

ADERENTE



EUROPEAN
CYCLISTS'
FEDERATION



info@fiab-onlus.it

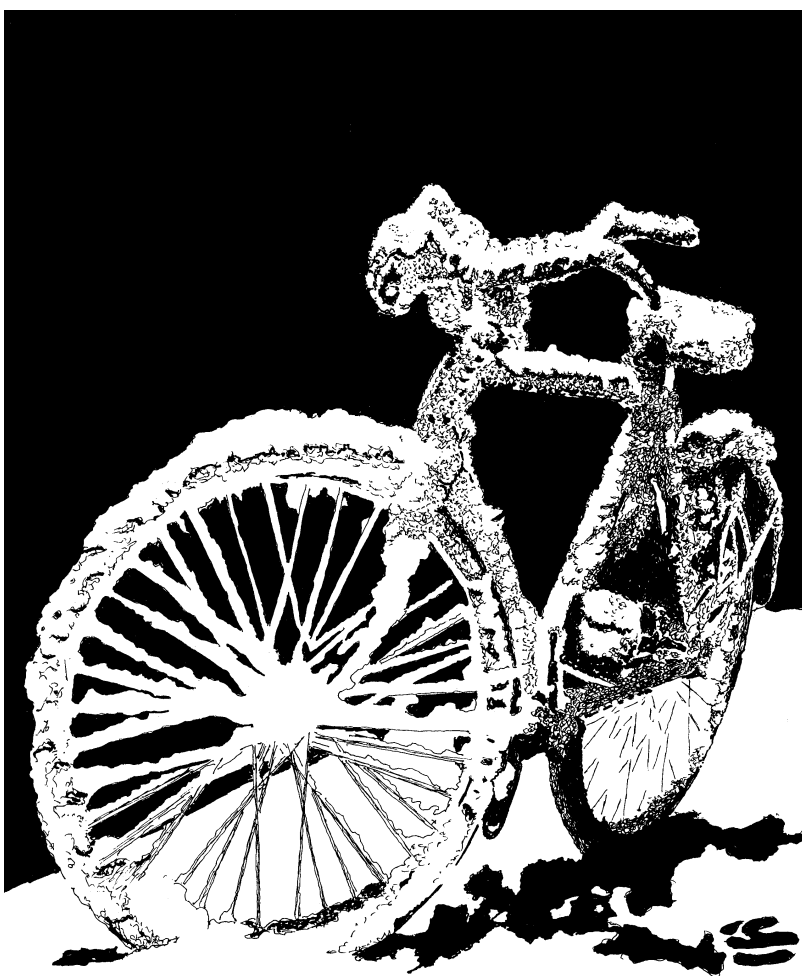
http://www.fiab-onlus.it

1 / 2002

Gennaio - Marzo

Amici della Bicicletta

TRIMESTRALE DELLA *FIAB* FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA



Sergio Ganassi


FINANZIARIA 2002

NIENTE PER LE BICICLETTE

Però sulle autostrade si potrà correre a 150 all'ora

Un solo miliardo di lire all'anno per i prossimi tre anni (2002-2004) sul capitolo di spesa della legge 366/98. E' tutto quello che Governo e Parlamento hanno deciso di assegnare con la Finanziaria allo sviluppo e alla sicurezza del trasporto ciclistico

nel nostro Paese. Praticamente cinquanta milioni di lire all'anno a Regione. "Non sono neanche briciole", ha dichiarato il Presidente della FIAB Luigi Riccardi, secondo il quale si tratta di un finanziamento assolutamente ridicolo. Riccardi ha affermato ai giornali: "Questo è un

Continua pag. 2 

Continua da pag. 1

Paese in cui non si vuole assolutamente sviluppare una mobilità alternativa, lenta e sostenibile. Non si vuole diffondere né l'uso urbano della bici e la sicurezza stradale di ciclisti e pedoni, né gli itinerari ciclabili turistici che farebbero molto bene alle economie locali".

La Fiab aveva chiesto 400 miliardi a favore della 366/98. Aver ignorato sia le richieste dei cicloecologisti della FIAB che i numerosi emendamenti del gruppo dei parlamentari Amici della Bicicletta, trasversale a tutti i partiti, significa anche aver disatteso le aspettative di tutti quei Comuni, Province, Comunità Montane, Enti parco, Consorzi di Bonifica, i quali si aspettavano un segnale concreto della Finanziaria che consentisse di passare alla realizzazione di migliaia di progetti preliminari già presentati alle Regioni.

In compenso, ed ecco l'altra faccia della stessa medaglia, si è deciso di autorizzare l'aumento della velocità sulle autostrade a 150 chilometri all'ora.

In Italia siamo al primo posto tra i Paesi europei per numero di auto per abitanti; così come siamo al primo posto anche per numero di incidenti e di morti sulle strade. E tra i due fenomeni vi è una stretta correlazione.

Autorizzare dunque un aumento della velocità sulle autostrade, sia pur a certe condizioni, è semplicemente il contrario di quello che bisognerebbe fare. Non solo è sbagliato in sé, ma lo è ancor più come segnale in un Paese dove il mancato rispetto dei limiti di velocità è uno sport nazionale e, nella stragrande maggioranza dei casi, impunito.

E' un'indicazione di come, anche in questo campo, ci si voglia mettere fuori dall'Europa dove sempre più, al contrario, si stanno generalizzando i provvedimenti che vanno sotto il nome di moderazione del traffico. □ **Lello Sforza**

ASSEMBLEA FIAB

Reggio Emilia 16-17 Marzo

L'

Assemblea ordinaria della FIAB, che quest'anno non prevede il rinnovo delle cariche, si svolgerà il 16 e 17 marzo a Reggio Emilia, seguirà un seminario sulla comunicazione.

Il programma è il seguente:

SABATO 16 MARZO

ore 12 salute del Comune in sala consiglio ai rappresentanti delle associazioni e consegna copia primo tricolore alla Fiab

premiazione di personalità che hanno acquisito meriti per la promozione della bicicletta

ore 13 buffet

ore 14 **INIZIO ASSEMBLEA**

ore 18 visita città con bici che sarà in disposizione già dall'arrivo vicino alla stazione

ore 20 cena

ore 21 visita città di sera

pernottamento albergo della gioventù in centro storico, antico convento del 600 ristrutturato in occasione del giubileo.

DOMENICA 17 MARZO

ore 8 colazione

ore 9 continuazione e termine assemblea

ore 11 **SEMINARIO COMUNICAZIONE**

ore 13 pranzo

ore 14 approfondimenti e inizio partenze

costo 41 euro (44 in camera doppia con bagno)

Prenotarsi entro il 28 febbraio a Gianfranco Fantini 0522-292243 gianfranco@tuttinbici.org □



Proposte FIAB di modifica del Codice della Strada

Lo scorso 3 novembre la FIAB ha inviato all'Avv. Enzo Ciardulli, Presidente della Commissione per la Riforma del CdS presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, una proposta di modifica del Codice della Strada.

Alla fine dell'anno la riforma del Codice della Strada è stata varata. Non siamo in grado di dire se delle proposte della FIAB se se sia tenuto conto. In ogni caso, pubblichiamo in altra parte di AdB il testo integrale della nostra proposta. □

Amici della Bicicletta

Aut. Trib. Milano n° ...del ...

Spedizione in abbonamento postale art.2 comma 20/c legge 662/96

Proprietà : FIAB-onlus

Editore : FIAB-onlus

Direttore Responsabile :

Luigi Riccardi

Stampa **La Nuova Tipolito**

Via F.lli Kennedy 43 Felina (R.E.) numero chiuso il **30 gennaio 2002**

5000 copie

Redazione :

Via Borsieri ,4/E 20159
Milano ☎ fax 02-69311624
presidente@fiab-onlus.it

Progetto grafico e impaginaz. :

Andrea Astolfi

gigi@tuttinbici.org

Non è previsto l'abbonamento.

Chi vuole ricevere il notiziario della FIAB può:

- Iscrivere ad un'associazione aderente alla FIAB

- Inviare un libero contributo alla FIAB, scrivendo nella causale: "Libero contributo alla FIAB. Per favore inviatemi gratuitamente qualche numero del vostro notiziario".

Il versamento sul C.C.P. n. 12258323 intestato a Federazione Italiana Amici della Bicicletta - FIAB onlus, Via Porta San Zeno, 15/b - 37123 Verona.

FIAB onlus ORGANIZZAZIONE

SEDE LEGALE E PRESIDENZA

Via Borsieri ,4/E 20159

Milano tel./fax. 02-69311624

SEGRETERIA GENERALE

contatti e invio corrispondenza

Via Col Moschin ,1 - 30171

Mestre (VE) - tel./fax. 041-921515

Martedì: 9.30-12.30 - Giovedì:

18.00-20.00 - Venerdì: 16.00-19.00

FIAB onlus Consiglio Nazionale

Luigi Riccardi Presidente
presidente@fiab-onlus.it

Lello Sforza Vice Presidente
rsforza@libero.it

Stefano Gerosa Segr. Amministr.
s.gerosa@tiscalinet.it

Antonio Dalla Venezia Segr. Org.
adallavenezia@libero.it

Andrea Astolfi gigi@tuttinbici.org

Chioldi Rossana ciclorossa@libero.it

Manuela Dematté manude2@katamail.com

Fantini Gianfranco gianfranco@tuttinbici.org

Galli Eugenio eugenio.galli@rcm.inet.it

Fabio Masotti fabiomassotti@virgilio.it

Mutterle Michele mutterle@tin.it

Pedroni Claudio claudio.pedroni@tuttinbici.org

Piazzi Carlo c.piazzi@infinito.it

Pierfranceschi Marco marco.pie@tiscalinet.it

Ponzanelli Corrado abaco@numerica.it

Tissino Vanni vagamondo@inwind.it

Antenore Vicari anten.vicari@ciaoweb.it

Integrazione tra bicicletta e mezzi pubblici di trasporto

Risoluzione del Consiglio Nazionale FIAB dell'8 settembre 2001

SUL NUMERO SCORSO DI ADB ABBIAMO PUBBLICATO LA BOZZA DI RISOLUZIONE PREDISPOSTA DALLA PRESIDENZA DELLA FIAB. PUBBLICHIAMO ORA IL TESTO, INTEGRATO E DEFINITIVAMENTE APPROVATO DAL CONSIGLIO NAZIONALE FIAB, CHE HA COSTITUITO LA BASE UFFICIALE DI RIFERIMENTO PERGLI INCONTRI CON I VARI SETTORI DELLE FERROVIE

1.

MOBILITÀ SOSTENIBILE E INTEGRAZIONE MODALE

La FIAB ritiene che il perseguimento degli obiettivi della mobilità sostenibile non possa essere disgiunto, nell'ambito di una più generale integrazione modale, dal raggiungimento di avanzate forme di integrazione tra biciclette e mezzi pubblici di trasporto.

L'integrazione tra bici e mezzi pubblici deve avere lo scopo di favorire tanto gli spostamenti per ragioni di studio, lavoro e per altri scopi, quanto il sostegno alla crescita della pratica del cicloescursionismo.

2.

TRENITALIA

La FIAB conferma il proprio impegno per il sostegno allo sviluppo dell'utilizzo dei treni da parte dei ciclisti a cominciare dalla organizzazione ogni anno in tutta Italia di centinaia di escursioni cicloturistiche con la formula *bici più treno*, dalla promozione del treno sui propri mezzi di informazione, dalla commercializzazione della Carta Amicotreno in base alla convenzione vigente.

Chiede tuttavia a Trenitalia un maggior impegno per il raggiungimento di ulteriori traguardi in materia di integrazione bici treno.

Il servizio di trasporto delle biciclette sui treni

La FIAB dà atto che, nel corso di oltre un decennio, questo servizio ha conosciuto un significativo sviluppo sui treni del **Trasporto regionale**.

E' però indispensabile proseguire in questa direzione affrontando le principali questioni aperte, vale a dire:

1. l'aumento del numero dei treni abilitati al servizio particolarmente sulle linee della rete che attualmente risultano più sguarnite;

2. la dotazione, in ogni circoscrizione regionale, di un adeguato numero di bagagliai porta biciclette per rispondere alla domanda del servizio da parte delle comitive di cicloescursionisti;

3. l'intervento sui TAF (treni ad alta frequentazione), per realizzare semplici aggiustamenti dell'arredo interno che permettano di ricavare gli spazi per il trasporto delle biciclet-

te, sia su quelli già in esercizio, sia, a maggior ragione, su quelli in produzione ed in progetto;

4. la gratuità per il trasporto delle biciclette nelle apposite sacche, trattandole dunque come un normale bagaglio, e la possibilità di trasportare le bici con questa modalità anche sui treni *ES*;

5. la promozione del servizio mediante una più visibile pubblicità istituzionale.

La FIAB chiede poi a Trenitalia di prendere seriamente in considerazione la situazione dei **treni a lunga percorrenza ed internazionali**, dove il servizio è attualmente largamente al di sotto di uno standard minimamente accettabile a livello europeo.

Gli altri aspetti dell'integrazione modale

Per sviluppare ulteriormente l'utilizzo del treno da parte dei ciclisti, la FIAB chiede a Trenitalia di affrontare - in alcuni casi, in collaborazione con gli enti locali - le seguenti ulteriori questioni:

a) diffusione del posizionamento, quanto più prossimo possibile al piano del ferro, di attrezzature per il parcheggio sicuro delle biciclette;

b) accessi facilitati per le biciclette (percorsi protetti) alle stazioni ferroviarie;

c) nelle stazioni interessate da consistenti flussi di traffico pendolare o connesso al turismo (città d'arte, località prossime a parchi naturali ed altre), attivazione - anche mediante l'appalto a terzi - dei servizi di deposito e di noleggio delle biciclette;

d) apertura in alcune grandi stazioni di veri e propri **punti bici** (deposito, noleggio, riparazione, vendita di bici e accessori);

e) eliminazione delle barriere architettoniche per la movimentazione delle biciclette all'interno delle stazioni (anche mediante il posizionamento sulle scale di semplici canaline lungo le quali fare scorrere le biciclette).

La FIAB intende sopporre la presente *piattaforma* a Trenitalia chiedendo l'apertura di uno specifico tavolo di confronto al massimo livello di responsabilità della Società, evitando dunque, per quanto possibile, l'eccessivo frazionamento - a volte tanto faticoso quanto inconcludente - della propria iniziativa.

INCONTRI DELLA FIAB CON LE FERROVIE

L

UNEDÌ 12 NOVEMBRE LUIGI RICCARDI, ANTONIO DALLA VENEZIA E ROMANO PUGLISI, HANNO INCONTRATO A ROMA I RAPPRESENTANTI DELLA DIVISIONE PASSEGGEREI DI TRENITALIA: IL RESPONSABILE MARKETING PAOLO RIPA CON LA COLLABORATRICE SILVIA F. ASCIOLI, IL RESPONSABILE RAPPORTI ESTERNI DI TRENITALIA VINCENZO SACCÀ CON LA COLLABORATRICE RITA LAURINI.

La FIAB ha presentato ufficialmente la risoluzione votata dal CN nell'ultima riunione evidenziando le questioni di più stretta pertinenza della Divisione Passeggeri. Come ha sottolineato il Presidente Riccardi, infatti "le FS si sono fatte in quattro ma la FIAB è sempre una sola", e questo ci costringe ad una estenuante rincorsa agli interlocutori che possano dare risposta alle nostre attese.

Nello specifico si è rappresentata la necessità di redigere entro la data della giornata nazionale Bicintreno (24 marzo) una brochure sul servizio che contenga tutta la normativa vigente sul tema del trasporto bici al seguito del viaggiatore con o senza sacca, e proprio sulla sacca si sono con-



centrate alcune specifiche richieste: dalla gratuità del trasporto, alla normativa più snella.

Inoltre è stata posta la necessità di migliorare l'offerta sui treni internazionali. I rappresentanti di Trenitalia hanno preso atto delle richieste senza peraltro sbilanciarsi molto sulla possibilità di dare risposta. Alla FIAB è stato chiesto di segnalare le relazioni Italia - Estero dove la domanda potrebbe essere più forte e dove l'offerta risulterebbe debole.

Il giudizio sulla riunione rimane pertanto sospeso, l'importante comunque è aver aperto un altro tavolo di confronto e aver allacciato rapporti con nuovi soggetti.

Continua ➡

3. IL RECUPERO DELLE FERROVIE DISMESSE

L'incremento delle reti di percorsi ciclabili a scala regionale e locale passa anche attraverso un progetto complessivo di recupero delle sedi ferroviarie dismesse e/o attualmente inutilizzate.

L'acquisto dei sedimi da parte degli enti locali non è sempre possibile visti i costi di mercato assolutamente insostenibili per la maggior parte delle pubbliche amministrazioni; inoltre la vendita non può essere effettuata nel caso di sedimi ferroviari che, pur dismessi, rientrano in progetti di ripristino a lunga scadenza o per i quali non sia stata ancora presa una decisione definitiva.

A tal proposito la FIAB chiede a FS, attraverso la controllata Metropolis, di farsi parte attiva nel recupero di questi sedimi, sia attraverso la stipula di convenzioni con gli enti locali, sia attraverso

specifiche concessioni che garantiscano comunque l'eventuale riutilizzo da parte di FS.

Per il raggiungimento di questo obiettivo è necessario che FS-Metropolis fornisca informazioni sullo stato di fatto delle linee che possono essere utilizzate per la creazione di itinerari ciclabili protetti.

Dal canto suo la FIAB si attiverà nei confronti dei vari soggetti istituzionali (Stato, Regioni, Province, Comuni, Comunità montane) sollecitando adeguati finanziamenti per la realizzazione delle necessarie trasformazioni dei sedimi.

4. IL TRASPORTO LOCALE ED URBANO

Analogamente, la FIAB intende chiedere ad ASSTRA - l'organizzazione cui aderiscono le aziende di trasporto locale in concessione e le aziende di trasporto pubblico urbano - l'avvio di un con-

fronto in tema di integrazione modale al fine di diffondere e sviluppare su tutto il territorio nazionale le positive esperienze già in essere presso alcune aziende.

5. L'INIZIATIVA DELLE ASSOCIAZIONI ADERENTI ALLA FIAB

La FIAB propone alle associazioni aderenti di chiedere alle direzioni regionali di Trenitalia, alle aziende esercenti ferrovie e autolinee in concessione, alle aziende di trasporto pubblico urbano l'apertura di tavoli di confronto per realizzare aspetti della integrazione modale significativi a livello locale.

6. LA GIORNATA NAZIONALE BICI IN TRENO

La FIAB conferma la propria intenzione di collaborare con Trenitalia per la realizzazione anche nel 2002, nella prima domenica di primave-

ra, della seconda **Giornata nazionale Bici in treno**.

In questa giornata - che ha lo scopo di far conoscere al grande pubblico l'esistenza del servizio di trasporto delle biciclette sui treni - il servizio stesso viene reso gratuitamente da Trenitalia.

Dal canto suo, la FIAB si impegna ad organizzare in quella giornata in tutta Italia quante più possibili escursioni cicloturistiche con la formula **bici più treno**.

La FIAB ha proposto a UISP di partecipare in partenariato - ottenendone risposta positiva - alla organizzazione dell'iniziativa.

Domenica 24 marzo 2002 dunque - oltre alle iniziative FIAB - si svolgeranno anche iniziative organizzate dalla UISP. Come già in occasione della prima edizione della Giornata, verrà chiesta l'adesione anche alle aziende del trasporto locale ed urbano, oltre che al mondo dell'associazionismo ambientale. □

A

L SECONDO INCONTRO, CHE SI È SVOLTO A MILANO IL 26 NOVEMBRE 2001, SONO STATI PRESENTI, PER IL TRASPORTO REGIONALE DI TRENITALIA, GIOVANNI CASSOLA (SISTEMI DI MARKETING E LOGISTICA), MIRELLA GIUSTINIANI (RAPPORTI ESTERNI), ROBERTO SCANAROTTI (RAPPORTI ESTERNI), WALTER NEIROTTI (TR PIEMONTE); PER FIAB, LUIGI RICCARDI E STEFANO CASERINI (RESPONSABILE FIAB LOMBARDIA PER L'INTEGRAZIONE MODALE).

Il Trasporto Regionale di Trenitalia ha dichiarato che si può pensare: a) a qualche linea dove tentare un ulteriore sviluppo del servizio di trasporto delle bici sui treni; b) ed alla predisposizione, nell'ambito del *restyling* in corso delle vetture, di spazi per le bici su qualche vettura in modo da destinarne una per convoglio; oltre che a togliere dalle semipilote la postazione che serviva ai postali al fine di aumentare lo spazio già ora dedicato alle bici.

Si è parlato dell'utilizzo per le bici, nei momenti in cui tale spazio non viene fruito dai destinatari specifici, dello spazio destinato ai portatori di handicap su uno dei vagoni dei TAF.

Si è accennato all'ipotesi di sostituire sui TAF alcuni posti a sedere fissi con sedili ribaltabili in modo che, se non occupati dai passeggeri, si determini la possibilità di ricavare spazio per le bici.

E' stata segnalata da parte FIAB la progressiva scomparsa dei bagagliai da utilizzare per il trasporto delle biciclette in occasione di escursioni da parte di comitive di cicloturisti.

Con riferimento ai pendolari, si è parlato, da parte di Trenitalia, dell'ipotesi di trovare spazi in alcune stazioni per il deposito e per il noleggio delle biciclette.

La FIAB ha fatto presente l'incongruenza della tariffa di 7.000 lire per il ticket delle bici sui brevi percorsi ed ha

inoltre avanzato la richiesta della gratuità del trasporto delle bici smontate e chiuse nelle apposite sacche. Con riferimento alla **Giornata nazionale Bici in treno**, è stata confermata la data di domenica 24 marzo 2002. L'iniziativa verrà pubblicizzata: a) sia mediante apposita conferenza stampa qualche giorno prima dell'evento; b) sia con la predisposizione di un volantino da distribuire nelle stazioni del TR. Si conviene che la bozza del testo del volantino venga proposto da FIAB, mentre Trenitalia si impegna a verificare la possibilità di produrre il volantino all'interno dell'azienda.

Nel corso della riunione è stata confermata la decisione di Trenitalia di eliminare il documento di viaggio **supplemento 12 mesi** per il trasporto bici ed è stato altresì segnalato come la vendita della Carta Amicotreno nell'ambito della convenzione FIAB stia procedendo molto a rilento.

Il Trasporto Regionale si accorderà con Trenitalia Passeggeri per produrre un unico materiale di informazione sul servizio di trasporto delle bici sui treni; questo materiale verrà utilizzato in modo permanente per la promozione del servizio stesso.

Si è rimasti intesi che, sulle questioni trattate e rimaste aperte, Trenitalia farà conoscere alla FIAB le proprie decisioni oltre che consultarla per taluni progetti. □

I

L TERZO INCONTRO SI È SVOLTO A ROMA IL 12 DICEMBRE 2001; VI HANNO PRESO PARTE: LUIGI RICCARDI PER LA FIAB; MASSIMO GERLINI DELLA DIVISIONE INVESTIMENTI DELLA SOCIETÀ RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) CON LA COLLABORATRICE ANITA RAVAGLI; ALESSANDRA PATERA RESPONSABILE MARKETING E DIEGO NEGRI RESPONSABILE SVILUPPO DELLA SOCIETÀ GRANDI STAZIONI; RITA LAURINI DEI RAPPORTI CON LE ASSOCIAZIONI DEI CONSUMATORI DI TRENITALIA.

RFI PARCHEGGI PER BICICLETTE: da subito verranno sollecitate le società di Trenitalia (come Metropark) che se ne occupano, mentre, nel giro di un anno, si poptrà prendere una iniziativa diretta mediante l'apposita società di gestione, in via di costituzione, che si occuperà del piano parcheggi di RFI. Verrà verificata la normativa in vigore per l'uso degli **ascensori** per capire se è possibile estenderne l'utilizzo anche al trasporto biciclette. RFI è disponibile a prendere in considerazione la richiesta di posizionare **canaline** per far scorrere le biciclette (magari assieme alle valige) sulle scale (quelle più grandi) delle stazioni. Infine prenderà in considerazione la richiesta della FIAB per un utilizzo della **segnaletica, sia sonora sia luminosa**, anche per la segnalazione del servizio di trasporto delle bici sui treni.

GRANDI STAZIONI I rappresentanti della società GR dichiarano a loro volta di prendere in considerazione le opportunità offerte dalla **segnaletica fissa** alla luce anche

delle esigenze, espresse dalla FIAB, di pubblicità del servizio di trasporto bici. **Movimentazione delle biciclette:** si procederà in modo diverso nell'ambito dei diversi progetti di ristrutturazione (ad esempio nel caso della Stazione Centrale di Milano è previsto un *tapis roulant* dal piano stradale al piano dei treni). **Spazi per deposito e parcheggio** delle biciclette occorre interessare Metropark trattandosi di servizi accessori *essenziali* per realizzare l'integrazione treno/bici. **Punti bici** (deposito, noleggio, riparazione, vendita): vanno inseriti nella logica commerciale che ha caratterizzato le prenotazioni degli spazi nelle stazioni nell'ambito dei progetti di riqualificazione delle stazioni. Grandi Stazioni, su sollecitazione della FIAB, si impegna a proporre spazi per questa funzione ad ANCOMA e AICC.

MEDIE STAZIONI La rappresentante dei rapporti con le associazioni, chiede alla FIAB un elenco di città presso le cui stazioni impegnarsi prioritariamente per la ricerca di spazi per il parcheggio ed il deposito delle biciclette. □

FERROVIE DISMESSE

Almeno in parte, i sedimi abbandonati possono essere recuperati come strade per la bicicletta

PER RECUPERARE I SEDIMI DELLE FERROVIE DISMESSE E TRASFORMARLE IN STRADE PER LE BICI - PIACEVOLI E, SE IN SALITA, SEMPRE CON PENDENZE LIEVI - POTREBBE ESSERE UTILE CHE, ANCHE IN ITALIA, VENISSE COSTITUITO UN APPOSITO ORGANISMO PER COORDINARE L'INIZIATIVA DI REGIONI, COMUNI, PROVINCE E COMUNITÀ MONTANE.

Per questo obiettivo, si potrebbe quindi prendere l'esempio della Spagna dove, ormai da anni, opera la *Fundacion de los Ferrocarriles Espanoles* dove sono state realizzate ben 62 *Vias Verdes*, strade ciclopedonali ottenute mediante il recupero a questo uso di altrettante linee ferroviarie dismesse.

Ovviamente la FIAB ritiene che si debba realizzare

una trasformazione d'uso solo nel caso sia stata abbandonata **definitivamente** l'intenzione di riutilizzo ferroviario, essendo questo, anche per noi, la priorità.

Pubblichiamo qui un primo elenco di ferrovie dismesse fornitoci dall'amico Massimo Ferrari, Presidente di UTP - integrato con altre segnalazioni di Claudio Pedroni e di soci di UTP

- perché ci si possa ragionare su, segnalare altre linee dismesse qui non elencate, raccogliere dati sullo stato di fatto dei sedimi e sulle iniziative in corso.

I dati richiesti vanno inviati a: FIAB - via Borsieri 4/E - 20159 Milano - tel/fax 02.69311624 e-mail: presidente@fiab-onlus.it

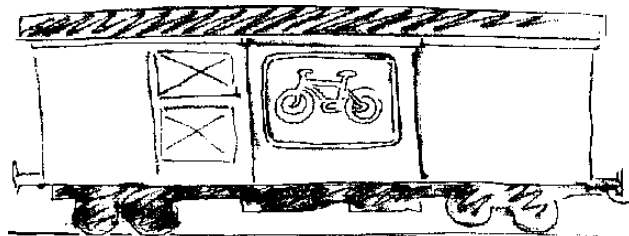
Ecco due esempi di come vanno forniti i dati richiesti:

**LINEA (nome) Km
PROVINCIA GESTORE
(ex) STATO DIFATTO
E NOTE**

Parma - Spezia 12 Parma FS Già recuperati a ciclabile 12 chilometri

Budrio - Massa Lombarda 26 Bologna Ravenna In concessione Sedime esistente con alcuni manufatti. Esistono ipotesi di recupero ferroviario. □

Elenco delle Ferrovie Dismesse



PIEMONTE

♣Bricherasio - Barge ♣Birasca - Saluzzo ♣Brusca - Dronero ♣Bra - Ceva ♣Bastia - Mondovì ♣Biella - Balma ♣Biella - Oropa ♣Biella - Masserano ♣Grignasco - Coggiola ♣Rivarolo - Castellamonte ♣Intra - Premeno ♣Stresa - Mottarone ♣Monchiero - Dogliani ♣Basaluzzo - Frugarolo ♣Gozzano - Alzo ♣Cuneo - Mondovì

LIGURIA

♣Imperia - Bordighera (vecchio tracciato) ♣Spotorno - Finale Ligure

LOMBARDIA

♣Menaggio - Porlezza ♣Grandate - Malnate ♣Varese

- Ghirla - Luino/Ponte Tresa ♣Luino - Cittiglio ♣Castellanza - Valmorea ♣Bergamo - Piazza Brembana ♣Bergamo - Clusone ♣Lovere - Costa Volpino ♣Desenzano FS - Città ♣Rovato - Soncino - Cremona ♣Rezzato - Vobarno ♣Paderno - Iseo ♣Voghera - Varzi

TRENTO

♣Rovereto - Mori - Arco - Riva ♣Mendola - Dermulo ♣Ora - Cavalese

BOLZANO

♣Chiusa - Plan Val Gardena ♣Calalzo - Cortina - Dobbiaco ♣Brunico - Campo Tures ♣Merano - Malles ♣Bolzano - Brennero (vecchio tracciato)

VENETO

♣Legnago - Grisignano di Zocco ♣Montebelluna - Conegliano ♣Schio/Thiene - Asiago ♣Verona - Affi - Garda/Carmignano ♣Agordo - Bribano ♣Padova - Piazzola - Carmignano ♣Adrio - Ariano Polesine ♣Treviso - Camposanpiero - Piazzola - Grisignano - Ostiglia ♣Padova - Piove di Sacco ♣Vicenza - Noventa ♣Vicenza - Valdagno ♣Lonigo città - FS

FRIULI - VENEZIA GIULIA

♣Motta di Livenza - San Vito al Tagliamento ♣Casarsa - Spilimbergo ♣Carnia - Tolmezzo - Villa Santina ♣Carnia - Tarvisio (vecchio tracciato) ♣Tarvisio - Fusine laghi

(Slovenia) ♣Trieste - Erpelle ♣Cividale - Caporetto (Slovenia) ♣Cerviniano - Aquileja ♣Pinzano - Casarsa ♣Tolmezzo - Villa Santina

EMILIA - ROMAGNA

♣Piacenza - Bettola ♣Modena - Nonantola - Crevalcuore - Cento - Ferrara ♣Cento - San Giovanni in Persiceto ♣Modena - Spilimbergo - Vignola ♣Modena - Mirandola/Finale Emilia ♣Reggio Emilia - Castelnuovo Sotto - Boretto ♣Reggio Emilia - Carpi ♣Barco - Montecchio ♣Ferrara - Copparo ♣Budrio - Massalombarda ♣Ostellato - Comacchio - Porto Garibaldi ♣Parma - Spezia

Continua ➡

PER UNA CITTÀ SOLIDALE. STRADE SICURE E PERCORSI PROTETTI CASA-SCUOLA.

Bimbimbici 2002

Una iniziativa strategica per la crescita delle associazioni aderenti alla FIAB

Bimbimbici rappresenta una iniziativa della FIAB molto importante che ha l'obiettivo di coinvolgere tante realtà (l'obiettivo, ambizioso ma realistico, è quello di essere presenti in 100 città), un'iniziativa che permette una visibilità nazionale ed un intervento su temi fondamentali, come il diritto di tutti di poter vivere una città più umana e circolare in sicurezza. I bambini sotto questo punto di vista rappresentano l'anello debole di una cultura che vede le città concepite e strutturate per soli adulti motorizzati.

Visto l'innegabile successo delle precedenti edizioni (36 città nel 2000 e 58 nel 2001), visti i contatti che la FIAB ha potuto prendere con nuove realtà proprio grazie a Bimbimbici, vista la ricchezza delle associazioni partecipanti - associazioni FIAB, amministrazioni comunali, pro loco, centri sociali - l'entusiasmo con cui la FIAB si appresta ad organizzare questa seconda edizione è veramente alto.

La data ufficiale di svolgimento della manifestazione in tutta Italia, salvo alcune eccezioni, è domenica 5 maggio 2002. Bimbimbici 2002 avrà come titolo *Per una città solidale. Strade*

sicure e percorsi protetti casa-scuola.

La sede organizzativa di Bimbimbici è Siena, ma da questa edizione, oltre a Fabio Masotti di Siena, si occuperà di Bimbimbici anche Gianfranco Fantini di Reggio Emilia.

Riferimenti: Sede Amici della Bicicletta Siena aperta il giovedì dalle 18 alle 19.30 tel.

057745159. Responsabile nazionale: Fabio Masotti via delle Lombarde, 38 - 53100 Siena. Cell. 335243788; e-mail: fabiomasotti@virgilio.it Coordinatore nazionale: Gianfranco Fantini via Ascari, 20 - 42100 Reggio Emilia. Cell. 3281850980 - tel. 0522292243; e-mail: gianfranco@tuttinbici.org . □



◆Bagnolo - Correggio - Carpi
 ◆Canossa - Castelnuovo Monti
 ◆Modena - Mirandola - S.Felice - Concordia - Rolo
 ◆Bazzano - Spilamberto
 ◆Modena - Pavullo
 ◆Portomaggiore - Bando
 ◆S. Giovanni Persiceto - Decima
 ◆Bologna - Malalbergo
 ◆Imola - Fontanelice
 ◆Imola - Massalombarda
 ◆Rimini - S.Marino
 ◆Rimini - Novafeltria
 ◆S. Arcangelo - Fabbriano

MARCHE

◆Fano - Fossombrone - Fermignano - Urbino
 ◆Pergola - Fermignano
 ◆Camerino - Castelraimondo
 ◆Porto San Giorgio - Fermo - Amandola

TOSCANA

◆Pracchia - San Marcello Pistoiese - Mammiano
 ◆Carrara Avenza - Carrara Centro
 ◆Arezzo - Sansepolcro
 ◆Follonica - Massa Marittima

◆Orbetello - Porto Santo Stefano
 ◆Livorno - Collesalveti
 ◆Lucca - Pontedera
 ◆Saline - Volterra

UMBRIA

◆Città di Castello - Gubbio - Fossato di Vico
 ◆Spoleto - Norcia

ABRUZZO

◆Pescara - Penne
 ◆Ortona - Orsogna - Crocetta
 ◆Aquila - Capitignano
 ◆Agnone - Pescocostanzo
 ◆Pescara - Vasto (vecchio tracciato)

LAZIO

◆Roma San Cesareo - Fiuggi - Alatri - Frosinone
 ◆Mandela - Subiaco
 ◆Formia - Gaeta Velletri - Priverno Fossanova
 ◆Albano - Campoleone
 ◆Orte - Civitavecchia
 ◆Priverno città - Fs
 ◆Archi - Atessa
 ◆Frascati - San Cesareo
 ◆Velletri - Colferro
 ◆Velletri - Sezze Romano
 ◆Fiumicino bivio - Città

CAMPANIA

◆Formia - Sparanise
 ◆Ercolano - Vesuvio
 ◆Sicignano - Lagonegro

PUGLIA

◆Foggia - Lucera
 ◆Ofantino - Margherita di Savoia

BASILICATA

◆Potenza - Pignola
 ◆Atena - Marsico Nuovo
 ◆Ferrandina - Montalbano Jonico
 ◆Lagonegro - Spezzano
 ◆Potenza - Laurenzana
 ◆Matera - Montalbano

CALABRIA

◆Lagonegro - Castrovillari - Spezzano Albanese
 ◆Crotone - Petilia Policastro
 ◆Vibo Valentia - Mileto
 ◆Soverato - Chiaravalle
 ◆Gioiosa Jonica - Mammola
 ◆Paola - Cosenza
 ◆Cosenza - Castiglione (vecchia)

SICILIA

◆Palermo - Corleone - Santa Margherita
 ◆Belice

◆Castelvetrano - Salaparuta

◆Castelvetrano - Porto Empedocle
 ◆Lercara Bassa - Magazzolo/Palazzo Adrano

◆Lercara - Filago - Cianciana
 ◆Cianciana - Palazzolo Acreide
 ◆Agrigento - Licata

◆Leonforte - Dittaino - Piazza Armerina - Caltagirone
 ◆Siracusa - Palazzolo Acreide - Vizzini

◆Palazzolo - Ragusa
 ◆Taormina - Randazzo
 ◆Alcantara - Randazzo
 ◆Noto - Pachino

◆Palermo - Corleone - Burgio
 ◆Santa Ninfa - Salemi

◆Santa Ninfa - Castelvetrano

◆Santa Ninfa - Chiusa Sclafani

SARDEGNA

◆Calasetta - Sant'Antioco - Villamassargia/Iglesias
 ◆Villacidro - Villamar - Ales/Sarcidano

◆Gairo - Jerzu
 ◆Chilivani - Tirso
 ◆Monti - Tempio Pausania. □

La FIAB da Bolzano a Roma in bicicletta

Dal 24 settembre al 4 ottobre

L'IDEA DI UNA BICISTAFFETTA LUNGO IL PERCORSO DELLA CICLOPISTA DEL SOLE DA BOLZANO A ROMA PER PROMUOVERE QUESTO PERCORSO E L'INTERO PROGETTO DI BICITALIA E PER PORTARE AL PARLAMENTO LA RICHIESTA DELLA FIAB DI INSERIRE NELLA LEGGE DI BILANCIO UN FINANZIAMENTO DI 400 MILIARDI ALL'ANNO PER LA LEGGE 366/98,

si è concretizzata il 24 settembre scorso a Bolzano, quando il primo drappello di ciclisti si è ritrovato nella bella città sudtirolese.

E' il caso di sfoderare il vecchio adagio "chi ben incomincia..." perché l'abile regia di Evi ci ha messo nelle condizioni di iniziare l'avventura nei migliore dei modi, attraverso un incontro ad alto livello con tecnici e politici interessati a piste e percorsi ciclabili.

Abbiamo avuto come interlocutori l'arch. W. Theil, maggior progettista delle piste ciclabili altoatesine, il dott. C. Leonardelli, responsabile della programmazione delle stesse e, nella più bella piazza di Bolzano a salutare la nostra partenza

con gli inviati di tutti i media cittadini e regionali, ci sono stati il presidente del consiglio comunale G. Sfondini col vicepresidente R. Benedikter, l'assessore all'ambiente S. Fattor ed il presidente della Uisp locale A. Michielli.

Rudi, lo chiamiamo così perché è diventato nostro amico, ci ha accompagnato in bici, con grande invidia di Evi, impossibilitata a farlo per un piccolo infortunio,

fino a Ora, dove ci è stato offerto un magnifico pranzo in un ristorante tipico.

Questi incontri si sono ripetuti in ogni tappa e l'apprezzamento per il nostro "pellegrinaggio", per usare una definizione del nostro presidente che ha pedalato con noi, non è mai stato di circostanza, ma sempre vero e caloroso.

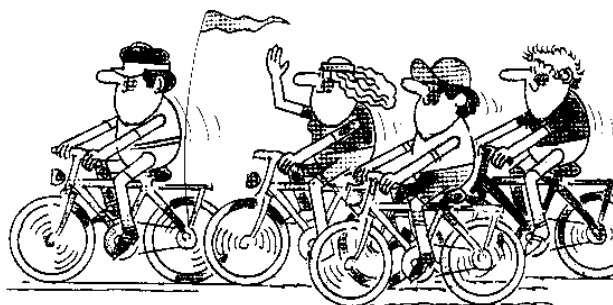
Se è impossibile per ragioni di spazio elencare l'andamento delle varie tappe - che resta soprattutto patrimonio di ricordi dei protagonisti per quanto riguarda ve-

**BICISTAFFETTA
BOLZANO-ROMA**

25 settembre - 4 ottobre 2001



dute, sensazioni, colori, profumi, incontri - si può invece tracciare il bilancio per la Fiab di questa manifestazione.



Prima però non possiamo non parlare di parlare di Markus Braun, divenuto sul campo nostro grande amico, che è stato un efficiente, discreto, sempre sereno e di buon umore, disponibile accompagnatore da Bolzano a Roma. Il suo lavoro di assistenza, con un apposito van della agenzia turistica specializzata per il cicloescursionismo Hikbik, di cui è il titolare, è stato preziosissimo. Ha scattato centinaia di foto digitali e girato video cassette realizzando così un fornitissimo stock di splendide immagini, utilizzabili anche a livello dei media per documentare le attività cicloturistiche di qualità.

Intensificazione rapporti fra la Fiab e le associazioni locali che si sono mobilitate per l'evento; grazie alla bicistaffetta Evi è seriamente tentata di far nascere un'associazione a Bolzano, che, magari con Markus, organizzi il cicloraduno Fiab del 2003; a Mantova Daniele Mattioli progetta di richiamare a raccolta i vecchi e nuovi amici per riassociarsi alla Fiab. Anche nella altre città dove ci sono associazioni consolidate, incontrarsi, fare da guide, an-

dare a cena, avere le bandiere nelle proprie strade ha prodotto un netto innalzamento dello spirito di corpo e del senso di appartenenza ad un unico grande movimento cicloambientalista nazionale.

Occasione di contatto fra le associazioni e gli enti pubblici locali con spunti per la continuazione o l'apertura di tavoli di lavoro sulla mobilità sostenibile; è stato molto esplicito, al di là delle circostanze, l'apprezzamento da parte dell'Assessore Iva Berasi di Trento per Manuela; così come traspariva il buon rapporto fra Fabio ed il Sindaco di Siena; come speriamo che l'aver avuto un ulteriore contatto su temi così qualificanti con le amministrazioni di Bologna, sia stata per Oriano occasione di promozione per la associazione FIAB di Bologna.

Promozione del progetto Bicalia e Ciclopista del Sole presso le Amministrazioni interessate dal percorso; abbiamo consegnato i prototipi delle cartine stampate con computer ed i campioni della segnaletica, quest'ultimi lasciati ad ogni amministrazione, quale segno tangibile del progetto.

Continua ►►►

RAPPORTI DELLA FIAB CON LA STAMPA

Seminario nazionale nell'ambito della conferenza dei presidenti

S

ONO AUMENTATE LE CAPACITÀ DELLE ASSOCIAZIONI ADERENTI ALLA FIAB DI COMUNICARE CON LA STAMPA E DI RAFFORZARE LO LORO IMMAGINE AGLI OCCHI DELL'OPINIONE PUBBLICA? E' ANCORA PRESTO PER DIRLO.

E' comunque l'obiettivo che la FIAB vuole raggiungere nell'arco del 2002 anche attraverso la costituzione di una rete di addetti stampa delle associazioni aderenti. O perlomeno è l'auspicio. Il primo passo è stato quello di aver organizzato un seminario nazionale interno su *Organizzazione e gestione dei rapporti con la stampa* che si è tenuto lo scorso 20 ottobre a Bologna, nell'affollata Sala dello Zodiaco di proprietà della Provincia, gentilmente messa a disposizione, su richiesta dell'associazione bolognese Monte Sole Bike Club. Il seminario ha rappresentato l'argomento tematico della Conferenza dei Presidenti delle associazioni aderenti.

E' fuori discussione che ci sia una carenza di visibilità delle iniziative della FIAB sia in ambito nazionale che locale. Se a livello nazionale ciò dipende dalle oggettive difficoltà di impattare con i TG e con i quotidiani nazionali avendo a disposizione i soli strumenti del volontariato (tanta buona volontà e scarsi mezzi), a livello locale, dove l'ambito di intervento è più circoscritto e dove sarebbe meno difficile costruire rapporti con la stampa e formare i giornalisti su temi così ancora nuovi, di fatto le associazioni cittadine non si sono mai organizzate, né ci hanno mai pensato, per dare risalto alle loro attività. Salvo poi dire: "ma i giornali non si interessano a noi!"

Il tentativo che è stato fatto, attraverso l'organizzazione del seminario, è stato proprio quello di far crescere la consapevolezza su alcuni punti semplici, ma fondamentali: a) dobbiamo fare bene e dobbiamo farlo anche sapere in giro; b) cosa, come e quando dobbiamo fare per comunicarlo ai giornali e, tramite questi, ai lettori.

E' stato anche precisato che i rapporti con la stampa rappresentano soltanto uno spicchio del variegato e complesso mondo della comunicazione. Ma che una presenza non episodica sulla stampa locale, precisando sempre di far parte della FIAB, farebbe finalmente crescere l'attenzione generale sui nostri temi, facendo del bene alle nostre iniziative. □ *Lello Sforza*



Primo test di collaborazione fra Fiab e Uisp: il rapporto con la Uisp ha funzionato molto bene ed è stato di grande utilità soprattutto nelle località dove non erano attive le associazioni Fiab, come nei casi di Mantova e Grosseto.

Incontro con amministratori, tecnici, e funzionari delle amministrazioni comunali e provinciali con la realtà Fiab: questo lavoro di semina sarà sicuramente utile nel tempo; già con Alessandro Margaglio, funzionario della provincia di Firenze si parla di ipotesi di iniziative con la Fiab su

bici treno bici, progetto della Regione Toscana finanziato dalla 366/98.

Rapporto con parlamentari e ministeri: abbiamo avuto la lista degli aderenti al gruppo parlamentari amici della bicicletta durante il lungo colloquio davanti a Montecitorio con una delegazione degli stessi; e inoltre siamo stati ricevuti al Ministero delle infrastrutture.

Acquisizione diretta di conoscenze sul percorso della Ciclopista del Sole con conseguente segnalazione dei punti critici alle amministrazioni.

Ricaduta sui media: a livello regionale e provinciale la ricaduta è stata notevole e ne è testimone la corposa rassegna stampa.

Bicitalia è un progetto forte della Fiab e la legge 366/978 è stata pensata originariamente in sede FIAB (e di questo ne siamo consapevolmente orgogliosi). La loro promozione deve diventare un appuntamento annuale importante; la bicistaffetta si è rivelato strumento idoneo che dovrà ripetersi puntualmente all'inizio di autunno quando si prendono le grandi decisioni di spesa. □

Gianfranco Fantini

Per una Iniziativa della FIAB nel settore scuola

Fabio Masotti - con Luigi Riccardi e Romano Puglisi - ha incontrato lo scorso 18 dicembre a Roma il Dott. Cobre responsabile del settore educazione stradale del Ministero delle Infrastrutture. L'incontro con il rappresentante del Ministero è stato molto proficuo e foriero di aperture per il lavoro della FIAB nel settore della formazione insegnanti. □

COLLOQUI NEL BORGO



MONSELICE, NEL BEL PALAZZO TASSELLO RESTAURATO DI RECENTE E DOVE HA SEDE IL *VENETIAN HOSTEL*, NEL WEEK END DELL'1 E 2 DICEMBRE DELLO SCORSO ANNO, SI È SVOLTO IL TERZO SEMINARIO *FIAB COLLOQUI NEL BORGO* DEDICATO ALLA RIFLESSIONE SU TEMI STRATEGICI PER LA FEDERAZIONE.

Novità positive, rispetto alle due precedenti edizioni dei colloqui svoltisi a Castellarquato, sono state il raddoppio del numero dei partecipanti (una cinquantina, questa volta) e, tra di essi, il più elevato numero di Presidenti delle associazioni aderenti alla FIAB.

Un primo tema discusso a lungo ha riguardato l'attivazione di un **periodico della FIAB** in materia di cicloambientalismo e di escursionismo in bicicletta.

Il target proposto è articolato in tre componenti principali:

a) cicloescursionisti e cicloambientalisti (tra i quali, ovviamente, gli iscritti alle associazioni FIAB);

b) insegnanti;

c) enti ed organizzazioni: ministeri; aziende ed agenzie pubbliche e private nazionali; regioni; province; comuni; consorzi di comuni; enti parco; comunità montane; aziende e agenzie pubbliche e private locali (es. aziende di trasporto, mobility managers).

I temi di interesse del periodico possono essere i seguenti:

- ✓ turismo in bicicletta;
- ✓ rubriche - con contenuti alternativi rispetto a quanto è già presente negli altri periodici sulla bicicletta; con una informazione corretta e mirata alla sostanza (sobrietà, anticonsumismo, demistificazione di marchi e loghi), pur rifuggendo da ogni fondamentalismo - relative alla alimentazione, cucina regionale, salute e fitness, agriturismo (ovvero, itinerari in bici alla scoperta dei pae-

saggi agrari), abbigliamento, bicicletta sotto il profilo tecnico;

- ✓ politica della bicicletta: pianificazione a livello urbano, progettazioni e realizzazioni delle reti, delle infrastrutture, dei provvedimenti per dare strada alla bici, integrazione modale, progettazioni e realizzazioni di reti e itinerari per il cicloturismo, legislazione e finanziamenti, progetti di promozione dell'uso della bicicletta (bici a scuola, bici al lavoro, la bici all'interno delle azioni di mobility management);

- ✓ mobilità (moderazione del traffico, codice della strada, sicurezza stradale);

- ✓ educazione alla mobilità sostenibile ed alla mobilità ciclistica;

- ✓ recensioni.

Al termine della discussione, si è convenuto di approfondire ulteriormente questa ipotesi, anche sulla base della predisposizione di un *numero zero* del periodico.

Si è poi parlato della esigenza non eludibile - nell'ottica di far contare di più, a livello sociale e politico, i temi della mobilità sostenibile e ciclistica in particolare - della **crescita della FIAB**, sia come numero di iscritti alle singole associazioni, sia come diffusione delle associazioni sul territorio.

Due le conclusioni principali al riguardo: a) per aumentare il numero degli associati occorre in primo luogo conservare quelli che già ci sono mediante opportune politiche di *fidelizzazione* dei soci; b) occorre saper comu-

nicare in modo più efficace, sia all'interno delle associazioni, sia all'esterno nei confronti dell'opinione pubblica e delle istituzioni. In questa prospettiva, è stata proposta l'organizzazione - dopo quello sui rapporti con la stampa tenuto lo scorso 20 ottobre - di un seminario sulla comunicazione.

Il terzo tema trattato ha riguardato il **rapporto tra la politica specifica della FIAB e la politica in generale**.

Unanime è stato il consenso sulla scelta della collocazione della FIAB tra le *associazioni ad uno scopo*. In questo caso: la promozione dell'uso della bicicletta per contribuire a migliorare traffico e ambiente a livello urbano e per la pratica del cicloescursionismo, quale forma di turismo di massa rispettoso dell'ambiente.

Il dibattito su questo tema - nonostante qualche timore iniziale - si è sviluppato senza reticenze, timidezze e falsi pudori. Si è convenuto che *l'unico scopo* della FIAB - e quindi la sua trasversalità rispetto alle varie collocazioni politiche o, se si vuole, la sua caratterizzazione *bipartisan* - deve essere salvaguardato con particolare cura. In quest'ottica, è da evitare ogni genere di forzatura, anche nella consapevolezza che i soci non esauriscono il loro impegno sociale e politico nella appartenenza alla FIAB. In altre parole, per perseguire obiettivi

politici diversi dalla mobilità sostenibile e più generali, vi sono altri ambiti associativi e partitici e quindi vi possono essere appartenenze diverse e plurime dei soci FIAB.

Tuttavia, nel perseguire gli obiettivi della FIAB non si può sfuggire alle *contaminazioni* con la politica in generale, anche se non vi possono essere ricette belle e pronte al riguardo. L'analisi delle circostanze e dei contesti, il dibattito democratico interno sen-



za reticenze né isterie, la graduazione dei coinvolgimenti politici, sono alcuni dei modi per definire correttamente i rapporti tra politica e iniziativa della FIAB, senza disgreganti conseguenze, ma neppure senza pregiudiziali e castranti chiusure.

Si è parlato poi della istituzione di un **servizio di consulenza legale** all'interno della FIAB come risposta non più procrastinabile alle esigenze di tutela espresse dagli associati e dai cittadini utenti della bicicletta. Si è concluso di proporre agli organi deci-

EVENTI

ai quali ha partecipato la FIAB

17 - 21 settembre CONFERENZA INTERNAZIONALE DI VELOCITY AD EDIMBURGO E GLASGOW

Relazioni di rappresentanti della FIAB:

Riccardo Gallimbeni, *Eurovelo e Bicialia: le reti ciclabili nazionali e internazionali in Italia*

Antonella Gaviani, *Bambini in bicicletta: l'esperienza italiana di Bimbibici*

Luigi Riccardi, *L'integrazione modale treno bicicletta in Italia*

Hanno partecipato a Velocity per la FIAB anche Raffaele Sforza e Marco Danzi.

25 - 29 settembre 12° CONVEGNO INTERNAZIONALE SULLA STORIA DELLA BICICLETTA organizzato da Beppe Genazzini con il patrocinio della FIAB. Il convegno, al quale hanno preso parte una quarantina di studiosi provenienti da tutto il mondo, si è svolto presso il Grand Hotel Pigna Antiche Terme di Pigna (Imperia) e presso il nuovo Museo della Bicicletta di Marina degli Aregai (Imperia).

18 ottobre CONVEGNO A VENEZIA INDETTO DALLA REGIONE VENETO IN COLLABORAZIONE CON CISET

Progetto Interreg Italia Slovenia *Studio sulla fruizione ciclopedonale del fiume Lemene*

Relazione di Luigi Riccardi su *Il cicloescursionismo come conoscenza del territorio*

5 dicembre CONVEGNO INDETTO DALLA PROVINCIA DI FIRENZE SU MOBILITÀ SOSTENIBILE E INTERMODALE

Per la FIAB relazioni:

Claudio Pedroni, *La rete Bicialia*

Luigi Riccardi, *Mobilità sostenibile e intermodale in Italia*

IN PROGRAMMAZIONE

16 - 17 marzo Assemblea ordinaria FIAB a Reggio Emilia

24 marzo Giornata Nazionale Bici in Treno (con Trenitalia e UISP)

5 maggio Bimbibici

1 - 9 giugno Corso di formazione per dirigenti delle associazioni FIAB

13 - 14 giugno Università degli Studi di Brescia - Dipartimento di Ingegneria Civile - CeSCAM Centro Studi città Amica e Federazione Italiana Amici della Bicicletta, IX Conferenza Internazionale, *Vivere e camminare in città. Il ruolo della bicicletta.*

20 - 23 giugno Cicloraduno a Ferrara

13 - 15 settem. Pedali sulla Francigena Siena

settembre Stand FIAB alla Esposizione internazionale del Ciclo presso la Fiera di Milano

settem. - ottobre Ciclostaffetta

anno 2002 Campagna nazionale sulla sicurezza stradale dei ciclisti con UISP

Data da stabilire Seminario FIAB sulla comunicazione interna ed esterna

RAPPRESENTANTI DELLA FIAB

- ✓ **Tavolo Associazioni Utenti presso Trenitalia:** Antonio Dalla Venezia
- ✓ **Comitato Garanti Amico Treno:** Luigi Riccardi
- ✓ **Consulta sulla Sicurezza Stradale:** Nicola Di Noia, Fabio Di Capua, Cesare Miconi, Luigi Riccardi
- ✓ **Gruppo di lavoro sulla mobilità ciclistica presso Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Ministeri, Regioni, AICC):** Luigi Riccardi
- ✓ **Elenco delle organizzazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale presso il Ministero delle Infrastrutture e trasporti:** Fabio Masotti

LAVORI IN CORSO

- ✓ **STUDIO DI FATTIBILITÀ SULLA CICLOPISTA DEL SOLE**
Ricerca finanziata dall'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. I risultati dello studio saranno disponibili entro il mese di agosto del 2002.
- ✓ **REDAZIONE E LA STAMPA DI 20.000 COPIE DELLA GUIDA RELATIVA AL PERCORSO CICLISTICO PEDEMONTANO DA PESCHIERA DEL GARDA AD IVREA "LAGHI DI LOMBARDIA".**
Con il finanziamento dell'UO Turismo, Direzione Generale Industria, PMI, Cooperazione e Turismo della Regione Lombardia. La guida sarà pronta entro il prossimo mese di maggio. □

sionali della FIAB l'istituzione del servizio.

Si è discusso infine della storica manifestazione nazionale della FIAB: il **cicloraduno annuale**. Si è convenuto, alla luce della pluriennale esperienza, sulla necessità di meglio caratterizzare l'iniziativa per dare maggiore visibilità alla FIAB

e, ad un tempo, di alleggerire l'impegno organizzativo della Federazione e delle associazioni organizzatrici dei singoli raduni. Più precisamente, al fine di rendere possibile un consistente aumento del numero dei partecipanti e, contestualmente, la consapevolezza di partecipare ad una iniziativa della FIAB,

sono state proposte le seguenti linee operative: a) accurata programmazione della cerimonia inaugurale del cicloraduno con un forte impegno nel coinvolgimento del territorio interessato; b) convenzionamento con alberghi e ristoranti, ai quali le associazioni ed i singoli partecipanti possano rivolgersi

direttamente, evitando quindi l'impegno diretto della struttura locale della FIAB nel servizio di prenotazione e di filtro tra partecipanti e strutture ricettive e di ristorazione, c) progettazione ed organizzazione dei percorsi; d) accurata organizzazione della serata finale del cicloraduno FIAB. □ *Luigi Riccardi*

BIBLIOTECA

✓ DELERM, Philippe, **La prima sorsata di birra e altri piccoli piaceri della vita**, Frassinelli, 1998, p. 121

Ben tre dei trentaquattro piaceri sono dedicati alla bici: Il rumore della dinamo; Il Tour de France; La bicicletta e il ciclismo.

✓ TRONCHET, Didier, **Piccolo trattato di ciclosofia. Il mondo visto dal sellino**, Pratiche Editrice, Il saggiatore, Milano, 2001, p. 160

Non solo per pedalare, ma per scoprire una nuova visione del traffico e della città, della vita e di voi stessi.

✓ MANFREDI, Gianfranco, **Il piccolo diavolo nero**, Marco Tropea Editore, Milano, 2001, p.352

Un bel romanzo di fine '800: la fretta, la lotta sociale e anche la passione per la bicicletta.

✓ RICCARELLI, Ugo, **L'angelo di Coppi**, Mondadori, Milano, 2001, p.148

Undici racconti fantastici dedicati allo sport: il primo al campionissimo del ciclismo alle prese con uno sconosciuto pedalatore.

CASTELNOVI, Giuseppe - PASTONESI, Marco, **Coppi, ma Serse. Il fratello piccolo del grande mito**, Litho, Novi Ligure, 2001, p.157.

Una storia di sport e di vita degli anni '40. Come stare a fianco di un mito e vivere bene, senza complessi.

✓ MARCHESINI, Daniele - MAZZI, Benito - SPADA, Romano, **Palmer, Borraccia e via! Storia e leggende della bicicletta e del ciclismo**, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2001, p. 223

Per metà storia della bicicletta e per metà piacevoli curiosità sul ciclismo.

✓ PIERFEDERICI, Marco, **Bicicletta e salute. I consigli del medico sportivo**, Prefazione di Francesco Moser, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2001, p. 136

Informazioni sulla salute degli sportivi che però vanno benissimo anche per i cicloescursionisti.

✓ GUARNACCIA, Matteo - CINGOLANI, Marco, (a cura di), **Senza mani! Provos e biciclette bianche**, Antonio Colombo Arte Contemporanea, Milano, 2001

Catalogo di una bella mostra sulla contestazione olandese a metà degli anni '60 che ha scelto come simbolo la

bici. C'è da imparare per chi è costretto ancora oggi a scontrarsi con una società e pubblici amministratori insensibili alla semplicità e qualità della vita. Catalogo anche di una seconda mostra di quadri che si ispirano all'intenso uso in bici della mitica pista di Ho Chi Minh che correva parallela alla frontiera del Viet Nam con il Laos e la Cambogia. Adesso la si percorre in mountain bike.

✓ BOATTI, Giuseppe, (a cura di), **Mal d'aria, mal di traffico: curare la città. Il caso di Milano. Studi urbani e regionali**, Franco Angeli, 2001, p.214

Atti del convegno svoltosi nel maggio del 2001 al Politecnico di Milano. Una lettura indispensabile per chi si occupa di mobilità sostenibile, di moderazione del traffico e del ruolo della bicicletta in un moderno sistema dei trasporti.

✓ DI BENEDETTO, Sergio, **La riva sinistra del fiume Adige. Itinerari a piedi e in bici da Castelbaldo a Cavarzere**, Tamari Edizioni, Maserà di Padova, 1998

Guida tascabile e carta degli itinerari.

✓ **Quebec's Route Verte**, Velo Quebec, 2001, seconda edizione

Guida ufficiale della rete di strade ciclabili di 2.093 chilometri nello Stato canadese del Quebec, 72 mappe, sintetica descrizione dei percorsi e informazioni preziose per il cicloescursionista.

✓ COTTON, Nick - GRIMSHAW, John, **National Cycle Network**, Sustrans, Bristol, 2000

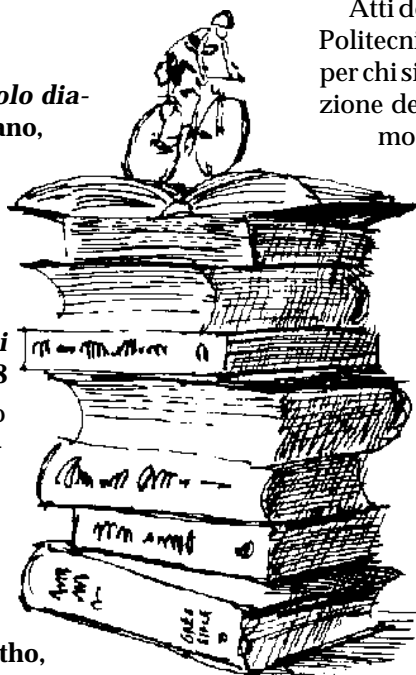
Splendida guida ufficiale alla rete di strade per la bicicletta in continua espansione in Gran Bretagna ad opera di Sustrans.

✓ VELATTA, Angelo - STORTONI, Beppe - SALVATORI, Paola - FASI, Stefano, **L'Umbria in bicicletta. In viaggio tra i paesaggi dell'uomo e della natura**, Achab Editoria, Scorzè, 1999

Dodici schede di testo e cartografiche per girare tutta l'Umbria in bicicletta in dodici tappe.

✓ PUGLISI, Romano, **Lazio treni e bici**, Ediciclo Editore, Portogruaro, 2000, in due volumi: Lazio settentrionale e Lazio meridionale, riuniti in cofanetto.

Questa guida è davvero ben congeniata e ricca di informazioni; contiene la descrizione di 70 itinerari cicloturistici (35 per ognuno dei due volumi), con partenza da località raggiungibili da Roma con il treno e con termine in località sempre servite dalla ferrovia (la stessa o altra). □



CONVENZIONI FIAB

CARTA AMICO TRENO

Il protocollo d'intesa con Trenitalia garantisce ai soci FIAB la possibilità di acquistare la **Carta AmicoTreno** a prezzo scontato di lire 69.000 anziché 99.000.

Le procedure per l'acquisto della Carta sono le seguenti: da FIAB viene inviato a tutte le associazioni che ne fanno richiesta un certo quantitativo di **schede di adesione** timbrate e vistate; il socio interessato ritira la scheda presso la sede dell'associazione, la compila e la invia a Carta Amicotreno - Trenitalia - Corso Magenta, 24 - 20123 Milano assieme alla ricevuta di versamento di lire 69.000 su c/c postale n. 23245467 intestato a Trenitalia SpA - Amico Treno - Tesoreria operativa FS - Milano, oppure assieme ad assegno bancario non trasferibile intestato Trenitalia SpA Carta Amicotreno; Trenitalia spedisce al domicilio del socio la Carta con il regolamento e le guide ai vantaggi.

Se le associazioni sono in grado, auspicabilmente, di svolgere un servizio aggiuntivo per i soci, possono raccogliere un certo quantitativo di schede compilate e spedirle (assieme a ricevuta o assegno per la cifra corrispondente al numero delle Carte prenotate) in modo collettivo.

Questo acquisto scontato della carta è possibile **esclusivamente** per i soci FIAB.

Pertanto chi è interessato alla questione può richiedere, sempre alla **segreteria di Milano** (Via Borsieri 4/E - 20159 Milano - tel/Fax 02.69311624 - martedì e giovedì dalle 14 alle 17) un quantitativo di schede di adesione per la successiva consegna ai soci. È importante che tutte le associazioni si procurino queste schede per poter rispondere al meglio alle esigenze degli associati.



TRAGHETTI

Gli amici di Genova hanno ottenuto da TRIS - TRAGHETTI ISOLE SARDE per i soci dei gruppi FIAB uno **sconto del 10%** per passaggi ponte, sistemazione in cabina o poltrona e per i veicoli al seguito sui suoi traghetti delle linee Genova - Palau (Sardegna) - Porto Vecchio (Corsica); Genova - Porto Torres (Sardegna) - Propriano (Corsica); Palau - La Maddalena.

Continua pag.14 ➡

PEDALI SULLA FRANCIGENA

Siena, 13-16 settembre 2001

SIENA E LA FRANCIGENA: DUE STORIE INTRECCIATE DA SECOLI. SIENA, LA "FIGLIA DELLA STRADA", HA FATTO DA SUGGERITIVO SFONDO AL CICLORADUNO (DAGLI ORGANIZZATORI DEFINITO "MINI", MA IN REALTÀ TALE SOLO PER IL LIMITATO NUMERO DI ISCRITTI RISPETTO ALLE EDIZIONI "ORDINARIE") CHE SI È SVOLTO DAL 13 AL 16 SETTEMBRE 2001.

Una quarantina i partecipanti, provenienti da Napoli, da Bari (con il giovanissimo Luca, presto divenuto mascotte dell'intero gruppo, che con piglio deciso ha macinato chilometri di salite senza mai cedere alla tentazione di scendere dalla sella), dal Triveneto (il gruppo più folto), da Torino, da Milano (il sottoscritto).

È davvero difficile dire cosa abbia colpito di più, tanto intense sono state le emozioni in un tempo così breve. Sarà la bellezza della città e della sua gente, l'affiatamento degli Amici di Siena che traspare anche dai loro modi di fare associazione, la cordialità e il sorriso di una terra

che ti apre il cuore (oltre a spezzarti le gambe...). Saranno i segni che la storia ha lasciato impressi su quel territorio, di rara bellezza naturale, artistica, monumentale e architettonica e che ti fa sentire anche "un po' fuori dal mondo", come dice Fabio Masotti. Sarà l'incanto di un ambiente che ricambia con gratitudine le attenzioni che da sempre gli sono state dedicate, così restituendo un grande senso di armonia e di riconciliazione spirituale. Saranno i panorami mozzafiato di cui abbiamo goduto, le discese immerse nei boschi, le faticose ma gratificanti salite verso Pienza e Monteriggioni, i cangianti colori delle crete

senesi. Sarà la splendida Maestà di Duccio di Boninsegna commentata per noi al museo dell'Opa da una bravissima docente. O la cena al ristorante medievale del "Gallo Nero" non meno di quella precedente, resa vivace anche da un temporale che ogni tanto faceva capolino sulle nostre teste, in contrada. E, per pochi fortunati, sarà anche l'indimenticabile visita domenicale all'immenso complesso di Santa Maria della Scala e ai suoi angoli più nascosti, insieme a Riccardo, bravissimo Cicerone. Sarà tutto questo e ancor di più.

Per questo vorrei ringraziare Fabio, Sandro, Riccardo, per la loro simpatia e dispo-

nibilità e con loro tutta l'associazione senese degli Amici della bicicletta.

Ciò non senza avere sottolineato il più vivo apprezzamento per la scelta dell'ATP di continuare a far vivere questa manifestazione dedicata alla Francigena, trasformandola in un appuntamento cicloescursionistico, cioè nella forma turistica più consona per definizione per viverne l'intensità dei luoghi con il rispetto ad essi dovuto. Una scelta saggia che merita di essere confermata anche per il futuro, facendola diventare appuntamento stabile.

Possiamo dire che è un arriverderci? □ Eugenio Galli

Lo sconto non è cumulabile con altri sconti ed è praticato solamente dietro presentazione della tessera della FIAB presso l'Ufficio Booking della TRIS di Genova, Piazza della Vittoria, 12/24, contattabile al n. di tel. 010.5762411 o al fax 010.5762402.

FERROVIA MONTE GENEROSO

A Capolago, sul Lago di Lugano in Canton Ticino (CH), parte la storica ferrovia di montagna (a cremagliera) per il Monte Generoso, un'oasi naturalistica di importanza internazionale.

Quale unica cima ad emergere nella zona durante l'ultima glaciazione, è divenuta una sorta di arca di Noè per numerose specie animali e vegetali. Un vero punto di incontro tra la natura e le persone sensibili ed attente. Dalla vetta si gode uno splendido panorama a 360 gradi: sulla pianura padana fino agli Appennini, passando per il Duomo di Milano; sulla catena delle Alpi italiane e svizzere; sulle Prealpi lombarde e sui laghi di Lugano, Maggiore, Como, Varese, Orta, Mergozzo.

Un accordo tra FIAB e Direzione della Ferrovia Monte Generoso, permette ai soci delle nostre associazioni (dietro **presentazione della tessera FIAB**) di ottenere uno **sconto del 50 per cento** sui prezzi dei biglietti. I bimbi sotto i 6 anni non pagano, mentre i ragazzi fino ai 16 anni pagano 11,50 franchi (in questo caso non c'è sconto). Per il trasporto bici (da utilizzare per una lunga discesa asfaltata o lungo uno dei percorsi sterrati) il costo è di 4 franchi.

Naturalmente si può pedalare per 12 chilometri di salita, utilizzando la ferrovia per salire e scendere il tratto finale fino alla vetta. Come anche si può noleggiare presso la Ferrovia una bici solo per effettuare la discesa.

TERME DI SALICE S.p.A.

1° Livello Super - Classificazione Ministero Sanità

Tutti gli iscritti alla FIAB ed i loro famigliari, possono usufruire della promozione: "**FARE BACIARE ESSERE BENESSERE**" che permette:

SOGGIORNI TERMALI SCONTATISSIMI + sconto sulle terapie termali del 30% + un ciclo di terapie di nebulizzazione gratuita

(VALORE £. 336.000), + visita di ammissione ed assistenza medica gratuita (VALORE £. 60.000).

Ricordiamo che tutti i cittadini italiani hanno diritto ad un ciclo di cure termali all'anno a carico del Servizio Sanitario Nazionale e che è possibile accedere alle Terme di Salice S.p.A. con la sola ricetta del medico di famiglia.

PER RICEVERE A CASA IL DEPLIANT "FARE BACIARE ESSERE BENESSERE" **TERME DI SALICE S.p.A. TEL. 0383 91203 - 93046 FAX 0383 92534 www.termedisalice.com**

3 STARS MODERN VENICE HOTEL

Catena di tre hotels a tre stelle situati a Mestre (Hotel Piave, Hotel Ariston e Hotel Centrale).

Forti sconti per gruppi FIAB e singoli soci.

Hotel Ariston via Bergamo 12 30174 Mestre tel. 041-985577 oppure 041-985618 fax 041-972293

Hotel Centrale(*) P.le Donatori di Sangue 14 30171 Mestre tel. 041-985358 fax 041-971045

Hotel Piave(*) via Col Moschin 6/10 30171 Mestre tel. 041-929477 fax 041-929651

(*) Vicini alla stazione ferroviaria.

EDEN HOTEL TERME(***)

via V. Flacco, 70 35031 Abano Terme (PD) tel 049-8669977 - 8669443 fax 049-8669743 www.inforeti.it/eden

Tariffa gruppi FIAB 2002 (anche per presenza un solo giorno): pensione completa a persona al giorno \approx 37,70; mezza pensione a persona al giorno \approx 35,12; supplemento singola \approx 5,16; pernottato e prima colazione \approx 28,41. Per ogni 20 partecipanti, 1 gratuità.

TOURS OPERATORS CICLOTURISTICI

✓ INTERNATIONAL ELLEDUEVIAGGI SRL RENATO LORANDI - ITALIAINBICI®

Largo Porta Nuova 12 - 24122 BERGAMO

Recapiti: italiainbici® Via Carducci 360 24127 BERGAMO italiainbici@italiainbici.it tel. 035401549 e-fax 0270033150. Convenzioni: sconto praticato ai soci di associazioni aderenti a F.I.A.B. 5% per adesioni individuali, sconto 10% per gruppi composti da 15 partecipanti cui F.I.A.B. riconosce lo stato di socio "in regola".

✓ DUE RUOTE NEL VENTO

Corso Tassoni 50 - 10144 - Torino tel. +39 011 4372057 cell. 0349 4634595 fax +39 011 4372057 info@dueruotenevento.com www.dueruotenevento.com

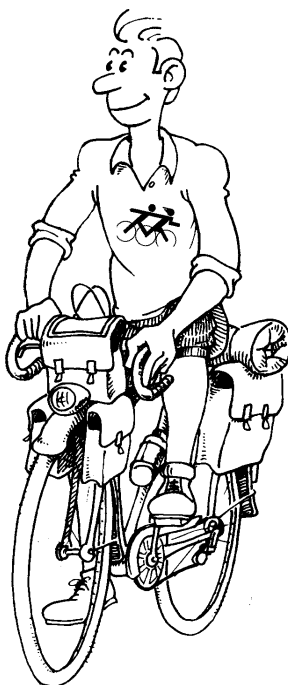
Sconto praticato ai soci FIAB: 6% per tutti i viaggi individuali (senza accompagnatore) a partecipazione singola; 6% per tutti i viaggi di gruppo (con accompagnatore) a partecipazione singola; 8% per la partecipazione singola ad un secondo viaggio nel corso dell'anno solare; 10% a persona per gruppi preformati dalle associazioni (minimo 20 persone) e gratuita per una persona per gruppi oltre le 20 persone.

Sul sito www.dueruotenevento.com si trovano le informazioni e le proposte per il 2002.

✓ HIKBIK - Vacanze attive in bici e a piedi - via Bolzano, 78/2 - I - 39011 Lana (BZ)

<http://www.hikbik.com> tel. +39 0473 550355 fax +39 0473 554577 HIKBIK offre a tutti i soci della FIAB uno sconto speciale del 10% sul prezzo base.

Le prenotazioni devono avvenire almeno 2 settimane prima della data di partenza e non possono essere pagate con carte di credito (si accettano bonifico bancario oppure assegno). La prenotazione può avvenire tramite il nostro sito internet, per posta elettronica oppure per fax.



Abbigliamento e gadgets della FIAB

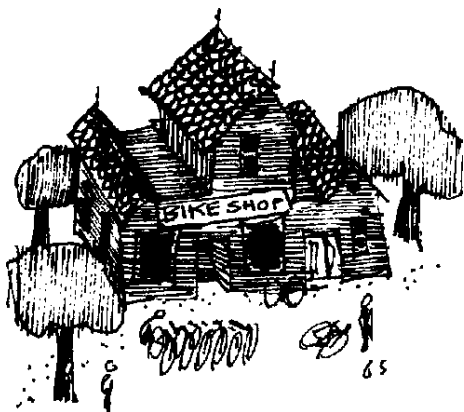
Il materiale fin qui prodotto dalla FIAB è il seguente: bandiere grandi (100x140) e piccole (70x100); bandierine (triangolari due lati 28 e un lato 18); calzini corti da ciclista.

La FIAB intende sviluppare questo settore e predisporre in futuro altri materiali: a) abbigliamento tecnico da ciclista (magliette, pantaloncini, pantaloni lunghi, tutina intera, guanti, giacche a vento, mantelle da pioggia, copriscarpe, borse da bicicletta, copriborse, casco, occhiali e altro); b) abbigliamento da riposo (t shirt, felpe, pile, tute e altro); c) gadget (cravatte, foulard, spille e altro).

Lo scopo di questa iniziativa è di favorire - anche attraverso l'utilizzo di capi di abbigliamento e dei simboli sociali - la diffusione, tra tutti i soci delle associazioni aderenti alla FIAB, del senso di appartenenza ad un unico movimento organizzato nazionalmente: gli **Amici della Bicicletta**, appunto.

Per informazioni e prenotazioni dei materiali, rivolgersi a: FIAB Segreteria Organizzativa Via Col Moschin, 1 - 30171 Mestre (Ve) - tel./fax 041.921515 - e-mail: info@fiab-onlus.it . □

A Trento il primo grill per biciclette in Italia



La Provincia Autonoma di Trento - che ha ormai realizzato piste ciclabili per 280 chilometri sui 400 chilometri previsti dal proprio *Piano Generale dei percorsi ciclabili e ciclopedonali di interesse provinciale* - ha installato, in collaborazione con il Comune di Nomi, il primo *bicigrill* italiano.

La struttura in legno, architettonicamente ben curata e compatibile con le peculiarità dell'ambiente circostante, è stata sistemata nell'area di sosta tra la pista ciclabile *Adige*, l'omonimo fiume e la strada provinciale n. 59 che collega Nomi con Calliano.

Il nuovo punto di ristoro, di informazione e di assistenza logistica ai ciclisti in transito lungo la bella ciclabile dell'Adige, entrerà in funzione all'inizio della prossima primavera per la felicità dei cicloescursionisti italiani e soprattutto stranieri già abituati agli splendidi *biergarten* del Nord.

La Provincia di Trento, se la nuova struttura avrà un risultato positivo, è intenzionata a collocare ulteriori *bicigrill* in altri punti delle piste ciclabili del trentino. □

Il gruppo parlamentare Amici della Bicicletta

Con la nuova legislatura si è ricostituito il Gruppo dei Parlamentari *Amici della Bicicletta*. Referente per il Senato è il Sen. Paolo Giaretta (DS), mentre per la Camera è l'On. Gianni Vernetti (Margherita).

SENATO

| PARTITO | SENATORI |
|------------|--|
| AN | Meduri Renato; Palombo Marco |
| CCD-CDU | Maffioli Graziano |
| DS | Baratella Fabio; De Zulueta Tana; Giaretta Paolo; Giancarlo Piatti |
| FI | Chirilli Francesco |
| Lega Nord | Chincarini Umberto |
| Margherita | Cavallaro Mario; Dentamaro Marida; Fabris Mauro; Liguori Ettore; Rigoni Andrea |
| SDI | Crema Giovanni |
| Verdi | Boco Stefano; Donati Anna |

CAMERA

| PARTITO | DEPUTATI |
|------------|---|
| AN | Catanoso Genoese Basilio; Fiori Publio; Losurdo Stefano; Tagliatela Marcello |
| CCD-CDU | Barbieri Emerenzio; Bianchi Dorina; Ciccianti Amedeo; Tucci Michele |
| DS | Bielli Valter; Bova Domenico; Calzolaio Valerio; Cazzaro Bruno; Chiti Vannino; Cordoni Elena; Diana Lorenzo; Gasperoni Pietro; Innocenti Renzo; Landi Italo; Luca Mimmo; Mancini Giacomo; Mazzarello Graziano; Motta Carmen; Nigra Alberto; Panattoni Giorgio; Ruggia Antonio; Ruzzante Piero; Siniscalchi Vincenzo; Spini Valdo; Tolotti Francesco |
| FI | Aracu Sabatino; Biondi Alfredo; Costa Raffaele; Paniz Maurizio; Russo Paolo; Scherini Gianpietro |
| Lega Nord | Rodeghiero Flavio |
| Margherita | Bianchi Giovanni; Carra Enzo; Fanfani Giuseppe; Franceschini Dario; Giachetti Roberto; Lusetti Renzo; Mantini Pierluigi; Meduri Luigi; Ostilio Massimo; Pasetto Giorgio; Piscitello Rino; Realacci Ermete; Rocchi Carla; Ruggeri Ruggero; Tanoni Italo; Vernetti Gianni; Volpini Domenico |
| Misto | Moroni Chiara |
| PDCI | Belillo Katia; Pistone Gabriella |
| Rif. Com. | Valpiana Tiziana |
| Verdi | Boato Marco; Bulgarelli Mauro; Cima Laura; Lion Marco; Pecoraro Scanio Alfonso; Zanella Luana |

BUONE PRATICHE A BOLOGNA

Per la diffusione dei parcheggi bici e per il monitoraggio delle piste ciclabili

T LA GIUNTA COMUNALE DI BOLOGNA, IL 4 SETTEMBRE 2001, HA DELIBERATO "DI NON ASSOGGETTARE AL PAGAMENTO DEL CANONE DI OCCUPAZIONE DEL SUOLO PUBBLICO I SOGGETTI ANCHE PRIVATI, ATTUATORI DEGLI ELEMENTI DI COMPLETAMENTO ALLA DISCIPLINA DEL TRAFFICO E DELLA SOSTA, STANTE IL PARTICOLARE INTERESSE PUBBLICO".

ra questi elementi di completamento, la delibera cita espressamente: paletti a protezione di passaggi pedonali, rastrelliere per biciclette adibite comunque ad uso pubblico, fittoni, specchi parabolici.

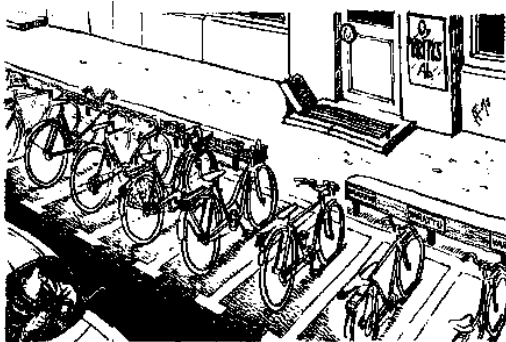
I privati sono tenuti a garantire la manutenzione dei manufatti installati i quali devono corrispondere ad una esigenza di interesse pubblico.

Dunque, se lo vogliono, i negozianti di Bologna possono tenere sgombri dalle auto in sosta abusiva i marciapiedi davanti ai loro negozi installando, ad esempio, rastrelliere per il parcheggio delle bici: l'ufficio Traffico e Trasporti del Comune rilascia il nulla osta accompagnato dall'esenzione del pagamento della tassa annuale di occupazione del suolo pubblico.

Sempre il Comune di Bologna - Settore Traffico e Trasporti - poco prima di Natale, il 18 dicembre dello scorso anno, ha sottoscritto con la locale associazione della FIAB, *Monte Sole Bike Group*, una convenzione per la collaborazione finalizzata alla promozione dell'uso della bicicletta.

La collaborazione tra Comune ed Associazione, più precisamente, "è finalizzata a migliorare gli interventi effettuati in favore dei ciclisti, sia in riferimento a servizi informativi che alla tutela dell'attuale rete ciclabile". Scopo di tale collaborazione è di favorire la sinergia fra i servizi comunali ed il volontariato "per valorizzare più efficacemente la mobilità ciclabile".

Obiettivi specifici della convenzione sono: a) offrire infor-



mazioni ai ciclisti su occasioni sportive e di svago nonché di stimolazione sociale e culturale; b) favorire la conoscenza di itinerari adatti all'utenza ciclistica; c) collaborare alla predisposizione di materiale informativo sulle piste ciclabili; d) promuovere iniziative in concomitanza di giornate ecologiche; e) garantire un monitoraggio della rete esistente delle piste ciclabili.

Le attività per le quali si è impegnata l'Associazione sono le seguenti:

i) monitoraggio della rete esistente delle piste ciclabili, anche con l'invio di circostanziate segnalazioni sullo stato delle infrastrutture e della segnaletica; ii) cura (riferita alla sola piccola manutenzione, alla tenuta in ordine e alla pulizia) del punto informativo denominato "Totem" sito in via Rizzoli; iii) cura della segnaletica verticale disposta sui percorsi individuati per i ciclisti; iv) partecipazione a varie iniziative che l'Amministrazione comunale programmerà come, in particolare, alle giornate ecologiche; v) collaborazione alla predisposizione di materiale informativo sulle piste ciclabili e distribuzione del medesimo; vi) collaborazione con il Comune di Bologna a iniziative organizzate, di volta in volta, a favore della mobilità ciclabile.

Gli oneri e le spese ammessi al rimborso in relazione alle attività previste nella convenzione sono le spese di trasporto, le spese vive dei volontari, le spese per materiali. Il Comune di Bologna riconosce all'Associazione *Monte Sole Bike Group* un contributo annuale quale parziale rimborso per queste spese. □ (lr)

Biciclette per la Polizia in Belgio

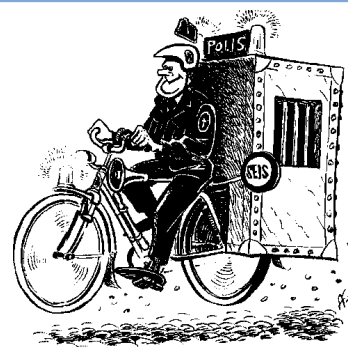
Le diverse polizie italiane (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizie Municipali, Provinciali ed altre) per i servizi di pattugliamento utilizzano ogni sorta di mezzi di trasporto: auto, moto, vari tipi di imbarcazioni, elicotteri, cavalli, sci, mezzi pubblici, a piedi ed altro. Non hanno invece ancora deciso di utilizzare la bicicletta, se si fa eccezione per qualche polizia municipale che però adotta questo mezzo - in genere un modello R, con manubrio diritto, freni a bacchetta, carter integrale - più che per il pattugliamento, per i servizi di consegna documenti e ingiunzioni, per il controllo di negozi e mercati, e simili.

Non è così invece per le polizie di altri paesi.

Nel mese di settembre dello scorso anno, ad esempio, ad Anderlecht (Bruxelles) sono entrate in funzione le prime superaccessorate biciclette bianche e nere in dotazione, per i servizi di pattugliamento, alla locale polizia.

Materiali e componenti di queste biciclette sono di elevata tecnologia: telaio leggero e resistente in alluminio speciale, sospensioni *Rock Shock*, pneumatici in kevlar praticamente non perforabili, 24 o 27 velocità

in relazione ai servizi cui sono destinate, freni dolci e bloccanti. Fari, ricetrasmittente, girofaro rosso e blu, sirena a 115 decibel sono alimentati da una batteria a 9 volts. Ulteriore luce alogena bianca anteriore e luce rossa posteriore a led visibile di giorno. La borsa sistemata sopra il portapacchi posteriore - con la scritta *Police* e contenente i blocchi per le contravvenzione e per i verbali, le manette e quant'altro necessario - è a sgancio rapido. Non manca ovviamente la borraccia, perché anche ai poliziotti, se pedalano, può venire sete.



La politica della RATP(*) a favore della bicicletta

(*) *REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS*, L'AZIENDA DEI TRASPORTI PUBBLICI DI PARIGI. E' STATA LA PRIMA AZIENDA DI TRASPORTI PUBBLICI AD ADERIRE AL *CLUB DES VILLES CYCLABLES*, L'ASSOCIAZIONE FRANCESE DELLE CITTÀ CHE INTENDONO FARE QUALCOSA PER FAVORIRE LA CIRCOLAZIONE DELLE BICICLETTE.

“**L**a RATP ama la bici perché ama una città dove la bici può circolare tranquillamente”. Questo slogan riassume la strategia complessiva sull'utilizzazione della bici in ambiente urbano che la RATP ha sviluppato, in partenariato con le associazioni di ciclisti urbani e con le istituzioni pubbliche, per coordinare i differenti progetti bici nell'ambito dei trasporti.

La politica della RATP a favore della bici si articola in varie direzioni:

1. La diffusione a tappeto di originali attrezzature per il parcheggio delle biciclette (design esclusivo RATP) presso le stazioni della RER, del tram e del metro, soprattutto in periferia, per favorire l'integrazione modale bici/mezzo pubblico (il parcheggio viene segnalato da un totem con il logo dell'Azienda); è stato realizzato inoltre il prototipo della prima *stazione di servizio per le bici*; questo prefabbricato di 560 metri quadrati - che ospita le funzioni di deposito, noleggio, riparazione, vendita di bici e prodotti ciclistici *griffati* RATP - è stato sistemato presso la stazione RER di Neuilly-Plaisance, uno dei poli multimodali (il più grandioso dei quali è quello della *Defence*) resi accessibili alle bici con piste ciclabili realizzate dalla municipalità; altre quattro stazioni di servizio verranno a breve collocate in altrettanti poli multimodali a corona nella periferia di Parigi.

2. La condivisione con le bici delle corsie riservate agli autobus. Per migliorare la circolazione promiscua di ciclisti ed autobus sulle corsie preferenziali è stato costituito un gruppo di lavoro, formato da ciclisti e autisti, che ha redatto una *Carta di buon vicinato*. Queste riunioni di concertazione sono servite anche per avanzare proposte di miglioramento del profilo delle corsie in termini di sicurezza fisica per i ciclisti, di sicurezza nella guida dei mezzi pubblici e di confort per i passeggeri degli autobus.

3. L'accesso delle biciclette sui treni RER e del metro; le porte dei treni dove far entrare le bici per il loro trasporto, con ovvie limitazioni, sono contrassegnate da appositi pittogrammi; come peraltro sono contrassegnate le porte che evitano i passaggi delle bici nei tornelli delle stazioni.

4. Il servizio *Ruota Libera* dà molta visibilità alla politica della RATP a favore della bici. Con un parco di 700 bici per il noleggio, la RATP ha ottenuto tassi molto elevati di utilizzo delle bici (una media di sessanta utilizzi per ogni bici nel corso di un anno). Oltre al noleggio delle bici, questo servizio propone, un sabato al mese, visite guidate della città (con mete sempre diverse). Il servizio dispone poi di sei *ciclobus* - vecchi autobus con i colori di *Ruota Libera* e ristrutturati all'interno per trasportare bici da noleggiare - dislocati in punti strategici della città (tra i quali i *bois de Boulogne* e de *Vincennes*), ma nello stesso tempo in grado di spostarsi dove vi può essere una necessità straordinaria di noleggio delle bici. I ciclobus danno molta visibilità al coinvolgimento della RATP nell'azione per rendere la città più respirabile e conviviale. La *Casa di Ruota Libera* - in rue Rambuteau - è molto frequentata dai cittadini parigini e dai turisti. Le funzioni della Casa sono molteplici: noleggio bici a singoli privati ed organizzazioni (in occasione di convegni, piuttosto che in base ad accordi aziendali di *mobility management*); manutenzione bici; guardiania; organizzazione delle visite guidate della città; consigli ed informazioni ai ciclisti. La Casa dispone anche di un'auto *Smart* per il servizio di cambio bici per il recupero di ciclisti rimasti in difficoltà con il proprio mezzo.

5. Il programma di sviluppo prevede l'apertura di otto Case nuove in altrettanti punti di Parigi. L'azione per la diffusione di una cultura favorevole alla bicicletta fa parte della strategia aziendale della RATP sia all'interno, sia all'esterno dell'azienda: parco bici di servizio a disposizione degli operatori aziendali RATP; partecipazione dell'azienda ad ogni promozione degli spostamenti dolci, come nel caso della "giornata in città senza la mia auto"; il design complessivo e unitario per l'intera famiglia dei prodotti bici trattati dall'azienda.

In conclusione, sembra lecito affermare che quello che la RATP ha fatto, sta facendo ed ha programmato per i prossimi anni in materia di bicicletta, non è un mero assecondamento delle domande provenienti dall'utenza.

E' piuttosto una strategia aziendale che - al di là degli indubbi vantaggi economici connessi all'integrazione modale bici/mezzi pubblici di trasporto - tende ad ottenere un ritorno d'immagine non solo di vettore di trasporto efficiente, ma anche di organizzazione produttiva attenta al miglioramento ambientale della città. □ (lr)

Questi mezzi della polizia - silenziosissimi o, a volontà, aggressivamente rumorosi - si infilano ovunque, anche là dove i mezzi motorizzati sono costretti ad arrestarsi, negli imbottigliamenti del traffico, nei parcheggi auto, in stretti sentieri, su e giù per scalinate. Naturalmente i guidatori di queste biciclette, pur non essendo dei rambos, sono dotati di qualche abilità. Non superiori però a quelle analoghe dei loro colleghi a cavallo o che pattugliano le piste con gli sci.

Le testimonianze degli agenti cui sono state assegnate le prime biciclette sono entusiastiche in relazione alla versatilità

ed efficacia del mezzo, ma anche in relazione all'accoglimento da parte dei cittadini. "Quando pattugliamo in auto, spesso la gente ci guarda di traverso" hanno dichiarato due poliziotti dopo la prima settimana di esperienza con la loro nuova due ruote. "In bici è tutta un'altra cosa. Non sono pochi i cittadini che ci dicono buon giorno".

Ma quanto costa questa meraviglia? Neanche una enormità; completamente accessoriato ed equipaggiato come descritto sopra, questo veicolo costa 2.206 euro, più o meno il costo di un ciclomotore semplice. □ (lr)

Cykel-anarki i Danmark

Alla deriva il comportamento dei ciclisti a Copenaghen

Il tabloid danese *B.T.* ha affrontato, sul numero dello scorso 19 luglio, un problema che indigna sempre più i cittadini di Copenaghen. Ad un italiano potrebbe venire anche da sorridere, dopo aver capito di cosa si tratta, nel leggere il titolo dell'articolo: "Cykel-terrorister" (di Povl Arne Petersen). Ciclisti definiti terroristi perché attraversano gli incroci con il semaforo rosso! Ciclisti anarchici perché pedalano contromano lungo le vie a traffico moderato del centro storico! Per non parlare di quelli che girano senza le luci! E ancora, ciclisti frettolosi che non lasciano scendere i passeggeri dai mezzi pubblici alle fermate.

Due pagine di giornale in cui il quotidiano di *København* non risparmia parole dure contro la crescente indifferenza alle regole: una situazione su cui non sembrano incidere granché le campagne organizzate dal corpo di polizia per multare gli indisciplinati. Per la società questo è diventato un problema serio.

Bisogna innanzitutto sapere che le penali per chi non rispetta il codice della strada sono salatissime, e non solo dal punto di vista economico. Vengono infatti archiviati numero e tipo di infrazioni commesse da ogni cittadino, al fine di monitorarne i comportamenti, e valutare così l'idoneità alla patente di guida o il ritiro per chi ne sia già in possesso. Oppure uno straniero che per esempio volesse stabilirsi in Danimarca, non potrebbe più avere la cittadinanza qualora commettesse per tre volte delle infrazioni. Si tratta, almeno dal mio punto di vista, di un regolamento fin troppo ferreo, ma che è spiegabile se non altro come un sistema di "autodifesa" dai diversi comportamenti abituali di chi è nato e ha vissuto altrove prima di mettere piede in questo stato del nord Europa. La Danimarca, come gli altri Paesi che fanno parte dell'Unione Europea, negli ultimi anni ha attraversato sostanziali mutamenti come l'incremento degli scambi commerciali, di quelli per motivi di lavoro e di studio, la forte crescita del turismo. In tale processo di unificazione e di evoluzione sociale si deve altresì tenere in conto che con l'apertura delle frontiere, vuoi negli aspetti positivi vuoi in quelli negativi, le molteplici culture dei diversi stati finiscono col mescolarsi, ed i costumi mutano.

Qualche anno fa, parlando con un'amica danese, sostenevo che lo scambio culturale tra nord-europei e popoli culturalmente lontani come quelli mediterranei - a Copenaghen ci sono molti italiani, per esempio - avrebbe per un verso portato una ventata di "calore" e altrettanti aspetti positivi dal sud ma, con il tempo, avrebbe anche incrinato talune certezze, per via della difficoltà oggettiva di un cittadino straniero ad adattarsi rapidamente alle regole - scritte o meno - del paese ospitante (lo stesso, in altri campi, sarebbe avvenuto al sud). Forse vi è stato quindi un nesso iniziale, per cattiva emulazione, tra l'indi-



disciplina di tanti sud-europei che hanno usato e usano la bici a Copenaghen, e la diffusione a macchia d'olio dell'anarchia ciclistica anche tra i padroni di casa. Soprattutto nel periodo estivo, in questo senso, ha un'influenza rilevante l'uso della bicicletta da parte dei turisti.

Pure un comportamento rispettoso delle regole di guida stradale, in un Paese, può rappresentare un valore. I danesi, ritengo, riservano alla deriva dell'"ordine" sulle strade il giusto peso, in quanto hanno capito che in generale la via più semplice per tutelare sé stessi e il prossimo da fatti gravi come gli incidenti è quello di essere i primi, anche come ciclisti, a non contravvenire al codice. Questa si chiama cultura della legalità.

Il ciclista è ritenuto per rigore un *trafikanter* (utente della strada) come l'automobilista, sebbene usi un mezzo che non garantisce alcuna protezione. È quindi necessario, come sappiamo, costruire piste ciclabili e moderare il traffico al fine di ridurre drasticamente i rischi di un sinistro. A Copenaghen, una città che oltretutto offre ai *trafikanter* diverse garanzie sotto il profilo della sicurezza, i dati statistici parlano purtroppo da sé: fra tutti gli utenti, appunto, sono i ciclisti quelli che si feriscono più frequentemente (in un anno sono 20.000 in bicicletta mentre gli automobilisti sono 17.000 - ma nell'articolo non si parla di

Continua ➔

Pedalando nell'Alta Austria lungo il Danubio

di Luigi Riccardi

L' Oberosterreich - l'Alta Austria la cui capitale è Linz - è una regione ricca di laghi, fiumi, montagne, emergenze storiche e di...splendide piste ciclabili lungo le quali è piacevole pedalare.

Si faccia conto di essere arrivati (in treno o in auto) a Scharding, la suggestiva città barocca (porte medioevali e Stadplaz) adagiata sul fiume Inn, che qui corre lungo il confine con la Germania, nel punto in cui vi confluisce il fiume Pram.

Si inizia a pedalare con la propria bici - o prendendone una a noleggio in loco - lungo l'Inn fino a Passau (Germania) dove questo fiume sfocia nel Danubio. Si può proseguire a pedalare sulle piste ciclabili, sia in destra sia in sinistra Danubio, oppure a Passau si può salire su uno dei battelli che percorrono il grande fiume (e che naturalmente trasportano le biciclette), vivere l'esperienza delle manovre per superare la chiusa di Oberzell, e arrivare a Engelhartzell (Cellae Angelorum, celle degli angeli) dove si può visitare lo storico monastero trappista. Si prosegue poi in bici lun-

go il fiume fino alla famosa ansa di Shlogen che si può ammirare in tutto il suo splendore salendo a piedi al punto panoramico dello Schlogener Blick.

Da qui si può proseguire in bici fino a Linz (in totale, da Scharding a Linz sono 120 chilometri), oppure si può dimezzare la tappa trovando ottime sistemazioni alberghiere in riva al fiume proprio in fregio alla grande ansa.

A Linz invece si può so- stare allo Spitz Hotel (****) dove vistose insegne danno il benvenuto ai ciclisti. Si può poi proseguire il viaggio in bici lungo la pista ciclabile più fa-



mosa del mondo, quella che segue il Danubio fino a Vienna (da Linz a Vienna vi sono altri 238 chilometri sempre di pianura) da dove si può rientrare in treno al punto di partenza del viaggio.

Oppure, a Linz si può prendere il treno per Bad Ischl - città termale rinomata, ma famosa anche perché vi è la residenza di villeggiatura (visitabile) che fu dell'Imperatore Francesco Giuseppe e della Principessa Sissi, e ancora per la celebre pasticceria Zauner - per poi pedalare lungo le piste ciclabili della zona dei la-

ghi dello Salzkammergut, paesaggisticamente di grande interesse, scegliendo come punto di partenza per le cicloescursioni la suggestiva località di St. Wolfgang (chiesa gotica con splendida pala d'altare)

sul lago omonimo.

Per questo viaggio in bici, come in genere per le cicloescursioni in Austria, ci si può arrangiare caricando le sacche sul proprio mezzo e fermandosi a piacimento, nella certezza di trovare sempre dove alloggiare stante la ricchezza dell'offerta delle sistemazioni possibili. Oppure si può contattare un tour operator specializzato per concordare forme diverse di assistenza o per l'acquisto di pacchetti tutto compreso (alberghi, ristoranti, guida in bici trasporto bagagli, eventuali mezzi pubblici).

Un tour operator attivo in questa regione dell'Austria al quale ci si può rivolgere è: TOURISTIK - tel. 0043(0)732.663024 - e-mail: info@touristik.at - www.touristik.at

In Italia ci si può rivolgere a Marco Gargiullo dell'Ente Nazionale Austriaco per il Turismo - Via Boccaccio, 4 - 20123 Milano - tel. 02.467519306 - fax 02.43990176 e-mail: marco.gargiullo@austria-turismo.it . □

entità dei danni), e non v'è dubbio che uno dei motivi, oltre all'elevatissimo numero di bici in circolazione, sia proprio la crescente indisciplina. L'atto d'accusa di cui sono oggetto da qualche tempo i comportamenti sbagliati dei ciclisti è da vedersi come una reazione naturale a questa crisi, ed è sintomatico di una realtà che ha già superato il concetto del ciclista come utente debole *in aeternum*. Vale a dire che l'infrazione al codice della strada viene giudicata in quanto tale, e non con peso minore perché commessa da chi si muove con la bicicletta.

Il dovere che sente la società civile, ossia di porre rimedio a questa grave situazione di *cykel-anarki*, non deve tuttavia annebbiare la vista di chi può osservare con distacco da molto lontano. Tra tutti i divieti, quello tassativo di transitare per esempio lungo le vie pedonali anche quando sono poco frequentate, è un provvedimento che a mio giudizio suona esagerato; si consideri inoltre che tale proibizione è frutto di una cultura così amica della bicicletta come quella danese. In questo caso un poco di tolleranza non guasterebbe affatto. □

Lorenzo Giorgi

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

Proposte della FIAB

Secondo le Linee Guida Ex Legge 85/01

Milano, Ottobre 2001

P

RINCIPI ISPIRATORI, PRESUPPOSTI TECNICI E CULTURALI

Pur essendo la bicicletta un veicolo con diritti e doveri al pari degli altri veicoli, non vi è dubbio che il ciclista (assieme ad altri) debba essere considerato un **utente debole**. Il ciclista però non è pericoloso per se stesso, significando con questo che in genere il ciclista si fa male solo quando è investito.

Il ciclista è un utente *nobile*, sia perché realizza in assoluto la migliore performance in termini di impatto ambientale/km percorsi, sia perché egli stesso è un elemento di moderazione del traffico. Anche se in questa veste molti lo vedono in realtà come un intralcio al traffico.

Il ciclista è pertanto creditore di sicurezza e per ottenerla l'unica risposta *NON* può essere la separazione tra questo utente debole e l'utente motorizzato.

Anzi questo approccio potrebbe avere delle controindicazioni:

1. l'utenza debole viene automaticamente promossa a intralcio del traffico
2. si consolida la pernicioso tendenza culturale a considerare la strada dominio dell'utenza motorizzata
3. non è tecnicamente ed economicamente proponibile una viabilità per l'utenza debole totalmente indipendente dalla viabilità normale
4. tecnicamente il comportamento dinamico del ciclista è totalmente diverso da quello del pedone per il quale ad esempio concetti come traiettoria, modalità e tempi di arresto sono privi di significato

5. gli standard tecnici per la costruzione delle piste ciclabili sono lontani dalla perfezione e alcuni punti e momenti critici come l'entrata e l'uscita dalla pista ciclabile e gli attraversamenti a raso si rivelano punti di grande conflittualità con i veicoli a motore.

Come prima conseguenza di quanto segnalato al precedente punto 5 sembrerebbe necessario andare ad un superamento dell'obbligo di utilizzo (Art. 182 comma 9 CDS) delle piste ciclabili soprattutto quando non vi siano garanzie di sicurezza all'imbocco delle stesse. Ad esempio quando la pista ciclabile è collocata sul lato opposto a quello in cui ci si trova a pedalare, il ciclista deve sempre e comunque essere obbligato a prenderla? Anche se poi si deve riattraversare la strada di nuovo alla fine della pista ciclabile?

L'approccio della *SEPARAZIONE* può peraltro risultare proponibile nelle seguenti situazioni o per i seguenti motivi:

1. la pista ciclabile può convincere il potenziale ciclista che troppo teme la promiscuità del traffico ad optare finalmente per il pedale; ovvero, la pista ciclabile come levatrice di nuovi ciclisti;

2. la pista ciclabile è tecnicamente consigliabile quando sia complanare a strade di alto rango;

3. a volte risorse territoriali esistenti si offrono per essere trasformate in piste ciclabili senza spese elevate;

4. la pista ciclabile può realizzare un restringimento della carreggiata per le auto e quindi costituire essa stessa un provvedimento di moderazione del traffico.

L'approccio *INTEGRATO* alla sicurezza è pertanto preferibile. Così come nei luoghi di lavoro la sicurezza si ottiene dall'insieme della protezione personale (es. il casco) associata a provvedimenti di prevenzione primaria (protezione della macchina), sulla strada la difesa personale del ciclista (il casco, la pista ciclabile) deve essere associata ai provvedimenti di prevenzione primaria (la drastica riduzione della velocità degli autoveicoli).

Senza perdere di vista comunque l'obiettivo principale, vale a dire la creazione di condizioni di sicurezza per tutti gli

utenti della strada. In altre parole, così come i lavoratori che operano in ambienti salubri e sicuri non hanno bisogno di mascherine e caschetto, allo stesso modo il ciclista che si muove su strade a 30 non ha bisogno della pista ciclabile o del casco. Lo stesso lavoratore potrebbe avere bisogno della mascherina per brevi operazioni o per gestire emergenze, come il ciclista ha bisogno dalla pista ciclabile sui viali di circonvallazione. In ogni caso, a scanso di equivoci, la FIAB ritiene comunque utile l'uso del casco e ne viene normalmente consigliato l'uso ai soci.

Al ciclista deve essere garantita la **continuità territoriale** in ambito urbano e periurbano per cui i quattro punti cardinali della città devono essere raggiungibili in bici in sicurezza.

Questo non significa che ci debba essere una rete ciclopedonale a maglia stretta ma piuttosto che:

A. non vi siano barriere insormontabili (tangenziali, ferrovie, corsi d'acqua o comunque edificazioni) sulla via più breve tra parti significative della città. E queste vie brevi siano preservate e non cancellate a seguito di nuovi interventi infrastrutturali

B. vi deve essere una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili che possa dare continuità a percorsi lenti.

C. vi devono essere "vie di fuga" dalla città con profonda e sicura penetrazione verso la campagna.

Occorre una inversione dei criteri di progettazione delle strade urbane:

- ✓ Stringere le carreggiate invece di allargarle.
- ✓ Marciapiedi e piste ciclabili piane e non a montagne russe.
- ✓ Ai semafori od incroci le bici dovrebbero passare per prime rispetto alle auto.
- ✓ Riduzione della velocità.



- ✓ Progettazione e realizzazione delle rotatorie avendo ben in mente che tra i veicoli vi sono anche le bici.

Occorre realizzare la progressiva estensione del territorio per i ciclisti; il territorio per il ciclista non può essere limitato alle piste ciclabili, ma deve essere compreso in una sorta di umanizzazione della strada. L'estensione anche alle strade non urbane del concetto delle "zone 30" ad esempio potrebbe essere una soluzione per aumentare la sicurezza per il ciclista attraverso una significativa riduzione del gradiente di velocità degli autoveicoli.

In altre parole, una significativa estensione della strada per le bici - indispensabile per contribuire a migliorare traffico e ambiente - la si ottiene anche adottando la sistematica applicazione dei provvedimenti che rientrano nel concetto di **MODERAZIONE DEL TRAFFICO**.

A

ARRICCHIMENTI DEL CdS

Con riferimento all'utilizzo per le biciclette dei **MARCIAPIEDI** occorre inserire nel CdS quanto previsto dal regolamento della legge 366/98.

Va inserita la definizione di **ITINERARIO CICLABILE** (v. regolamento della 366/98) per superare il concetto limitato di **pista ciclabile** e introdurre quella di **percorso**, non necessariamente solo in sede riservata, ma anche in promiscuo con pedoni e veicoli a motore.

Occorre consentire ai ciclisti - in determinate condizioni di

geometria e di traffico delle strade e con l'adozione di limitazioni nella velocità (strade residenziali e strade a 30 all'ora) - **L'USO CONTROMANO DEI SENSI UNICI**.

Deve essere chiaramente espresso il diritto dei ciclisti di muoversi in modo efficiente lungo tutte le direttrici, senza procurare soluzioni di continuità su nessun itinerario.

Occorre un sistema informativo sull'**INFORTUNISTICA STRADALE** in modo da avere dati disaggregati con incidenza e prevalenza dei fenomeni soprattutto per tipologia di utenza;

Infine necessità di affrontare con approccio sistematico il problema della **SEGNALETICA PER ITINERARI CICLABILI** soprattutto per quelli a valenza cicloturistica di media e lunga percorrenza. Tale approccio deve tenere conto delle diverse esigenze visuali del ciclista o comunque dell'utente lento in termini di colori dimensioni e natura del messaggio.

Cosiderazioni strategiche generali sulla sicurezza stradale utili comunque per i ciclisti

Contenimento per legge e a livello costruttivo della velocità dei veicoli e altri segnali forti (fiscali, tecnici ecc.) di limitazioni alla **Hybris** dell'utenza motorizzata.

Limitazioni, non solo attraverso il codice volontario di autoregolamentazione, della pubblicità basata sulle prestazioni di potenza e velocità dei veicoli a motore.

Utilizzo di personale ausiliario per la vigilanza. L'idea (di per sé non è originale in quanto mutua quello che già avviene, proficuamente, in tema di caccia con la Guardia venatoria volontaria) sarebbe quella di inserire tra le figure che possono espletare servizi di polizia stradale (più precisamente attività di prevenzione e accertamento di violazioni) anche quella dell'**ausiliario del traffico volontario**. A questa persona, dopo il superamento di un esame di qualificazione (del resto già previsto, ad esempio, per il personale dell'A.N.A.S., delle Regioni e delle Province), potrebbe essere attribuita la qualifica di guardia giurata.

Schema dei possibili interventi puntuali sugli articoli del CDS (D.Lgs 285/92)

| LEGGE 85/01 | PROBLEMA | MODIFICA/INTEGRAZIONE AL D.LGS 285/92 |
|---|--|---|
| Art. 2 comma 1/c Potere di ordinanza | Potrebbe essere utilizzato anche per interventi ad esempio su segnaletica ciclabile in assenza di normativa nazionale | |
| rt. 2 comma 1/f Classificazione delle strade | Introdurre il concetto di strada lenta ovvero a priorità ciclopedonale ovvero a priorità per utenza debole Introdurre il concetto di itinerario ciclabile, da cui discende l'esigenza di avere classificazioni intermedie delle strade tra la strada normale e la pista ciclabile a norma in sede propria | Art 2 strade tipo C ed F Art 13 art 6 |
| Art. 2 comma 1/f, 2 Sicurezza infrastrutture | Gli itinerari ciclabili possono avere esigenze di sicurezza diverse (es gli alberi per il ciclista non sono un problema) | Regolam. |
| Art. 2 comma 1/f, 4 Classificazione delle strade vicinali | Potrebbero essere di base classificate come strade lente. Si potrebbe stabilire un principio generale di fruizione pubblica per utenze deboli | Attribuire a queste il carattere di strade lente (vedi sotto) |
| Art. 2 comma 1/f, 5 Specifiche disposizioni per aziende agricole | Stabilire un principio di percorribilità delle strade poderali e interpoderali per UD | Attribuire a queste il carattere di strade lente (vedi sotto) |
| Art. 2 comma 1/h, 1 Assicurare il miglioramento delle condizioni di accessibilità per gli utenti della strada con particolare riferimento agli utenti deboli | a) Definire l'utenza debole UD b) Nella classificazione delle strade potrebbero essere individuate strade a priorità UD ovvero strade a priorità CP ovvero strade "lente" vedi sopra c) Stabilire un principio di continuità territoriale per l'UD per la quale deve essere garantita la raggiungibilità in sicurezza dei quattro punti cardinali della città e il collegamento ancora in sicurezza del centro con la campagna | Art. 3 aggiungere defin. Utente debole : 1) utente della strada veicolare su velocipedi, biciclette, e mezzi a ruote piccole 2) Utente della strada non veicolare: pedone o cavaliere Aggiungere defin: Strada lenta strada con priorità agli utenti deboli |

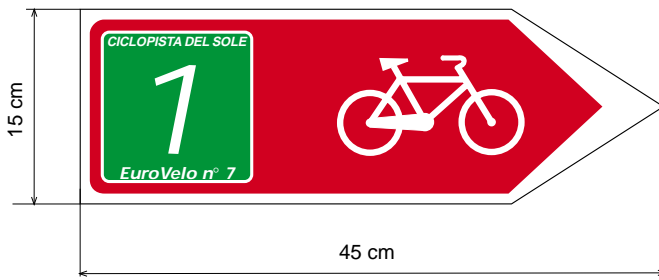
| LEGGE 85/01 | PROBLEMA | MODIFICA/INTEGRAZIONE AL D.LGS 285/92 |
|---|---|---|
| Art. 2 comma 1/h, 3 C o o r d i n a m e n t o intermodalità | Considerare anche la bici | Art 3 aggiungere defin. Par- cheggio scambiatore e per que- sti obbligo di fornire noleggio bici se con + di 1000 posti auto |
| Art. 2 comma 1/h, 4 Assicurare maggiore si- curezza stradale | Spazio anche per la bici sottolineare ancora le UD stabilendo un principio generale di tutela di riduzione del gradiente di veloci- tà incontrando un UD | Regolam |
| Art. 2 comma 1/h, 5 Riduzione consumi con- gestione e inquinamento | Spazio anche per la bici | Vedi parcheggio scambiatore |
| Art. 2 comma 1/h, 7 Operare una progressi- va separazione del traf- fico su gomma dal traffi- co pedonale e ciclistico. | L'applicazione di questo comma non deve essere generalizzata, ma dipendere dalla classe di strada su cui insiste. Ovvero inapplicabile per fasce alte (Autostrade e superstrade e/o tan- genziali) per incompatibilità ambientale (rumore e inquinamen- to) e per fasce basse dove è da preferire la moderazione del traffico e la priorità CP. Potrebbe risultare invece applicabile per strade intermedie con un carico di traffico compatibile con una PCP a lato | Art 2 individuare le classi di strada |
| Art. 2 comma 1/n Obbligo da parte dei propr, concess o gestori di fornire dati su inci- denti stradali | E' importante una accurata raccolta disaggregazione dei dati anche e soprattutto classificando le vittime secondo il tipo di utenza. Omogeneizzazione dei criteri di valutazione (CC, PS, PMun.) | Artt 225 e 226 |
| Art. 2 comma 1/z Classificazione bici elet- triche e simili e altri vei- coli | a) Le bici elettriche sono troppo veloci potrebbero stare su PC ma non PCP promiscua. b) Legittimare l'uso di rimorchi alla bici per trasporto bambini e cose. | Art.59 |
| Art. 2 comma 1/dd Utenti ruote piccole | a) Assimilare al 100% le ruote piccole ai velocipedi ovvero individuare la categoria dei veicoli solo muscolari. b) Necessità di garantire un apparato frenante per pattini tavole e simili. | Art 59 |
| Art. 2 comma 1/bbb Abilitazione per gare ciclistiche | Procedura utilizzabile per abilitare accompagnatori cicloturistici | Regolam |

Art.4 Legge 85/01 comma 1, Regolamento: SEGNALETICA

| PROBLEMA/SOLUZIONE | ARTICOLI DEL REGOLAMENTO (DPR 495/92) INTERESSATI | MODELLI |
|---|---|---------|
| I segnali di direzione sono concepiti solo per utenti motorizzati: dimensioni, colori, natura del messaggio, solo località e strade principali, ecc. <i>Sviluppare una segnaletica solo ciclabile di piccole dimensioni e con colori propri, tali da non distrarre il conducente e non disturbare il normale traffico a motore. Tale segnaletica deve tenere conto anche della possibile denominazione e numerazione degli itinerari ciclabili classificati</i> | Art. 77 comma 3: togliere "purché integrata o integrabile con quella diretta ai" aggiungere o sostituire con "purché non ingeneri confusione o distrazione ai". Art. 78 comma 2: aggiungere "m) rosso: per i segnali degli itinerari ciclabili". Art. 80 comma 4: aggiungere "sono comunque consentiti segnali di dimensioni minori per la segnaletica di itinerari ciclabili". | Fig.1 |
| Gli itinerari ciclabili possono giacere su strade a traffico promiscuo con relativo problema di tutela del ciclista. Classificare gli itinerari ciclabili (o semplicemente le strade con elevato utilizzo da parte dei ciclisti) introducendo provvedimenti di moderazione del traffico. <i>Es. La "Rad freundliche route" in uso in Austria.</i> | Art. 83: comma 10: aggiungere un simbolo all'elenco: Simbolo: bicicletta (o bicicletta con scritta). Significato: strada frequentata da biciclette. Art 135: figura II 323/b Strada a velocità limitata a 30 km/h | Fig 2 |
| Gli itinerari ciclabili e/o le piste ciclabili devono essere segnalate anche dal punto di vista dell'avviamento dell'utente ad esse. <i>Prevedere un sistema di segnali compatibili con la segnaletica per viabilità normale.</i> | Art. 80 comma 4: aggiungere "sono comunque consentiti segnali di dimensioni minori per la segnaletica di itinerari ciclabili". Art. 136: aggiungere una Figura II 363 bis denominata: "ITINERARIO CICLABILE Indica la vicinanza di un itinerario ciclabile classificato". | Fig 3 |

Proposta di figure per segnaletica speciale per itinerari ciclabili da integrarsi nel D.P.R 495/92, artt. 80, 83, 136

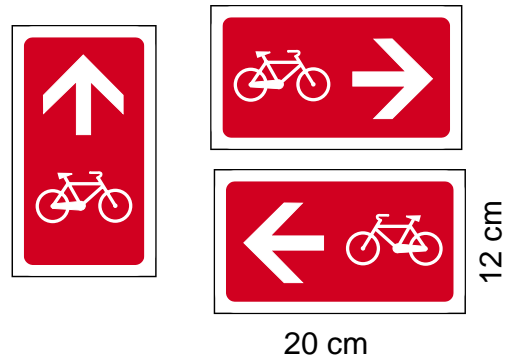
Fig 1: Segnali di indicazione per itinerario ciclabile, art. 80



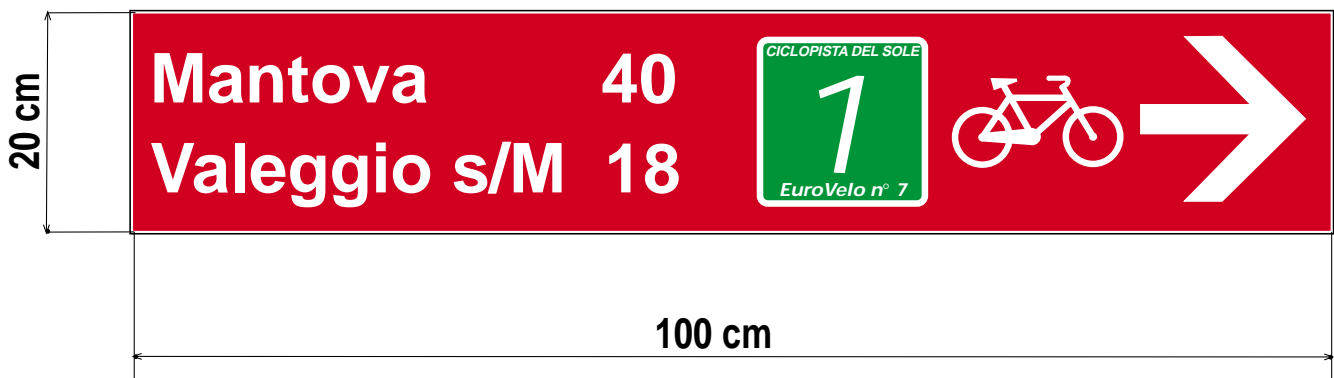
Segnali di direzione semplice con numerazione itinerario

COLORI

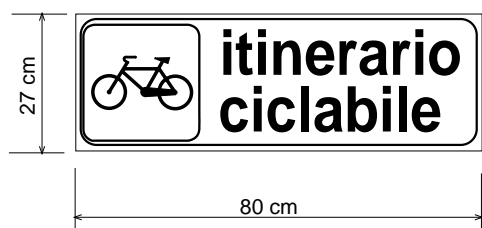
- ROSSO Sfondo cartello
- VERDE Sfondo itinerario



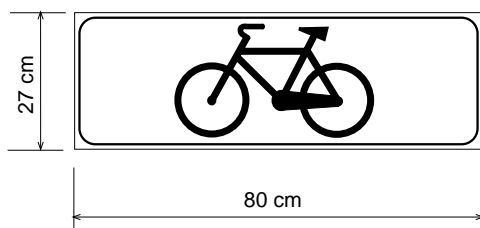
Segnalini di conferma



Segnali di direzione con numerazione itinerario, località e distanze in km

Fig 2: Pannelli integrativi da inserire in art.83 comma 10 e art.135

Con scritta esplicitiva (preferenza)



semplice

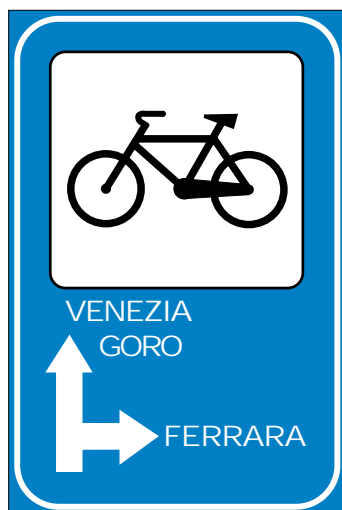
art.135 fig.323/b
strada a velocità limitata
 Colore ROSSO
Fig 3: Segnaletica per avvio ad itinerario ciclabile

20 cm



100 cm

art.80



60 cm

art.136

40 cm