

Convegno *"La bicicletta ci salverà... e ci sta già salvando"*

18 maggio 2018, Milano, Palazzo Marino, Sala Alessi

«Caro Gigi, ti scrivo...»

Gigi Riccardi, un "visionario concreto" della mobilità ciclistica in Italia
di Eugenio Galli

Nessuno muore sulla terra finché vive nel cuore di chi resta.

Il motivo per cui ricordiamo Luigi Riccardi oggi, nei dieci anni dalla sua prematura scomparsa, non è solo quello della mozione degli affetti verso il fondatore di Ciclobby, l'amico che abbiamo conosciuto ed amato. Non è solo *amarcord*. Ma è soprattutto per consapevole gratitudine, perché la storia delle origini, grazie a Gigi e alla sua capacità di visione e coinvolgimento, la sua competenza e la sua curiosità, conteneva già *in nuce* tutti gli sviluppi successivi, alcuni dei quali ancora incompiuti. E dunque il senso è da ricercare in ciò che quella storia, all'apparenza lontana, ci può dire ancora oggi, saldandosi all'attualità e illuminando il nostro cammino in tempi così diversi e in contesti pure profondamente mutati.

STORIA DI UN'IDEA... SU DUE RUOTE

- **1986, venerdì 21 marzo** appuntamento dei **ciclisti milanesi a Porta Venezia** per rivendicare più spazio per le bici e promuovere un cambiamento nelle abitudini di trasporto a livello urbano: giungono decine di persone; è il prototipo della manifestazione che, dal 21 marzo 1987 (un sabato), sarà *Bicinfesta di primavera*.
- **1986, 21 maggio** nasce a Milano una nuova aggregazione di ciclisti urbani, che prende il nome di **CICLOBBY**; la costituzione legale dell'associazione sarà formalizzata però solo l'anno successivo (8 giugno 1987).
- **1986, 13 dicembre** escursione in bici lungo le dissestate sponde dell'alzaia del **Naviglio della Martesana** per promuovere, attraverso la pratica dell'obiettivo, la realizzazione di una possibile pista ciclabile.
- **1987, luglio** adesione al **Coordinamento degli Amici della Bicicletta**, che diverrà in seguito la Federazione delle associazioni (FIAB).
- **1987, 22-26 settembre** unici italiani al **Velo-City di Groninga**, Paesi Bassi, *"Planning for the urban cyclist"*, già allora frequentato da molti amministratori pubblici europei e da organizzazioni di ciclisti urbani; è il primo contatto dell'associazione milanese con ECF, anticipando le aperture al confronto con le migliori esperienze: si può essere territoriali senza inutili campanilismi.

In quell'anno e mezzo, da marzo 1986 a settembre 1987, si può cogliere la presenza allo stato nascente di tutto quello che verrà dopo nella costruzione del movimento cicloambientalista, di cui Riccardi è stato creatore e protagonista autorevole e indiscusso: l'impegno locale (CICLOBBY) che si raccorda a livello nazionale (FIAB) e internazionale (ECF).

GIGI RICCARDI – I SUOI VALORI, LE SUE IDEE

➤ **Protagonismo civico**

Luigi Riccardi ha avuto una **genuina passione civile, paziente e tenace** e un **protagonismo** che non sono mai sfociati nell'ambizione fine a sé stessa, che gli hanno sempre fatto cortesemente rifiutare il salto in politica, la ricerca di incarichi di potere, evitandone la trasformazione in personaggio mediatico; una **abitudine al contatto umano diretto**, personale con tutti; una **attenzione costante alla sostanza** e non solo alla apparenza delle cose, alla verifica dei dati; l'amore per una **buona politica** ispirata da un sano pragmatismo e orientata al raggiungimento di **obiettivi concreti** (il potere inteso come *mezzo*, non come *fine*); una disponibilità sempre trasversale al **dialogo** per ottenere risultati che gestiva senza però mai tradire la sua ispirazione di fondo, di cattolico di sinistra e di ecologista quasi *ante-litteram*.

➤ **Missione continua**

Gigi Riccardi ha saputo dedicarsi con **generosa e disinteressata passione** alla causa della mobilità sostenibile, cercando ovunque i suoi interlocutori e costruendo con **paziente tessitura** un **dialogo pragmatico** durato ininterrottamente per oltre vent'anni.

Il suo impegno senza sosta gli faceva dire che «*Andare in bici è bello: in fondo siamo fortunati, perché possiamo fare del bene divertendoci*».

➤ **Leadership naturale**

Gigi Riccardi, **plurimo fondatore di associazioni** (non solo ciclisti, ma anche pedoni), e promotore di un dialogo **interassociativo** (Comitato Mobilità Sostenibile, Co.Mo.Do., ...), ha saputo costruire relazioni feconde e, grazie alla sua testimonianza, **motivare** all'impegno molti di noi.

➤ **Formatore convinto**

Gigi Riccardi ha un talento innato nel relazionarsi con gli altri e intuisce da subito l'importanza della formazione per tutti (tecnici, amministratori, dirigenti delle associazioni), perché «*le competenze non si improvvisano*» e le **barriere sono spesso mentali**.

Introduce l'esperienza dei **viaggi-studio** (Monaco, Erlangen, Berna, Zurigo, Lione, Chambéry, Strasburgo...) per il confronto costante con le *best practices*.

Attento ai dettagli anche nella terminologia, ci correggeva: «*la mobilità è "ciclistica", la pista è "ciclabile"*».

Fiducioso nel ruolo della formazione, ma anche **consapevole** dei possibili limiti di efficacia sulle persone, affermava sorridendo:

«*Si può portare il cavallo alla fonte, ma non si può costringerlo a bere*».

GIGI RICCARDI – LE SUE BATTAGLIE

➤ **A MILANO**

Anni Ottanta. Per la ciclabilità, nel decennio prevale in modo netto la **politica dell'annuncio**: periodicamente gli Amministratori del Comune di Milano danno

«**Caro Gigi, ti scrivo...**»

comunicazione alla stampa di programmi di interventi a favore delle bici. In realtà, si fa molto poco e in modo frammentario. Per rivedere qualche iniziativa comunale significativa su questo fronte bisognerà attendere la metà degli anni Novanta.

- ❖ **1980, gennaio.** Il Consiglio comunale di Milano approva il «*Piano dei trasporti – Itinerari ciclabili: programma di rete e primi interventi*». Il piano prevede una rete di **330 chilometri** che però non verranno mai realizzati se non in minima parte (**30/40 chilometri in 17 anni**, alcuni di poche centinaia di metri).
- ❖ **1982.** Nasce l'associazione **I CICLOPICI**, collegata a Lega Ambiente, che rappresenta l'antecedente storico di CICLOBBY, condividendone i medesimi scopi sociali.
- ❖ **1985.** Si vota il **referendum consultivo sulla chiusura del Centro storico alle auto**, promosso dal Comitato per la Città (cui aderiva anche I Ciclopici): il 70% dei cittadini si esprime a favore, sicché nello stesso anno viene attuata la prima limitazione del traffico all'interno della Cerchia dei Navigli.
- ❖ **1987, maggio.** Il Comune di Milano mette a disposizione dei cittadini 900 **biciclette gialle** in uso libero. Con l'esposizione alla pubblica fede, le bici vengono rubate e vandalizzate nel giro di poche ore, suscitando grande clamore mediatico. Per quasi un ventennio, questo infelice episodio diventa l'alibi per troncane qualsiasi discussione sull'avvio di un vero servizio di bike sharing.
- ❖ **1987, dicembre.** Sulle strade **i vigili urbani protestano** per l'esposizione allo smog indossando delle mascherine e ottengono la solidarietà dell'associazione.
- ❖ **1989, novembre.** Approvata la legge regionale 65/89 (cd. **Legge Torri**), alla cui redazione contribuisce anche Ciclobby: la bici è considerata mezzo di trasporto.
- ❖ **1990.** Entra in funzione la prima parte della **cicloalzaia del Naviglio Martesana** ed un primo esperimento di Strada 30 (sui controviali di via Melchiorre Gioia).
- ❖ **1992, giugno.** Ciclobby organizza un'invasione pacifica dei mezzanini del metrò con le bici per rivendicare **l'intermodalità col mezzo pubblico**. Nel maggio **1995** avviata la prima sperimentazione del servizio Metrobike. Il servizio procede poi a fasi alterne, attraverso difficoltosi e discontinui rapporti con ATM. Nel **2005** i due presidenti, locale e nazionale (Galli e Riccardi), vengono multati per avere portato la bici in metropolitana in orario non consentito: la notizia rimbalza sui media e rilancia la discussione. La svolta sulle regole (estensione orari, linee ammesse, gratuità servizio) avverrà solo dopo il **2011**.
- ❖ **1992, settembre.** Su stimolo di Ciclobby, approvata la legge regionale 38/92 (cd. **Legge Biscardini**) per favorire l'integrazione tra bici e trasporti pubblici.
- ❖ **1994, maggio.** La Giunta adotta il **Piano Urbano del Traffico**; il capitolo sulla ciclabilità prevede uno sviluppo della rete ciclabile di 63 chilometri.
- ❖ **1995, aprile.** Il **Regolamento del verde**, approvato dalla Giunta, assecondando una richiesta di Ciclobby, consente l'accesso in bici nei parchi cittadini.
- ❖ **1996, gennaio.** Attuati i primi provvedimenti di limitazione del traffico previsti dal PUT, vengono **vietate alle bici** via Dante, via Torino e la corsia ATM sulla Cerchia dei Navigli. Le proteste di Ciclobby portano alla cancellazione del divieto per le due vie cittadine; rimane invece a tutt'oggi irrisolta la questione della circolazione bici a doppio senso sulla cerchia interna.
- ❖ **2001, settembre.** Vista la cronica carenza di dati aggiornati sullo split modale della bici, Ciclobby organizza proprie **rilevazioni annuali** del traffico ciclistico.

(*"La bicicletta ci salverà..."* - 18 maggio 2018, Milano, Palazzo Marino)

«Caro Gigi, ti scrivo...»

- ❖ **2005, dicembre.** Ciclobby con decine di altri soggetti civici deposita un ricorso urgente ex art. 700 c.p.c. per chiedere alla magistratura interventi – in sostituzione del Comune e della Regione – a **tutela della salute pubblica** per i ripetuti e gravi superamenti dei limiti legali dell'inquinamento atmosferico.
- ❖ **2006.** Ciclobby è coinvolta dalla Giunta Moratti nella elaborazione del **Piano Mobilità Ciclistica** che, tuttavia, nonostante l'importante lavoro volontario coordinato da Gigi Riccardi sino alla fine dei suoi giorni, non vedrà mai la luce, con nostra grande delusione.
- ❖ **2007, novembre.** La ristrutturazione della **Stazione Centrale** non considera il fabbisogno di intermodalità. Ciclobby chiede la realizzazione di una stazione per le bici: la risposta è negativa.

- ❖ **2009, dicembre.** Ciclobby manifesta contro il divieto di transito alle bici del **tunnel «ecologico»** di recente inaugurato accanto alla stazione Garibaldi.
- ❖ **2013, ottobre.** Ciclobby, con le altre associazioni ambientaliste, protesta contro la cancellazione delle **Domeniche A Spasso**.
- ❖ **2018, maggio.** Attendendo il **PUMS**, dopo un doppio giro di osservazioni (2015 e 2017)...

Gigi Riccardi ha sempre ricercato un dialogo *bipartisan*, ricordando che *«La bici non è di destra né di sinistra, ma è solo un mezzo per muoversi»*.

➤ **DA MILANO ALL'ITALIA**

❖ **Il Coordinamento nazionale**

Nel **1982** nasce il Coordinamento Nazionale Amici della Bicicletta. Ciclobby vi partecipa dalla sua fondazione (1987).

Gigi Riccardi si impegna subito su iniziative di spessore politico e culturale. Nel **1988** elabora una campagna di cartoline, per scrivere a senatori, deputati, presidente della Repubblica per chiedere **una legislazione nazionale a favore della bicicletta**.

In parallelo, Riccardi incontra l'allora ministro Carlo Tognoli convincendolo ad inserire il finanziamento delle "ciclabili" nella legge per le aree urbane che porta il suo nome.

❖ **Nasce FIAB**

A fine 1988 nasce la FIAB e Gigi Riccardi, impegnato a far crescere Ciclobby, delega spesso ad Aldo Monzeglio la partecipazione agli incontri nazionali, nonostante continui il suo impegno per iniziative di ampio respiro.

Nel **1992** la FIAB elabora una propria proposta di legge ed è proprio Luigi Riccardi, quale membro del Comitato Operativo, a tenere i primi contatti con diversi parlamentari e a definirla **"Legge quadro nazionale sulla promozione della mobilità ciclistica"**.

❖ **Tecnici e Formazione**

Già nel **1993** Luigi Riccardi promuove la nascita di un Gruppo Tecnico. Per elaborare proposte tecnicamente valide e rendere **FIAB punto di riferimento per le Amministrazioni** che decidono di investire sulla mobilità ciclistica. Negli anni seguenti, anche da presidente, tiene vivo questo Gruppo e organizza personalmente numerosi **Educational e Corsi di formazione in Italia e all'Estero**.

("La bicicletta ci salverà..." - 18 maggio 2018, Milano, Palazzo Marino)

«**Caro Gigi, ti scrivo...**»

E' sua l'idea di raccogliere la conoscenza di FIAB in una **collana di pubblicazioni dedicata a Riccardo Gallimbeni** (tecnico FIAB investito mortalmente in bici, mentre tracciava un percorso di Bicalia).

❖ **Alla presidenza nazionale**

Nel **1996** Luigi Riccardi diventa il **terzo presidente FIAB**, dopo il triennio di Flavia Albertelli ('93) e Stefano Gerosa ('94-'95). Lo sarà per più di 10 anni, fino a marzo 2007.

Grazie a lui FIAB, dopo varie segreterie sparse per l'Italia (Reggio Emilia, Roma, Genova, Verona), si stabilisce definitivamente a Milano. Riccardi imprime una forte accelerazione alla Federazione, promuovendo iniziative, incontri, predisposizione di materiale, ecc.

Da quel momento è presente ai principali eventi in giro per l'Italia; non sono solo incontri con istituzioni, altre associazioni, convegni... ma anche e soprattutto raduni in sella alla bicicletta. **Perché a Gigi piaceva molto pedalare!** (E uno dei suoi primi atti di Presidente fu organizzare il Cicloraduno FIAB a Milano).

❖ **Bicalia e la Bicistaffetta**

La FIAB aveva già elaborato la proposta della **Ciclopista del Sole**. Durante la presidenza di Riccardi nascono nuove idee e si elabora la proposta di rete nazionale **BICALIA**. Però va fatta conoscere: bisogna... "pedalarla"! E' così che Gigi si inventa un'iniziativa unica nel suo genere: la **Bicistaffetta**. Ogni anno guiderà un gruppo nutrito di ciclisti FIAB lungo uno dei percorsi di Bicalia, incontrando in ogni località sindaci ed amministratori.

❖ **Co.Mo.Do. e ferrovie dismesse**

Numerosi i rapporti di collaborazione con altre associazioni ed enti avviati durante la presidenza di Luigi Riccardi. Ricordiamo soprattutto **CoMoDO, la Confederazione della Mobilità Dolce**, che fu lanciata insieme ad **Albano Marcarini** ed altri, riunendo diverse associazioni (ambientaliste, escursionistiche, per la mobilità).

In particolare CoMoDO si impegna sulle cosiddette "**ferrovie non dimenticate**".

In Italia sono più di 5000 i chilometri ferroviari dismessi. L'obiettivo è un recupero, puntando ove possibile alla loro funzione originaria oppure a preservarli come tassello di una rete nazionale di mobilità ciclistica o di mobilità dolce.

❖ **1^ Conferenza nazionale della Bicicletta**

Nel 2007 Gigi Riccardi lascia la presidenza e diventa **direttore** della Federazione.

In quell'anno realizza una grande scommessa: la "**Conferenza nazionale della Bicicletta**". Per tre giorni vengono esposti lavori, analisi e riflessioni con la partecipazione di oltre 500 persone, amministratori, tecnici, esperti, rappresentanti delle associazioni.

Al termine, viene votata una **mozione** che chiede al Parlamento e al Governo un **Servizio nazionale per la Mobilità Ciclistica e modifiche al Codice della Strada**.

❖ **Infornio "in itinere" in bici**

La nuova tutela. Commi 4 e 5 dell'articolo 5 della legge 28.12.2015 n. 221 (cd. Collegato ambientale alla Legge di stabilità 2016), entrata in vigore il 2 febbraio 2016

❖ **Legge quadro sulla mobilità ciclistica.**

Approvata in via definitiva dal Parlamento il 21 dicembre 2017, pubblicata in G.U. il 31 gennaio 2018.

(*"La bicicletta ci salverà..."* - 18 maggio 2018, Milano, Palazzo Marino)

«Caro Gigi, ti scrivo...»

DA NAIF A MAINSTREAM

Gigi Riccardi ha saputo dunque anticipare una **VISIONE della città, della mobilità, della qualità della vita urbana** quando ancora questi temi non erano *mainstream* ma decisamente controcorrente, soprattutto a Milano (la sua città, che aveva dismesso da decenni la sua antica confidenza con la bicicletta, in favore di un traffico privato a motore cresciuto nel tempo a dismisura e senza regole, per una malintesa modernizzazione) e chi li sosteneva era percepito come *"naif"*, essendo oggetto di derisione e insofferenza (*«andate in campagna!»*).

SERI, MA COL SORRISO

Gigi ci ha insegnato a pensare alla bici come a una **risorsa strategica (asset)**, non come a un *nice-to-have*, un accessorio, magari alla moda, di cui però si può anche fare a meno se altre priorità lo richiedono.

COSA RESTA OGGI

Nonostante le ampie mobilitazioni e le indubbie attenzioni, **la situazione italiana non è concretamente migliorata abbastanza** per chi vuole muoversi in bicicletta. Non certo per una mancanza di domanda, ma soprattutto per una inadeguatezza della risposta (quanto a contenuti, realizzazioni, tempi).

Tuttavia, a partire da Gigi Riccardi, è cresciuto **un movimento nazionale organizzato per il ciclismo urbano ed extraurbano**, tanto per l'utenza quotidiana quanto per quella cicloturistica, che non è più trascurabile da nessun governo locale o nazionale. Un movimento che ha anche ottenuto alcuni risultati importanti, divenuti patrimonio culturale comune.

Dunque, oggi che i temi della ciclabilità sono entrati anche nel dibattito amministrativo pubblico, proprio su questi è necessario più che mai un deciso **SALTO DI QUALITA'**, di cui occorre percepire l'**URGENZA. Anche a Milano!**

La debolezza della **VOLONTA' POLITICA** a supporto di una **VISIONE** chiara e la mancanza di **SENSO DELL'URGENZA** rallentano il cambiamento.

A proposito del senso dell'urgenza Gigi Riccardi ripeteva spesso, parafrasando un noto economista: *«I tempi lunghi sono quelli in cui saremo morti»*.

Questa frase non deve indurci al pessimismo, tutt'altro. Ma non può neppure risolversi in un ottimismo di maniera, quello per cui "viviamo nel migliore dei mondi possibili", alla Candide. Piuttosto, ci esorta alla consapevolezza e all'impegno responsabile. In un percorso da costruire insieme, sapendo che non abbiamo altri luoghi dove esercitarlo, se non qui dove viviamo.

Il momento è adesso.