista aveva le sue caratteristiche e di conseguenza la bici doveva adattarsi. Il Vigorelli aveva pendenze notevoli in curva e, di conseguenza, la bici doveva essere un po' più alta di movimento e con una pedivella di 165 millimetri. La perfezione era un telaio sì raccolto, ma che consentiva una posizione più distesa perché la pista era lunga e richiedeva più energia per lanciarsi».

### Pettenella, il velocista stratega che inventò le ruote a razze

Il più grande innovatore, colui che era il più attento nel preparare la bici, era Giovanni Pettenella. Fu un autentico pioniere, il primo a sperimentare la ruota a razze: «Brevettai anche un telaio con i tubi ovalizzati, tutte cose che ho pensato troppo presto e che diversi anni dopo copiarono tutti. L'unico corretto, che mi pagò il brevetto fu Colnago». Pettenella è il più pacato dei velocisti, l'esatto opposto di Gaiardoni e anche il suo modo di correre era un gioco complesso di tattica e intelligenza:

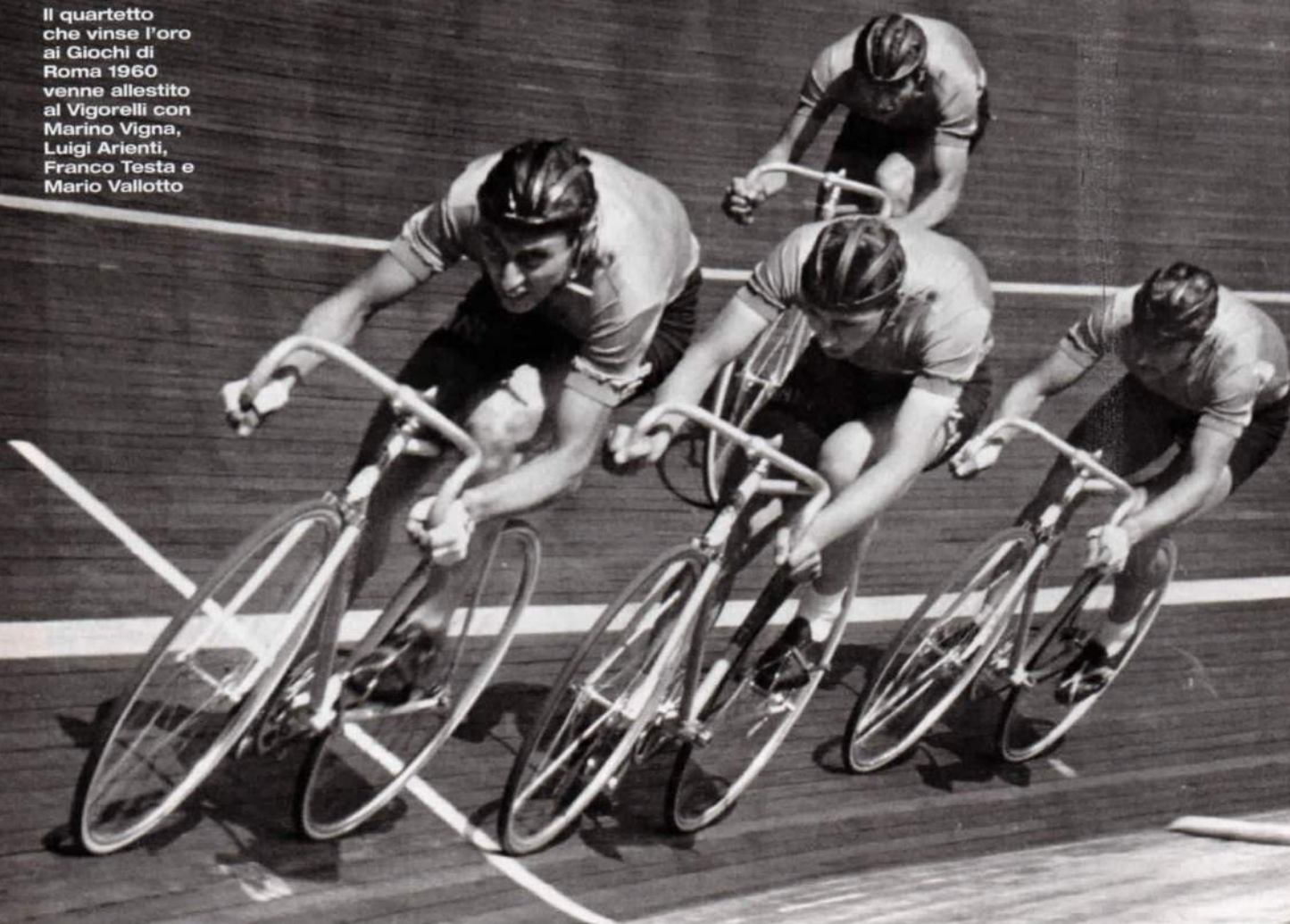


Giovanni Pettenella, oro all'Olimpiade di Tokyo 1964, è un apprezzato artigiano. A SINISTRA: il pistard negli anni Settanta, con le ruote a razze da lui inventate

«Riflettevo molto, giocavo d'intelligenza. Non ero più potente di Gaiardoni, Maspes e Serco e allora studiavo la strategia migliore per batterli. Studiavo i loro punti deboli e li attaccavo proprio lì. L'importante era costringere l'avversario a impostare la volata come volevo io. Ogni sprint aveva la sua storia, io ero molto forte in rimonta, ma me la cavavo anche in altre situazioni». Pettenella era straordinario nel surplace: a Varese, durante la finale di un campionato italiano contro Bianchetto, stabilì un record che è tutt'ora imbattuto: un'ora, cinque minuti e tre secondi. «C'era il

telecronista, Nando Martellini, che non sapeva più cosa dire, con noi immobili sulla pista. All'inizio, il pubblico si annoiava, ma poi si fece coinvolgere dalla situazione. C'era gente di Milano che ha fatto in tempo a spegnere il televisore di casa, mettersi in macchina e arrivare a Varese per vedere la volata dal vivo. A un certo punto, Bianchetto svenne e la gara fu interrotta. Quando riprese, riuscii a vincere, facendogli fare quello che volevo, ovvero farlo partire in testa e vincere». Vanni Pettenella lavora ancora nella sua officina di via Semplicità, nei pressi del quartiere

Il quartetto che vinse l'oro ai Giochi di Roma 1960 venne allestito al Vigorelli con Marino Vigna, Luigi Arienti, Franco Testa e Mario Vallotto



di Affori. Una passione, in realtà, in una bottega piena zeppa di oggetti, ovunque: pezzi di ricambio, foto d'epoca, telai, grasso, polvere e quell'odore inconfondibile di ogni bottega di ciclista: «Ho aperto nel '74, ho corso vent'anni e poi ho detto stop». Due anni dopo, nel 1976, la squadra della Germania dell'Est disputò una cronometro a squadre con bici di concezioni avveniristica, in cui spiccavano le ruote a razze: «Ai tempi, ricordo che i giornali elogiavano la tecnologia tedesca, ma poi venne fuori che l'inventore ero io».

Vanni Pettenella ha il Vigorelli sempre nel cuore e tanti anni accanto ai giovani, come allenatore: «Ormai quella pista è da buttare e mi piange il cuore nel vederla». Quell'anello era il massimo, anche tecnicamente: «Il Vigo è una pista difficile, molto tecnica, con curve molto rialzate. Non è un velodromo sul quale si può salire senza rischi: all'inizio ci vuole qualcuno che pedale con te e che ti spieghi metro per metro come interpretare la pista, altrimenti rischi di cadere e riempirti di schegge. Il Vigorelli non è come il velodromo di Varese, per esempio, che è in cemento e meno ripido in curva: qui ci puoi salire soltanto se sei bravo e anche per questo non vedo futuro. Ormai è marcia, bisognerebbe rifarla tutta, ma forse oggi sarebbe più utile un palasport». La sua bottega è però diventata il punto d'incontro di coloro che, invece, vogliono continuare a mantenere in vita il sogno. Hanno anche un sito web, [www.vigorelli.org](http://www.vigorelli.org), ma internet, nella bottega di Pettenella, non è ancora arrivato: «C'è un gruppo di ragazzi appassionati che sogna di riportare il velodromo agli antichi splendori. Tutto quanto è pista, per loro, è sacro. Vorrei avere il loro entusiasmo, ma sono pessimista».

### Giuditta Longari, pane, amore e bicicletta

Al Vigorelli c'era chi infiammava le folle, ma anche chi le incuriosiva pedalando "in punta di ruote" con l'umiltà di chi temeva di profanare un luogo sacro. Giuditta Longari salì sul parquet milanese negli anni Sessanta: «Su quella pista, noi ragazze andavamo in poche, soltanto le migliori. Le emozioni me le ricordo eccome. Accanto ai grandi specialisti, ai campioni, c'eravamo anche noi che andavamo ad arricchire il programma delle riunioni.

E la gente apprezzava». Indossare una minigonna

Giuditta Longari oggi, con il marito, a destra, e il fratello Oreste



negli anni Sessanta era considerato un gesto "rivoluzionario", mettersi in maglietta, calzoncini e scegliere di correre in bici lo era di più: «Mi sentivo una pioniera, la gente ti guardava perplessa, c'erano molti tabù e qualcuno ci prendeva in giro, ma molti assistevano alle nostre gare con interesse, magari soltanto per curiosità».

In casa Longari, la bici era una passione di famiglia: di origine cremonese, Giuditta arrivò a Milano con i genitori e i fratelli e decise di correre dopo avere assistito per diversi anni alle gare di Ciclocross del fratello Oreste, og-

sei, soprattutto quando andavo a fare le salite, a Monticello Brianza, e avevo bisogno di più tempo. Altre volte, invece, mi allenavo sulla montagna di San Siro: facevo su e giù una trentina di volte».

La domenica, i tanti sacrifici si traducevano in vittorie, tante davvero: «Ho iniziato a gareggiare con la Giambellino. La squadra mi prestò una Bianchi e il "mitico" Peppino Magni, uno dei meccanici più noti di Milano, mi portava alle corse. Ero tra le tre o quattro che in Italia vincevano di più. Ero veloce, le salite mi piacevano molto meno».

Conciliare il ciclismo con il lavoro è stato il problema di molti campioni. Per una donna come Giuditta Longari lo è stato ancora di più, tanto che nella sua carriera non ha mai potuto militare in squadre blasonate e ambiziose. Eppure ha vinto quattro Campionati italiani su strada e su pista: «L'unico rimpianto è quello di non aver potuto correre all'estero. Ho sempre lavorato anche quando vincevo tanto e la mia famiglia non poteva permettersi una ciclista di professione. Ricordo ancora quando andavo alle corse: la prima cosa che volevo vedere erano i premi in palio, in natura o in denaro, perché per me e la mia famiglia erano importanti». E con il grande onore di ricevere l'Ambrogino d'oro direttamente dalle mani del sindaco Aniasi, nel 1970.

Pedala ancora Giuditta Longari, ma con un altro spirito: «Mi diverto e in famiglia ho un marito che è sfegatato più di me per la bici». Sotto casa, nei pressi dell'ospedale San Paolo, vede ancora diversi ciclisti, oggi soltanto amatori, pedalare di notte e allenarsi in gruppo. Lampi di passione nell'oscurità, proprio come ai suoi tempi.



Giuditta Longari in versione ciclista, negli anni Sessanta, con la maglia del Gs Giambellino

# La bagarre di viale Monza

Il settore giovanile si estingue, ma il popolo dei cicloamatori aumenta di giorno in giorno. Pensionati, studenti, impiegati, casalinghe: a Milano sono circa 20.000. Si dividono "in tribù", ognuna con i propri percorsi, ma il gruppo storico è quello che esce dalla città verso la Brianza

DI LORENZO FRANZETTI

FOTO DI STEFANO MARIGA E FABIO RICCARDI

Il cicloamatore milanese non si ferma mai. Con il freddo, la neve, la nebbia, sotto la pioggia o il sole cocente: l'importante è uscire in bici, sono più forti del caos, dell'inquinamento, degli automobilisti indisciplinati. Li vedi in ogni ora: di primo mattino, all'ora di pranzo, la sera e persino di notte. Il momento clou, naturalmente, è

senso di marcia e rientra in città.

I ciclisti milanesi sono un popolo variegato, da quello evoluto a quello improvvisato: tutti con poca voglia di guardare il paesaggio, ma con la grinta dell'agonista, sempre in bagarre. Ogni domenica si corre la Sanremo, insomma. «Anche se ora, sembra più una corsa a tappe», scherza Renato Bruno, presidente del Gruppo ciclistico Moser, una delle società più numerose della città. Oggi, i pensionati attivi e sportivi sono in forte aumento: di conseguen-



**A SINISTRA:** periferia a Nord di Milano. Il termometro è sottozero, ma nonostante il ghiaccio, si pedala ugualmente

la domenica mattina: inizialmente sono in ordine sparso, tra i condomini e le strade del centro, poi fanno gruppo sulle vie in uscita dalla città, verso i percorsi più frequentati, in Brianza, in Lomellina o verso il Varesotto. Il gruppo "storico" è più folto dei cicloamatori milanesi si ritrova in viale Monza e risale verso Nord sulle strade rese celebri dal Giro di Lombardia o dalla Coppa Agostoni. Venti, trenta, cinquanta, cento e forse più ciclisti di ogni età, un serpentone interminabile si arricchisce sempre più, a mano a mano che raccoglie appassionati, passando di paese in paese. La stessa cosa avviene dall'altro lato di Milano, verso i Navigli. All'ora di pranzo, la "processione del cicloamatore" inverte il

za, tutti i giorni sono buoni per pedalare: «Si esce il martedì, il giovedì, ma il sabato e la domenica c'è più gusto perché i gruppi sono numerosi. Sembra di vedere un torrente in piena, in uscita dalla città. Chilometro dopo chilometro si formano i vari drappelli, ma fino a Carate Brianza, il gruppone di viale Monza resta sempre piuttosto unito». E i giovani? «L'interesse c'è - spiega il signor Bruno -. In particolare, sono in aumento i cicloamatori della fascia di età tra i trenta e i quarant'anni. Quelli che si avvicinano a questo sport sono molto convinti, non s'improvvisano nemmeno con i mezzi che sono sempre al passo con i tempi e con la tecnologia. Più giovani, ovvero al di sotto dei trent'anni, non

ne vedo moltissimi: purtroppo, il ciclismo attuale non ha grandi campioni che facciano da veri punti di riferimento. L'ultimo è stato Pantani. Noi della generazione precedente siamo cresciuti anche potendo assistere a grandi tradizioni come la Seigiorni, le riunioni in pista al Vigorelli, eventi indimenticabili per gli appassionati. Oggi queste occasioni non ci sono più, a parte l'ultima tappa del Giro d'Italia. Una novità positiva, invece, è che la bici piace anche alle donne. Le ragazze in bici aumentano, ne incontro sempre di più e provengono soprattutto dalle palestre. Scoprono lo spinning in inverno e poi d'estate si appassionano alla bici». Non è facile dare una precisa fisionomia



**SOPRA: tutti in fila in viale Monza. In inverno, i gruppi sono meno numerosi, ma i fedelissimi non si fermano mai, nemmeno con il freddo pungente**

del movimento amatoriale milanese. Con dati alla mano, ci prova il vicepresidente dell'Udace di Milano, Bruno Alfeo: «I tesserati iscritti all'Udace a Milano sono 3.800, ma i ciclamatori che non sono iscritti a un ente di pratica sportiva sono molti di più. In realtà, non è possibile tracciare con precisione le dimensioni di questo fenomeno, anche perché la maggior parte degli appassionati percorre 2.000 km l'anno. Facendo una stima, i praticanti possono arrivare anche ai 20.000, compresi gli appassionati di mountainbike. L'agonismo amatoriale, però, funziona bene: basti pensare che, soltanto lo scorso anno, a Milano e hinterland l'Udace ha organizzato 116 gare».

### **Dai "manetta" a quelli del Corsera**

Il popolo dei ciclamatori, insomma, è diviso in tribù e sottotribù, che più o meno rigorosamente si sono "spartiti" territorio e percorsi: i tradizionalisti scelgono viale Monza mentre i "manetta" si danno battaglia sul Naviglio grande, verso Corsico. A tirare i manetta, quasi sempre, c'è un tale Pezzetti, titolare di uno dei negozi più "in" tra gli appassionati milanesi, in via Gaudenzio Ferrari: «I "manetta" sono scatenati, come in una cronosquadre sempre a testa bassa», racconta Elco Volpi, ex dilettante e oggi ciclamatore dello Sport club Genova, una delle società più antiche della città. Poi c'è il gruppo che scende sempre lungo la Martesana, mentre altri ancora si trovano al parco

Lambro o all'Idroscalo: in inverno tutti questi gruppi sono abituarini, con la bella stagione ci mettono più fantasia nella scelta dei percorsi. L'aggregazione avviene per età, gradi di allenamento, interessi e parentele. Ci sono poi i gruppi dopolavoro, tra i quali i più attivi sono i ferrovieri, i vigili urbani e i dipendenti del gruppo Corriere della sera, questi ultimi meno esasperati e più cicloturisti. Spesso l'aggregazione avviene per fascia oraria, durante la settimana, a seconda del tempo a disposizione: «I pensionati - spiega Elco Volpi - li vedi in azione dalle 8 del mattino. A mezzogiorno c'è poi il turno dei negozianti: chiudono bottega e si mettono in sella per un'oretta e mezza in pausa pranzo. C'è infine



## Milano e la bici

il gruppo degli impiegati, quelli che finiscono di lavorare alle cinque e mezza e pedalano la sera e, a volte, anche di notte».

Ci sono anche molti cicloamatori isolati, ma l'interesse comune è proprio l'aggregazione. Il ciclismo a Milano, insomma, sembra migliori anche le relazioni sociali: «È vero, ma spesso è anche una questione di sopravvivenza – conclude Renato Bruno del Gc Moser -, per ragioni di sicurezza. In gruppo si è più al sicuro, ben visibili dalle auto che ti rispettano un po' di più. Ciononostante, gli incidenti sono frequenti, troppi, anche se in gruppo è più difficile essere investiti».

E poi ci sono i Chaingang, ragazzi che han riscoperto il "fisso", quello delle bici da pista con freno a contropedale: quasi "clandestini", si ritrovano la sera o di prima mattina per



Cicloamatori sulla pista di Bresso, un anello non omologabile per le competizioni, ma ideale per allenamenti senza i rischi del traffico



Ultima fermata, davanti alla Villa Reale di Monza: dopo qualche minuto si ricomincia a pedalare verso la Brianza

organizzare piccole competizioni, oppure si ritrovano da Pettenella, in via Semplicità per sentirlo raccontare dei tempi del Vigorelli. In alternativa vanno a girare sulla pista di Bresso, al parco Nord.

Giovani e vecchi, alti e bassi, grassi e magri: il popolo dei ciclamatori è fatto da gente comune con tanta passione e, in nome proprio di questa passione, qualcuno si prende le proprie soddisfazioni, ognuno con una propria impresa personale da raccontare agli amici o da conservare in bacheca.

Santino D'Italia, per esempio, si scoprì un campioncino a 34 anni, sulle strade della provincia: in sella a una bici da città, con freni a bacchetta, mise in difficoltà un intero gruppo di giovani dilettanti che l'avevano sfidato: «Oggi, a vent'anni da quel giorno, ho percorso 870.000 km, sto tenendo il conto preciso». Ma ora pedala su una fiammante specialissima ed è uno dei granfondisti più noti della città.



## Ciclamatori milanesi: dove, come e quando

Luogo	Giorni e orari	Tipi di percorso	Km
<b>Milano Nord Est - Viale Monza (Sesto San Giovanni e Monza)</b>			
Partenza da piazzale Martesana (tra Gorla e Precotto) di fronte all'ospedale Gaetano Pini.	Martedì, giovedì, sabato, domenica e festivi. Estate alle 8,00. Inverno alle 8,30. Alle 8,45 al Brico in viale Fulvio Testi. Alle 9,00 alla Villa Reale di Monza.	Pianura e salite anche impegnative. Giri cicloturistici, media difficoltà e impegnativi.	Da 80 a 120 e oltre.
<b>Milano Nord Est - Piazza Udine</b>			
Partenza da piazza Udine. Luogo di ritrovo del gruppo Scirano (Udace) web.tiscali.it/pedalare.	Festivi alle 8,00 / 8,30.	Pianura e salite anche impegnative. Giri cicloturistici, media difficoltà e impegnativi.	Da 80 a 110.
<b>Milano Nord - Quartiere Dergano</b>			
Partenza da piazza Dergano (vicino all'edicola).	Domenica e festivi. Estate alle 7,00 - 7,30. Inverno alle 8,00 - 9,00.	Pianura e salite anche impegnative. Giri cicloturistici, media difficoltà e impegnativi.	Da 70 a 120.
<b>Milano Sud Est - Via Mecenate</b>			
Partenza da ponte Lambro dopo la clinica Tre Marie. La domenica ritrovo in via Mecenate.	Martedì, giovedì, sabato, domenica e festivi alle 9,00.	Pianeggiante. Andatura alta (da gara), c'è anche un secondo gruppo meno veloce.	Da 70 a 90.
<b>Milano Ovest - Via Novara</b>			
Partenza dalla rotonda del parco di Trenno, di fronte all'hotel Brun.	Martedì, giovedì, domenica e festivi. Estate ore 8,30, inverno ore 9,00.	Pianeggiante, saliscendi.	90 circa.
<b>Milano Sud Ovest - Conca Fallata</b>			
Partenza da via Chiesa Rossa, altezza Conca Fallata. Domenica partenza dal cimitero di Corsico.	Martedì e giovedì ore 17,30 (arrivo alle 19 al cimitero di Corsico) Sabato alle 14,00. Domenica: estate 8,30, inverno 9,00.	Pianeggiante, andatura molto alta (da gara).	55 circa, domenica 90 circa.
<b>Milano Sud - Quartiere Barona</b>			
Partenza di fronte entrata ospedale San Paolo.	Tutti i martedì e giovedì, dalle 18,00 alle 20,00	Circuito pianeggiante, andatura a piacere.	Circa 1,5
<b>Corsico (hinterland Sud Ovest)</b>			
Partenza davanti alla scuola Giuseppe Verdi (via Verdi).	Martedì, giovedì, sabato e domenica e festivi. Estate ore 8,00, inverno ore 9,00. Si congiunge spesso col gruppo che parte da Milano Sud Ovest.	Pianeggiante, andatura molto alta (da gara).	55 circa, domenica 90.
<b>Cusago (hinterland Ovest)</b>			
Partenza alla rotonda principale di Cusago, davanti alle scuole.	Tutti i martedì, giovedì e domenica. Primavera, estate e autunno ore 9,00. Inverno ore 9,30.	Giri nel Parco del Ticino, Gaggianese e Magentino. Andatura tranquilla, per i cicloturisti.	Da 60 a 90 a seconda delle stagioni.
<b>Rho (hinterland Nord Ovest)</b>			
Mercoledì e venerdì partenza da via Capuana (supermercato Esselunga). Domenica da via Lainate (deposito roulotte), dopo Ss Sempione per Lainate)	Estate ore 7,30 (7,00 per giri molto lunghi). Autunno e primavera ore 8,30, inverno ore 9,00.	Pianeggiante, saliscendi e salite. Itinerari cicloturistici. Giri di media difficoltà.	Da 70 a 130.
<b>Bareggio (hinterland Ovest)</b>			
Dalla piazza principale, sabato pomeriggio e domenica mattina.	Estate ore 7,30/8,00. Inverno ore 8,30/9,00.	Pianeggiante e saliscendi. Giri cicloturistici e media difficoltà.	Da 80 a 120 e oltre.
<b>Cologno Monzese (hinterland Nord Est)</b>			
Viale Lombardia, 119, presso centro sportivo Cavallari	Estate ore 9,00. Inverno ore 8,30.	Pianeggiante e saliscendi. Giri cicloturistici e media difficoltà in Brianza.	Da 70 a 80 e oltre.
<b>Lacchiarella (hinterland Sud)</b>			
Partenza da centro paese Bar Ventaglio. Società AIDO e altri gruppi della zona	Martedì e giovedì alle 13,00.	Pianeggiante ad andatura media.	Da 70 a 90.
	Sabato alle 13,30.	Salite in Oltrepò. Pianeggiante in caso di tempo nuvoloso e inverno.	Da 90 a 150 andatura medio/veloce. Da 70 a 90 inverno e tempo nuvoloso, andatura veloce, ultimi 40 andatura gara.
<b>Binasco (hinterland Sud)</b>			
Partenza da centro paese (Castello). Società Aido e altri gruppi della zona	Domenica alle 8,30.	Salite dell'Oltrepò. Pianeggiante in caso di tempo nuvoloso e inverno.	Da 90 a 130 andatura media, ritorno tipo gara.

Si ringrazia le preziosa collaborazione del signor Emilio Lagori, curatore del sito [www.bicimilano.it](http://www.bicimilano.it)

# Quelli della notte

Street, Trial, Massa critica e persino granfondisti: la città stuzzica la fantasia dei nottambuli della bici. La serata clou è ogni giovedì, in pieno centro

DI LORENZO FRANZETTI  
FOTO DI FABIO CAMERONI

**S**tasera siamo sotto zero, ma è da novembre che il termometro non si alza. «Chi fa lo Street, si scalda lo stesso, ma qualcuno preferisce rimanere

a casa in pantofole», spiega Rudy, anima e mente della Bicycletteria, a due passi da Chinatown. I fedelissimi della notte, però, non lasciano mai Rudy da solo: ogni giovedì, dopo le 10, il negozio di via Messina diventa il covo degli "streeter". L'officina, stipata di biciclette non è mai troppo piccola per accogliere tutti: cacciaviti e chiavi inglesi finiscono nel cassetto, mentre dalla cantina emergono birra e vino rosso. «È un modo spontaneo per vivere una serata tra amici. A me piacciono le cose genuine e, in fondo, lo Street è genuino». Rudy è un ragazzo diventato uomo, ma con la stessa voglia di vivere e divertirsi di sempre: «Sono cresciuto in periferia, in una Milano



difficile. Soldi ne giravano pochini, la bici era l'unico mezzo che io e i miei amici ci si poteva permettere. Si andava nei cantieri, a saltare sulle montagne di terra, oppure tra i condomini, su e giù dai marciapiedi. Non potevo permettermi la moto, ma avevo comunque voglia di divertirmi». E quella voglia, Rudy se la porta ancora con sé. Nel frattempo, ha lavorato sodo, tanto. Oggi la Bicicletteria ha ben quattro negozi nel centro di Milano: uno in via Messina, ovvero il covo degli streeter del giovedì, uno in via Washington, uno in via Ascanio Sforza e, l'ultimo nato, in piazzale Accursio. Proprio questo punto vendita è una vera e propria Disneyland del Freeride. Il biker che

## A Baggio, spazio alle Bmx

I milanesi che amano il Bmx utilizzano soprattutto la pista di Baggio, nella periferia Ovest della città: l'impianto è stato realizzato qualche anno fa all'interno del centro sportivo Arci, in via degli Ulivi. L'accesso è gratuito per i bambini e un buon impianto d'illuminazione rende possibile l'utilizzo anche nelle ore serali. Per maggiori dettagli, contattare La bicicletteria, tel. 02/39260565 (chiedere di Rudy).



Lo streeter utilizza gli "ostacoli" dell'arredo urbano per inventare evoluzioni e salti, ma senza danneggiare la città. SOTTO: il giovedì sera, Rudy accoglie gli amici nel suo negozio di via Messina. Per i freerider urbani la Bicicletteria è un punto di riferimento

più "tradizionale" per famiglie con bambini, ma di sera, anche questo angolo di Milano, cambia aspetto.

«Ci si trova qui in officina – racconta Rudy – tra una birretta e qualche battuta sulla giornata o sul week-end. E poi si parte in bici. A volte siamo anche più di trenta, ma con il freddo la partecipazione si riduce». L'attesa dura poco: il negozio è presto affollato di una "fauna" variegata. Personaggi di ogni tipo: c'è un vigile del fuoco, un impiegato di banca e persino un orafo che racconta di aver lavorato alla Coppa del mondo di calcio. E poi c'è Luca "il pazzo", che attende di diventare papà: è una questione di giorni, forse di ore, e il miglior antistress è la serata da Rudy. A volte, il giovedì raduna anche biker che arrivano da fuori Milano, o nomi



vuole fare tendenza, di giorno e di notte, qui trova tutti i prodotti più ricercati, dalle full suspended più sofisticate all'abbigliamento più trendy, senza dimenticare i video più spettacolari. È l'espressione più giovane e moderna del ciclismo, quella sensibile alle atmosfere "jungle" della città e alle ultime mode che arrivano dagli States.

In via Messina, invece, l'offerta al pubblico è

noti del mondo Freeride, come il "Miglio", ex campione italiano di Downhill, o Romano, che entrambi importano e distribuiscono bici di "tendenza".

### Una città sempre a disposizione di chi ha fantasia

Come un vero e proprio branco, gli streeter s'impadroniscono degli spazi che la Milano



Un trialista di livello internazionale può permettersi anche queste evoluzioni: gli altri, in questo caso, stanno a guardare e applaudono

del giorno, difficilmente può concedere loro. Una meta obbligata è l'Arco della pace: panchine, marciapiedi, muretti, l'arredo urbano ispira la loro fantasia per le evoluzioni più "folli", «ma senza rovinare nulla, non siamo teppisti», vuole precisare Rudy. E poi ancora, c'è il tempo per una puntatina in piazza Duomo, o magari alle colonne di San Lorenzo, o verso mete meno note. «In certi orari, Milano ha un aspetto insolito, più a misura d'uomo. Senz'auto, senza caos, il senso di libertà aumenta».

Stasera, però, il freddo gela le fantasie di molti: soltanto i ragazzi del trial scelgono di partire. A guidare il branco c'è Vittorio Brumotti, uno dei più grandi specialisti al mondo. È genovese, ma «da poco ho deciso di stabilirmi qui», annuncia lui stesso. Ed è diventato rapidamente un punto di riferimento per tutti i ragazzi della notte.

Vittorio guida un piccolo gruppo di trialisti: prima tappa è dalle parti di via Bramante, in un piccolo parco, nel quale ci sono altri ragazzi che lo attendono. Muretti, panchine, "panettoni" in cemento: ogni forma geometrica ispira salti ed evoluzioni. Nel gruppo, per la prima volta c'è anche una ragazzina che avrà sì o no tredici anni. È accompagnata dal padre: «Pochi giorni fa mi ha sorpreso – racconta l'uomo – è venuta da me e mi ha chiesto una bici da trial in regalo. Richiesta decisamente insolita per una ragazzina. Ha una grande passione che non so da dove le è venuta. Ora sta imparando ancora le basi di questa disciplina. Mi fido di Vittorio, ha davvero molto da insegnare».

Pochi minuti di salti e giochi attirano l'attenzione di qualcuno alle finestre dei palazzi che sembra apprezzare i "numeri da circo" di "Brumotti & friends". Ma c'è molto ancora

da andare a scoprire, altre strade, altri palazzi: davanti a una chiesa ci sono persino i turisti giapponesi a scattare fotografie. E in corso Como, il bike trial diventa un vero e proprio show per i tanti giovani che affollano i pub. Anche i venditori di fiori, i cingalesi, si prendono una pausa dalla loro notte di lavoro. Si formano capannelli di gente, qualcuno applaude, altri scattano foto con il cellulare e ci sono persino amanti segreti che si preoccupano: «Non ci saremo anche nelle vostre foto?», domanda il "lui" di una coppia clandestina. Brumotti dà sfogo alla fantasia e gli amici lo seguono, da corso Como fino in stazione centrale.

Intanto, dall'officina di Rudy esce un profumino di trattoria: sul banco degli attrezzi, hanno trovato posto un fornello da campeggio e una pentola. Il meccanico si trasforma in chef e cuoce un favoloso risotto



Funamboli in cerca di nuove emozioni: di giorno si lavora in ufficio, la sera ci si trasforma



"Questo me lo voglio fotografare": Vittorio dà spettacolo in uno dei quartieri più "in" della Milano notturna. Fuori da una discoteca, i ragazzi sembrano gradire. SOTTO: un cavallo d'acciaio può aiutare nelle conquiste? Davanti alle ragazze, si sfrutta l'effetto "sorpresa"

alla zucca. È il giusto premio per i ragazzi ormai di ritorno.

Intanto, da piazza San Babile si alzano slogan dal corteo di Massa critica, ciclisti che si prendono la soddisfazione di un'occupazione, scritta con la "k", degli spazi in cui di giorno regnano le auto. Gli streeter non li vedono di buon occhio: «Soltanto perché noi non vogliamo avere niente a che fare con la politica». In altri quartieri della città, tra lucciole e lampioni, altri ciclisti "by night" pigiano sui pedali con ambizioni diverse: alla Barona, attorno all'ospedale San Paolo, o in zona Forlanini, vicino all'aeroporto di Linate, ciclisti mascherati con passamontagna sognano grandi prestazioni alle granfondo di primavera. L'indomani, tutti torneranno al proprio lavoro, con le fantasie notturne riposte in garage, accanto alla loro bicicletta.



## Le strade per la bici in città

Dove sono le piste ciclabili di Milano? In realtà, ne esiste solo una (Caprilli - Parco Lambro), essendo le altre soltanto spezzoni in genere poco utilizzati. La Fiab fornisce, però, un elenco di strade adatte alla bici e che comprendono percorsi promiscui (con pedoni o con veicoli a motore), passerelle, cavalcavia e sottopassi.

• **Strada ciclopedonale** da Largo Cairoli a Piazza S. Babila passando per Piazza Duomo (promiscuità con i pedoni)

• **Viali** di tutti i giardini e parchi pubblici di Milano (promiscuità con i pedoni)

• **L'unica pista ciclabile di Milano:** Caprilli, Monte Rosa, Amendola, Ezio, Giulio Cesare, Belisario, Luca della Robbia, Nievo, Panzini - dove inizia la diramazione Pallavicino, Cherubini, Cimarosa, De Alessandri, Dezza, Parco Solari, Olona - Alberto da Giussano, Conciliazione, XX Settembre, parco Sempione, Legnano, Marengo, attraversamento Garibaldi, Cavalieri del San Sepolcro, Ancona, S.Marco, M.Gioia, cicloalzaia della Martesana (che, dopo via Idro, prosegue fuori Milano), Padova, Palmanova con ingresso al parco Lambro da via Cazzaniga. **Problemi irrisolti:** a) di identificazione e segnaletica (manca la segnaletica di direzione e in qualche caso la segnaletica è sbagliata); b) di manutenzione (non se ne occupa nessuno); c) di posteggio abusivo delle auto in certi tratti; d) di soluzione di continuità (Lotto, attraversamento di via Foppa, Conciliazione, attraversamento di via Legnano all'altezza di piazza Marengo, attraversamento di via Padova dopo la cicloalzaia della Martesana; attraversamento di via Rizzoli per entrare nel parco Lambro all'altezza di via Cazzaniga)

• **Alzaia Naviglio Grande e alzaia Naviglio Pavese** dalla Darsena di Porta Ticinese verso l'esterno di Milano (promiscuità con le auto)

• **Viale Affori** (strada residenziale)

• **Viale Mar Jonio** (strada a 30 km/ora con chicanes)

• **Spezzoni di piste ciclabili frequentati dai ciclisti:**

1. Mario Pagano-Arco della pace-Bertani-Douhet-Elvezia-Legano-Gadio (attorno al parco Sempione)

2. Piazza Valera-Bonola-Cilea- parco di Trenno

3. Via E. De Marchi a Greco verso la Bicocca

4. Via dei Missaglia

5. Via Mecenate

6. Strada in fregio alla tangenziale est da Via Toledo a Via Feltrinelli

7. Via G.B. Morgagni

8. Stazione Quarto Oggiaro - Centro commerciale metropoli

9. Via F.Ferruccio

• **Passerelle e cavalcavia:**

1. Viale De Gasperi in prossimità del Monte Stella

2. Viale Forlanini dal parco Forlanini a Viale dell'Aviazione

3. Cavalcavia di via Palizzi

4. Cavalcavia Bussa (recentemente è stata tolta la segnaletica di pista ciclabile)

5. Via Liscate sul naviglio Martesana

6. Tra via San Colombano e via Giordani sul Naviglio grande

7. Viale Fulvio Testi (parco Nord all'altezza della Torretta)

8. Via Clerici (al confine con Sesto San Giovanni, parco Nord)

9. Via Finanziari d'Italia (parco Nord)

10. Viale Fermi (parco Nord)

• **Sottopassi:**

1. Viale Fermi (in prossimità dei cavalcavia ferroviari)

2. Via Dora Baltea - via Marna



# Ciclisti: lepri o tartarughe?

Usare la bici tutti giorni: in quanti lo farebbero a Milano? «In molti, se ci fosse più sicurezza», scommette Luigi Riccardi, presidente della Fiab. E le piste ciclabili? «Ne esiste una più qualche spezzone»

Di **LORENZO FRANZETTI**

Foto di **STEFANO MARIGA**

**I**milanesi vanno davvero in bici? Sono realmente disposti a rinunciare alle auto per spostarsi con mezzi alternativi? A giudicare dal successo riscontrato dalle domeniche senz'auto sembrerebbe di sì. Ci sono poi altre manifestazioni, in primis la Milanochedalata: organizzata dal velo club

Turbolento, una delle associazioni più conosciute in città, è la conferma evidente che ai cittadini la bici piace, soprattutto come mezzo per il tempo libero. Pedalare per divertirsi è facile, però: scegliere la bici come alternativa per gli spostamenti quotidiani è un'altra cosa. Non è soltanto una questione di mentalità, ma anche e, soprattutto, di sicurezza e di strutture. Il sindaco di Milano, Gabriele Albertini, proprio nelle pagine precedenti ha sottolineato l'interesse della sua amministrazione per queste tematiche. A suo dire, a Milano qualcosa per le bici si sta facendo: è proprio così?

Luigi Riccardi, presidente della Fiab (Federazione italiana amici della bicicletta) dissente: «Il giudizio del sindaco è quello di una persona che non ha mai pedalato in città. Stando in un palazzo, evidentemente,



### La bici vince la sfida

Legambiente ha recentemente organizzato a Milano il trofeo Tartaruga, un test/gara tra bici, trasporti pubblici, moto e auto su un percorso cittadino di 5 km circa. Il mezzo a pedali è risultato vincente e, naturalmente, il più economico.

**Partenza:** piazza Piola

**Arrivo:** largo Cairoli (con stop in piazza San Babila)

Mezzo	Concorrente	Tempo effettivo	Media oraria	Costi
Bicicletta	Alessio Moranti (atleta nazionale di boomerang)	17 minuti	17,6 km/h	0
Motorino	Marco Velo (ciclista professionista)	20 minuti	15 km/h	0,20 euro
Metropolitana	Ezio Gamba (ex olimpionico di judo)	25 minuti	12 km/h	1 euro
Auto	Andrea Poggio (presidente regionale di Legambiente)	41 minuti	7,3 km/h	2 euro
Autobus	Enrico Zaina (ex ciclista professionista)	1 ora 2 minuti	4,8 km/h	1 euro

non ha ben presente cosa accade nella realtà quotidiana della sua città».

### Chi pedala in città deve vedere e prevedere i rischi

La politica della ciclabilità, secondo la Federazione amici della bicicletta, a Milano non esiste: «In città esiste sostanzialmente un'unica pista ciclabile. Il resto è costituito da spezzoni poco o per nulla utilizzati, pistine spuntate un po' qua e un po' là, senza una logica precisa. Questo fenomeno è dovuto ai meccanismi dei piani di lottizzazione. Come pagamento degli oneri di urbanizzazione, vengono realizzati tratti di pista ciclabile, magari anche soltanto poche decine di metri. Una politica davvero interessata alla ciclabilità avrebbe come minimo l'obiettivo di collegare e rendere

sicuri tutti questi spezzoni isolati».

Ai milanesi questo discorso interessa davvero? Sceglierebbero davvero la bici al posto dell'automobile? «Certamente. Se ci sono le condizioni, i milanesi pedalano eccome. In molti andrebbero volentieri in bici, ma hanno paura. Oggi il ciclista urbano milanese deve essere molto abile. Ci sono mille rischi da prevenire, evitare, ci vuole equilibrio, attenzione massima: per girare a Milano bisogna essere ciclisti "lepre", mentre chi non è abituato al traffico è più un ciclista "tartaruga"».

Lepri o tartarughe, i ciclisti hanno bisogno tutti di maggiore tutela: «Ed è questo che Milano non vuole fare. La gente in bici ci va, bisogna abituarla e rassicurarla. Milano ha una tradizione secolare di biciclette, eppure Bolzano che a pedali proprio non ci andava,

ora fa molto meglio: in pochi anni, il capoluogo altoatesino è riuscito a convincere i propri abitanti a cambiare mentalità e oggi il 25% degli spostamenti cittadini avviene in bici. Quello è il risultato di una vera e propria politica, non è soltanto una questione di piste ciclabili».

A Milano si parte da un dato di tutto rispetto: «Si può contare su un buon numero di persone sensibili a questi discorsi. Oggi sono circa 100.000 le persone che utilizzano abitualmente la bici, magari non tutti i giorni, ma di frequente». La città, dunque, è a un bivio: l'inquinamento e il caos dovuti al traffico automobilistico costringerà, presto, gli amministratori milanesi a prendere decisioni drastiche. Albertini vorrebbe istituire un pedaggio d'ingresso alle auto. La bici attende, così, la sua "riscossa".