

Amici della Bicicletta

PERIODICO DELLA FIAB

FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA www.fiab-onlus.it

ASSEMBLEA NAZIONALE FIAB

LODI 1-2 APRILE



ADERENTE



www.fiab-onlus.it

1-2006

Gennaio - Marzo

ASSEMBLEA NAZIONALE DELLA FIAB A LODI

SABATO 1 APRILE E DOMENICA 2 APRILE 2006

SI SVOLGE A LODI L'ASSEMBLEA ORDINARIA DELLA FIAB. IL CONSIGLIO NAZIONALE DELLA FIAB CHIEDE A TUTTI I RESPONSABILI DELLE ASSOCIAZIONI ADERENTI DI PREPARARE, CONVOCANDO APPOSITE ASSEMBLEE LOCALI, QUESTA IMPORTANTE SCADENZA DI VITA DEMOCRATICA DELLA NOSTRA ORGANIZZAZIONE. INFO@FIAB-ONLUS.IT TEL.FAX 041.92 15 15

SOMMARIO

- PAG 3** PROPOSTE E RICHIESTE DELLA FIAB AI PARTITI ED AI CANDIDATI ALLE PROSSIME ELEZIONI POLITICHE
- PAG 4** NELLA PROSSIMA PRIMAVERA SI SVOLGONO ANCHE LE ELEZIONI AMMINISTRATIVE. LA PIATTAFORMA DI CICLOBBY FIAB PER IL COMUNE DI MILANO
- PAG 5** BIMBIBICI 7 MAGGIO 2006
- PAG 6** I PROSSIMI APPUNTAMENTI DI FIAB E DINTORNI
- PAG 6** BICICLETTA (POESIA)
- PAG 7** CORSI RESIDENZIALI DI FORMAZIONE DELLA FIAB
- PAG 9** SECONDO CORSO NAZIONALE FIAB PER ACCOMPAGNATORI CICLOESCURSIONISTICI
- PAG 10** VIAGGIO DI STUDIO FIAB AD ERLANGEN E MONACO DI BAVIERA
- PAG 11** LOMBARDIANBICI 2005
- PAG 12** UN ACCOMPAGNAMENTO A SCUOLA IN BICI E A PIEDI (MILANO)
- PAG 15** CICLO DI INCONTRI SU: CICLABILITÀ URBANA E MODERAZIONE DEL TRAFFICO (VERONA)
- PAG 15** PEDALARE E DORMIRE
- PAG 17** RACCOMANDAZIONE FIAB PER IL PORTABICICLETTE MODELLO VERONA
- PAG 18** I CICLISTI SALVANO LA STAGIONE TURISTICA A TRENTO
- PAG 19** COMMENTO ADB TRENTO
- PAG 19** QUELLI CHE LA BICICLETTA...
- PAG 20** MOBILITÀ SOSTENIBILE? ... PROVIAMOCI INSIEME! (TRIESTE)
- PAG 21** ROCCASECCA: TRAGICA FATALITÀ O DRAMMA EVITABILE?
- PAG 22** MENDRISIO MOBILITÀ
- PAG 22** FINANZIARE GLI INVESTIMENTI PER LA CICLABILITÀ CON IL 3% DEGLI STANZIAMENTI PER STRADE E FERROVIE
- PAG 23** PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA URBANA
- PAG 24** LA CICLABILITÀ URBANA IN ITALIA. DOCUMENTO DI AICC (ASSOCIAZIONE ITALIANA CITTÀ CICLABILI)
- PAG 26** I PASSI GIUSTI PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE
- PAG 26** LA SVIZZERA ALL'ATTACCO IN CAMPO TURISTICO
- PAG 27** IL FUTURO DI MANCHESTER PASSA ANCHE DALLA BICICLETTA
- PAG 28** LE BICI A NOLEGGIO DELLE FERROVIE TEDESCHE

INSERTO: BICISTAFFETTA DAL S.GOTTARDO A SIENA LUNGO LA VIA FRANCIGENA

Amici della Bicicletta

Aut.Trib. Milano n°32 del 29-1-2002

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 -RE-
Numero chiuso il **28 Gennaio 2006**
8000 copie

Redazione:
Via Borsieri 4/e 20159 Milano
☎-fax 02-69311624 adb@fiab-onlus.it

Progetto grafico e impaginazione :
Andrea Astolfi
gigi@tuttinbici.org

Non è previsto l'abbonamento.
Chi vuole ricevere il notiziario Fiab
deve iscriversi ad un'associazione
aderente alla FIAB.

FIAB-ONLUS ORGANIZZAZIONE

SEDE LEGALE E PRESIDENZA

Via Borsieri 4/e 20159
MILANO ☎-fax 02-69311624
SEGRETERIA GENERALE
contatti e invio corrispondenza
Via Col moschin 1 30171
Mestre (VE) ☎-fax 041-921515
Martedì: 9,30-12,30 Giovedì: 18,00-20,00
Venerdì: 16,00-19,00

FIAB-ONLUS Consiglio nazionale

Riccardi Luigi *Presidente*
presidente@fiab-onlus.it

Fantini Gianfranco *Vice Presidente*
gianfranco@tuttinbici.org

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

Astolfi Andrea gigi@tuttinbici.org

Boccaletti Germano g.boccaletti@virgilio.it

Canesi Riccardo r.canesi@tin.it

Dell'Eva Cristina cristina.smith@tiscalinet.it

Ferrari Giuseppe ferrarj@tin.it

Fiengo Giuseppe giuseppe.fiengo@avvocaturastato.it

Gerosa stefano s.gerosa@tiscali.it

Masotti Fabio fabiomassotti@virgilio.it

Pedroni Claudio claudio.pedroni@tuttinbici.org

Pellarini Attilio pellariniattilio@tin.it

Schillaci Gianpaolo schillaci.gianpaolo@unicit.it

Spagnolello Giuseppina g.spagnolello@libero.it

Solari Romolo alcedo@tin.it

Vicari Antenore anten.vicari@ciaoweb.it

Proposte e Richieste della FIAB ai Partiti ed ai Candidati alle Prossime Elezioni Politiche

UNA POLITICA A SOSTEGNO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Documento del Consiglio Nazionale della FIAB del 4 dicembre 2005

Inquinamenti dell'aria e da rumore, la preoccupante elevata incidentalità stradale, il consumo di suolo pubblico che sempre più limita ogni altro utilizzo, l'abbassamento del livello di qualità della vita nei centri urbani, le patologie legate alla vita sedentaria, sono le conseguenze di una motorizzazione privata che continua ad essere fuori controllo. E' questa la valutazione degli esperti, ma anche l'opinione della stragrande maggioranza dei cittadini che in un numero crescente di città ed aree metropolitane pongono il problema del traffico al primo posto.

Occorre un cambiamento negli stili di vita e in particolare nelle abitudini di trasporto, vale a dire un uso più intelligente ed appropriato dei mezzi di trasporto.

La bicicletta non è solo un gioco per bambini o un attrezzo sportivo. Nelle aree urbane è un mezzo di trasporto molto efficiente sulle brevi distanze. E' noto infatti che, nelle città, il 50 per cento degli spostamenti giornalieri effettuati in auto non supera i cinque chilometri. Ed è un mezzo efficiente anche sulle più lunghe distanze ove integrato con gli altri mezzi di trasporto, in particolare con il trasporto pubblico. La bicicletta, dunque, può divenire una modalità di trasporto assolutamente sostenibile in grado di dare un significativo contributo al decongestionamento del traffico, al miglioramento della qualità ambientale, alla tutela ed al miglioramento della salute pubblica (con una conseguente non trascurabile liberazione di risorse attualmente bloccate per la spesa sanitaria).

Le Regioni e gli Enti locali hanno compiti primari per la programmazione e l'attuazione degli interventi necessari per lo sviluppo dell'uso della bicicletta.

Lo Stato centrale può svolgere tuttavia un importante ruolo per

orientare le iniziative in materia e per mobilitare le necessarie risorse degli altri livelli di governo.

Anche il cicloescursionismo, vale a dire un comparto del turismo di massa particolarmente rispettoso dell'ambiente, deve trovare il sostegno dei pubblici poteri centrali e locali, tenuto conto inoltre delle positive ricadute, in termini occupazionali e di sviluppo delle economie locali, connesse a quest'attività, nonché della crescente domanda del turismo estero cui deve corrispondere un'offerta adeguata al livello degli altri paesi europei.

Per dare impulso dunque alla mobilità ciclistica - sia a livello urbano, sia per la pratica del cicloescursionismo - Parlamento e Governo nazionale devono impegnarsi per:

a) l'adozione del **PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PGMC)** nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta, come mezzo di trasporto e per la pratica del cicloescursionismo, da perseguire nel corso della prossima legislatura; in particolare, la realizzazione della Rete nazionale di percorribilità ciclistica prevista dalla delibera CIPE del Feb. 01;

b) l'istituzione del **SERVIZIO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ CICLISTICA** per: I°) la gestione del PGMC; II°) la rilevazione e il monitoraggio, attraverso l'apporto delle Regioni, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari e piste ciclabili; III°) lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti per individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza stradale dei cittadini che si spostano in bicicletta; IV°) l'individuazione delle forme di incentivazione e defiscalizzazione utili per lo sviluppo dell'uso della bicicletta; V°) il raccordo con i Ministeri competenti per aspetti diversi connessi alla mobilità ciclistica; vi) ma anche l'organizzazione di eventi nazionali per la promozione

della bicicletta, quali ad esempio: l'adesione convinta alla settimana europea della mobilità sostenibile all'interno della quale dedicare una o più giornate alla bicicletta invitando le regioni ad attivarsi per organizzare specifiche iniziative; la messa a fuoco della bicicletta all'interno della giornata nazionale per la sicurezza stradale e della giornata nazionale dell'ambiente;

c) le necessarie **MODIFICHE DEL CODICE DELLA STRADA** per tenere conto delle specifiche esigenze della mobilità ciclistica e per dare effettiva attuazione al principio programmatico contenuto nell'art. 1 del CdS stesso: Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico.

d) lo stanziamento, continuativo nel corso della legislatura, delle **RISORSE ECONOMICHE NECESSARIE PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA**, innanzitutto mediante il rifinanziamento della legge n. 366/98 sulla mobilità ciclistica; tra le fonti di finanziamento è possibile pensare al vincolo di destinazione per la bicicletta di quote predefinite: 1. degli stanziamenti previsti per la realizzazione di opere pubbliche stradali e di trasporto (3%); 2. ovvero del gettito di una lotteria nazionale (al riguardo, è in atto un'interessante esperienza nel Regno Unito); 3. od anche della tassazione sulle risorse impegnate per la pubblicità delle automobili.

Alle forze politiche ed ai candidati che si impegneranno nella campagna per le elezioni politiche del 2006 la FIAB propone di valutare con attenzione il fatto che le risorse da impegnare nella promozione della mobilità ciclistica sono, tutto sommato, di contenuta entità e risultano ben spese, tenuto

Nella Prossima Primavera si Svolgono anche le Elezioni Amministrative

LA PIATTAFORMA DI CICLOBBY FIAB PER IL COMUNE DI MILANO

La nuova Amministrazione comunale di Milano dovrà vedere tra i temi prioritari dell'agenda quelli dell'ambiente e della mobilità. Con un'attenzione specifica alla mobilità ciclistica.

I CONTENUTI

LA BICI ESISTE: non è solo un gioco per bambini, un attrezzo sportivo o da impiegare nel tempo libero; nelle aree urbane è un mezzo di trasporto molto efficiente sulle brevi distanze ed anche sulle più lunghe ove integrato con gli altri mezzi di trasporto, in particolare i mezzi pubblici

LA BICI DEVE POTER ANDARE OVUNQUE, salvo dove è espressamente vietato (autostrade, strade urbane a 70 chilometri all'ora, e pochi altri casi); nelle aree urbane, mentre deve essere scoraggiata la circolazione dei mezzi motorizzati, deve essere sostenuta e privilegiata la circolazione delle biciclette. Questa priorità deve essere esplicitamente assunta dalla nuova amministrazione comunale e fatta condividere alla struttura tecnico-burocratica del Comune.

OFFERTA DI MOBILITÀ CICLISTICA: a) moderazione del traffico; b) piste ciclabili; c) interventi specifici a favore della bicicletta (uso dei marciapiedi, doppio senso per le bici in sensi unici per i mezzi motorizzati, uso delle corsie riservate ai mezzi pubblici); d) integrazione modale (nella sua varia articolazione); e) obiettivo sicurezza: interventi su binari dismessi, strade dissestate, incroci pericolosi, roatorie, carenze ed incongruenze della segnaletica orizzontale e verticale per garantire la completa messa in sicurezza della circolazione ciclistica (e delle altre utenze) sulle strade; verifica della corretta esecuzione dei lavori di ripristino in tutte le aree destinate al transito ciclistico interessate da esecuzione di lavori (es. scavi per interramenti o posa di canalizzazioni, riporti, aree di cantiere, etc.); f) strutture e servizi (parcheggi, depositi, centri di noleggio, sostegno agli artigiani riparatori)

DOMANDA DI MOBILITÀ CICLISTICA. In collaborazione con i mobility manager d'area, aziendali e scolastici, attivazione di: a) campagne generali e mirate di promozione della mobilità ciclistica; b) progetti casa-scuola; c) progetti casa-lavoro. Regolare attivazione di adeguati strumenti di

conoscenza dei flussi di traffico.

SPAZI DI DEMOCRAZIA PARTECIPATA. Promozione di un dialogo costante con le rappresentanze degli utenti. Definizione (e verifica periodica) degli obiettivi di crescita della quota ciclistica nella ripartizione modale degli spostamenti.

INTEGRAZIONE SOVRACCOMUNALE. La programmazione e la realizzazione degli interventi da parte del Comune di Milano devono mirare al coordinamento con le reti di ciclabilità dei Comuni limitrofi nell'ambito del Piano provinciale, con particolare attenzione verso quei collegamenti che, essendo situati in zone dense dell'area milanese, oltre ad un interesse ciclo-escursionistico rivestono anche un'importante funzione per la mobilità quotidiana.

RIORGANIZZAZIONE DEGLI UFFICI PREPOSTI ALLA MOBILITÀ CICLISTICA

È indispensabile, dopo oltre vent'anni, un' incisiva accelerazione dell'attività del Settore Trasporti e Mobilità, con un ricambio nei vertici della Direzione Centrale Ambiente e Mobilità, ricorrendo alle migliori competenze disponibili, eventualmente anche attingendo a risorse specialistiche di eccellenza in campo europeo, dove è possibile trovare manager pubblici specificamente formati e con consolidate esperienze in materia di ambiente e mobilità

Il settore Traffico e Viabilità della Polizia Locale deve dipendere funzionalmente dalla DC Ambiente e Mobilità

Deve essere costituita, all'interno di questa DC, la Direzione mobilità pedonale, ciclistica e dei disabili

All'interno della DC Ambiente e Mobilità deve essere praticato in modo rigoroso il metodo del confronto, del coordinamento e della cooperazione tra le diverse Direzioni di settore e le aziende di trasporto pubblico

INTERVENTI DA REALIZZARE NEI PRIMI CENTO GIORNI

Apertura dei cantieri per: a) la rifunzionalizzazione della pista ciclabile Caprilli - Parco Lambro; b) il completamento della pista ciclabile Centro - Chiaravalle; c) il completamento, in accordo con la Provincia di Milano, della pista ciclabile Centro - Parco Forlanini - Idroscalo; d) la sistemazione definitiva della ciclabilità lungo il tratto urbano dell'alzaia del Naviglio Grande

Tracciamento di piste ciclabili - separate e in promiscuo con il traffico pedonale - su un certo numero di marciapiedi adatti

Installazione diffusa delle strutture di parcheggio per le biciclette in tutti i luoghi della città dove attualmente le bici sono parcheggiate in modo selvaggio, e in primo luogo alle fermate della metropolitana, per recuperare un endemico e rilevante fabbisogno arretrato. ■





7 MAGGIO 2006

CLUB BIMBIMBICI

Ogni bambino che si iscrive a Bimbimbici può registrarsi per far parte del Club Bimbimbici. La FIAB si impegna a stampare almeno una edizione annua di una pubblicazione per e dei bambini con indicazioni di iniziative specifiche, che verrà inviata a tutti i bambini registrati (ai quali verrà consegnato anche il distintivo del Club Bimbimbici). Anche quest'anno la FIAB propone un gadget per i partecipanti che consiste in una maglietta colorata con il logo "Bimbimbici". L'acquisto di tale gadget è, come nelle passate edizioni, facoltativo. E' disponibile inoltre, come ulteriore gadget, la bandierina Bimbimbici. □ *Fabio Masotti*

PER COMUNICAZIONI OPERATIVE RELATIVE A
BIMBIMBICI:

Bimbimbici FIAB – via Borsieri, 4
20159 Milano tel./fax 02 69311624
e-mail bimbimbici@fiab-onlus.it

PER COMUNICAZIONI E INFORMAZIONI
GENERALI SU BIMBIMBICI:

Responsabile FIAB Bimbimbici
Fabio Masotti via delle Lombarde,
38 53100 Siena.

Cell. 335243788; e-mail:
fabiomassotti@virgilio.it

Responsabile FIAB scuola Nadia
Zanoni e-mail nadia.gis@libero.it

bianco. La quota forfettaria di adesione a Bimbimbici – che dà diritto a ricevere il materiale promozionale nelle quantità necessarie – è fissata, come per lo scorso anno in 50 euro per le associazioni e 100 per i Comuni. Per Bimbimbici 2006 sono previste due importanti novità: Bimbimbici e solidarietà e Club Bimbimbici.

BIMBIMBICI E SOLIDARIETÀ

E' sintetizzato nello slogan TO GO by Bicycle, ovvero un'iniziativa che si prefigge di raccogliere fondi che saranno destinati ad un villaggio del TOGO per l'acquisto in loco di biciclette utili alla popolazione per raggiungere con maggiore facilità il più vicino paese dotato di strutture indispensabili per la vita della popolazione (come scuole e ospedale) e per assumere un meccanico locale per la manutenzione e la riparazione delle biciclette.

Per questa iniziativa la FIAB si appoggia ad un'associazione di comprovata serietà ed esperienza nel campo della solidarietà che utilizzerà al meglio i fondi raccolti. La FIAB invita ogni realtà che organizzerà Bimbimbici 2006 ad aderire a questa iniziativa di solidarietà internazionale.

Bimbimbici 2006 si terrà domenica 7 maggio ma, come per gli anni passati, gli organizzatori possono, per motivi particolari, decidere per altra data.

Bimbimbici 2006 avrà come slogan: "Stradesicure per i bambini. Via le auto davanti alle scuole". La seconda parte dello slogan può costituire un obiettivo, a costo zero, da proporre alle amministrazioni, alle scuole e più in generale a tutti i cittadini per raggiungere un primo risultato concreto nella direzione di una mobilità più sicura e meno inquinante.

Ricordiamo che Bimbimbici è una iniziativa aperta ai bambini, ma gli organizzatori sono liberi di estendere o meno la pedalata anche ai ragazzi delle medie inferiori.

La FIAB anche quest'anno stamperà ed invierà manifesti, locandine e volantini nazionali che potranno poi essere personalizzati negli appositi spazi lasciati in

► da pag. 3

conto del rapporto costi/benefici, sicuramente e di gran lunga, più favorevole - in taluni casi da uno a dodici (*) - rispetto ad ogni altro comparto degli investimenti nel settore dei trasporti.

La FIAB chiede altresì alle forze politiche ed ai candidati che si impegneranno nella campagna per le elezioni politiche del 2006 di sottoscrivere un impegno per dare attuazione alle proposte contenute nel presente documento.

La Federazione Italiana Amici della Bicicletta – FIAB onlus è l'organizzazione dei cicloambientalisti italiani – riconosciuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come organizzazione di comprovata competenza in materia di sicurezza stradale e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio come associazione di protezione ambientale - alla quale aderiscono 80 associazioni in Italia con 12 mila soci.

(*) Si vedano, al riguardo, gli atti della IX Conferenza internazionale Vivere e camminare in città - organizzata da CeSCAm del Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Brescia sul tema Il ruolo della bicicletta e svoltasi a Brescia e Piacenza il 13 e 14 giugno 2002. Al termine della conferenza, all'unanimità, è stata approvata una mozione nella quale si fa presente "che a livello scientifico è da ritenersi assolutamente acquisito l'elevato significato e ruolo della bicicletta quale modalità di trasporto ad elevatissima potenzialità, in ambiente urbano, sia sotto il profilo trasportistico (in quanto sistema di mobilità ad elevata capacità e flessibilità di impiego) che sotto il profilo urbanistico (in quanto sistema di mobilità sostenibile, del tutto compatibile con l'ambiente urbano oltre che generatore di benefici effetti sociali di vitalizzazione della città)". □

I PROSSIMI APPUNTAMENTI

Direttamente dal sito internet Fiab (www.fiab-onlus.it), cui rimandiamo per aggiornamenti in tempo reale, ecco l'elenco dei più importanti eventi in calendario. A cura di Michele Mutterle

11 febbraio 2006 Bologna	RIUNIONE DEL CONSIGLIO NAZIONALE info@fiab-onlus.it
25 febbraio 2006 Milano	RIUNIONE GRUPPO TECNICO FIAB ferrarj@tin.it
04 marzo 2006 Piazzola Sul Brenta (VI)	CONVEGNO SUL RIUTILIZZO DELLE FERROVIE DISMESSE Convegno sulla riconversione a ciclopiste di tratti di ferrovie dismesse e in disuso, con particolare attenzione alla linea Ostiglia- Treviso. Segretario@fiab-onlus.it
05 marzo 2006 - 10 marzo 2006 Cape Town - Sud Africa	VELO MONDIAL La maggiore conferenza mondiale sulla pianificazione della ciclabilità. Il tema di questa conferenza, che per la prima volte si svolge in Africa, sarà "Towards Prosperity" (verso lo sviluppo). Info@velomondial2006.com www.velomondial2006.com
17 marzo 2006 - 19 marzo 2006 Milano	FA LA COSA GIUSTA Mostra-mercato del consumo critico e degli stili di vita sostenibili. Allo spazio Superstudio Più di via Tortona 27, M2 Porta Genova. La Fiab avrà un proprio stand. Presidente@fiab-onlus.it www.falacosagiusta.org
25 marzo 2006 - 26 marzo 2006 Tutta Italia	GIORNATA FAI DI PRIMAVERA. MONUMENTI APERTI Le associazioni Fiab organizzeranno pedalate per raggiungere i luoghi delle visite guidate. Presidente@fiab-onlus.it
01 aprile 2006 - 02 aprile 2006 Lodi	ASSEMBLEA ORDINARIA FIAB info@fiab-onlus.it
17 aprile 2006 Tutta Italia	GIORNATA NAZIONALE BICINTRENO Le biciclette circoleranno gratis sui treni di Trenitalia. Le associazioni Fiab organizzeranno escursioni di Pasquetta in bici + treno. Bicintreno@fiab-onlus.it
25 aprile 2006 - 30 aprile 2006 Isola D'Elba	GIOVANI IN ELBA '06 - IL CICLORADUNO DI NUOVA GENERAZIONE Cicloraduno Fiab dedicato ai giovani dai 18 ai 30 anni. Per info Lorenzo Giorgio 02-71040273 cell. 339-4829790 lorenzo.giorgio@tin.it

La gente che va in bicicletta, e' come sempre costretta, dall'inquinamento, a un grande spavento. Ma spero che un giorno, con questa poesia, l'inquinamento se ne andra' via. La bicicletta, l'aria puo' salvare!



Bicicletta

Con lei, in tanti posti si puo' andare. Dite alla gente, di fare in fretta! Se vogliono andare in bicicletta. Noi, della bici, siamo molto amici.

*Thomas Palozzi, 9 anni
il socio più giovane di Ruotalibera di Roma*

Corsi Residenziali di Formazione della FIAB

NEI

MESI DI AGOSTO E NOVEMBRE DELLO SCORSO ANNO, SI SONO SVOLTI RISPETTIVAMENTE NELLA FORESTERIA DELLO SPLENDIDO PARCO DI S.FLORIANO DI POLCENIGO IN PROVINCIA DI PORDENONE, E PRESSO IL PENSIONATO ANCELLE DEL SANTUARIO DI ROMA, DUE CORSI DI FORMAZIONE FINALIZZATI A SVILUPPARE LA CONOSCENZA NEL SETTORE DEL CICLOAMBIENTALISMO E SULLE MATERIE CONNESSE, NONCHÉ SULLA ORGANIZZAZIONE DELLA VITA ASSOCIATIVA.

A partecipare sono stati i dirigenti ed i volontari proposti dalle associazioni della FIAB che hanno così inteso investire in risorse umane per migliorare la qualità delle proprie attività e iniziative.

Durante i due corsi sono stati trattati diversi argomenti: dalla comunicazione agli approfondimenti sugli aspetti statutari ed economici dell'associazionismo, dall'intermodalità bici/treno alla moderazione del traffico, dalle reti urbane di strade per le bici a quelle extraurbane per i collegamenti intercomunali e la pratica del cicloescursionismo.

Non si è trattato esclusivamente di un momento conoscitivo e di approfondimento, ma anche di

socializzazione per sviluppare ulteriormente la conoscenza reciproca tra i partecipanti e per favorire il senso di appartenenza al nostro movimento ed alla nostra realtà associativa.

Ciascun partecipante è stato invitato ad intervenire, discutere e ad approfondire gli argomenti trattati, dando luogo ad uno scambio di esperienze tra i relatori ed i partecipanti che ha permesso di arricchire ulteriormente il valore del corso.

Abbiamo pensato di pubblicare alcuni dei numerosi commenti lasciati da chi ha voluto partecipare ai corsi. La parola dunque ai loro giudizi.

"L' *ATMOSFERA CHE SI È DA subito creata è stata sicuramente il collante di questa esperienza, sembrava che ci conoscessimo da sempre: relatori, organizzatori e partecipanti, ognuno rispettando il proprio ruolo, sono stati i protagonisti di un interessantissimo viaggio dentro l'universo bici. Abbiamo approfondito tematiche, ci siamo confrontati e abbiamo sviluppato il senso di appartenenza alla FIAB".*
Massimo Cerioni

"I *TEMI TRATTATI SONO STATI NON TANTI ma tantissimi sollevando un ventaglio di discussioni e contraddittori sempre costruttivi ed interessanti. A titolo personale posso dire che tanti argomenti erano a me noti in quanto membro degli AdB dal 1988, ma di sicuro arricchimento per chi da poco ne fa parte. Il mio primo suggerimento è quindi quello di proporre il corso soprattutto (se non esclusivamente) a chi ha iniziato a cicloturisticheggiare, il secondo è di renderlo un po' più "leggero" finendo cioè a metà pomeriggio per poter così mettere anche in pratica già un po' quello*



di cui si parla: andare in bici. Mauro Barabino".

"S *ENZ'ALTRO SI È LAVORATO MOLTO al corso e l'insieme delle informazioni avute, tantissime nuove, crea un patrimonio di rilievo e di formazione (importante se si vuole crescere). Altro punto trattato, importantis-*

simo, il problema dell'inserimento dei giovani. Di grande valore anche il confronto e la discussione con i relatori, con i soci e consiglieri delle Associazioni di altre città".
Enrico Perdetti

"I *CONTENUTI DEL CORSO CREDO CHE abbiamo risentito dell'assenza di alcuni relatori inizialmente*

▣ da pag. 7

previsti. Tali carenze sono state, in parte, minimizzate dalla presenza del Presidente: credo infatti che sia molto importante per un socio AdB avere la possibilità di interloquire direttamente con la figura di riferimento della Associazione. Credo dunque che l'offerta formativa, tenuto conto delle alte competenze presenti all'interno della FIAB, possa essere migliorata (nei contenuti e nell'articolazione delle materie di studio) nei futuri appuntamenti corsistici. Un elemento molto importante è stato quello del confronto con gli altri partecipanti: forse questo è stato il momento più significativo del Corso e indubbiamente costituisce un valore aggiunto, ai contenuti didattici, di primaria importanza. In conclusione un grazie di cuore

alla FIAB ed a tutti quelli che hanno contribuito alla realizzazione del Corso, partecipanti, ovviamente, compresi!!". Berto Bertaso

"IL GIUDIZIO GENERALE SUL CORSO è positivo. Gli argomenti trattati potrebbero essere concentrati per dare maggiore spazio alla discussione guidata e allo scambio di idee tra i partecipanti. Avrei gradito approfondire il tema riguardante la struttura della FIAB, la ripartizione dei compiti fra gli organi della Federazione e i rapporti tra la FIAB e le associazioni aderenti, mentre avrei sintetizzato l'intervento sull'organizzazione dell'escursione e in parte quello sulla segnaletica, focalizzando l'attenzione sulle indicazioni stradali corrette". Daniela Polo

degli argomenti trattati. Numerosi gli spunti, emersi anche grazie agli interventi ed all'esperienza dei singoli partecipanti, da studiare, elaborare ed ampliare per un apporto concreto nelle singole associazioni. Non c'è dubbio che la formazione dei dirigenti delle Associazioni FIAB sia di fondamentale importanza per crescere. Gabriella Lotto".

"IL CORSO, È STATO DECISAMENTE interessante e coinvolgente sotto tutti i punti di vista, tuttavia, a posteriori, dovrebbe dare maggiori informazioni e suggerimenti su come contattare, gestire, e trarre il massimo profitto nei rapporti con le Istituzioni di qualunque tipo e di qualunque colore politico. L'esperienza dei più anziani e delle associazioni già ben inserite in ambito Politico, possono essere di grande aiuto ai più giovani, associazioni comprese. Suggerisco inoltre di favorire la presenza di soci provenienti da realtà in cui l'uso della Bici è prevalente (Ferrara - Parma - ecc.) per dare ulteriori suggerimenti su iniziative, esperienze fatte ecc. Rodolfo Lotto".

"IL CORSO È STATO fondamentale per capire l'organizzazione e l'operato FIAB ed è uno strumento di confronto ed uniformazione fra associazioni. Fabio Zancan".

"CORSO DECISAMENTE valido per la molteplicità

PATRIZIA MARANI, HA SCRITTO QUESTA POESIA CHE, ANCHE SE SI RIFERISCE AL CORSO TENUTOSI NEL LONTANO 2002, NON PUÒ MANCARE TRA GLI ALTRI COMMENTI:



Arrivata a Polcenigo dopo lunga pedalata ho incontrato il presidente che una gomma aveva bucata.

Si son viste facce nuove e incontrati vecchi amici che sul colle sono giunti pedalando TUTTINBICI. Bello il parco, buoni i letti, la cucina è prelibata, ma zanzare e russatori ci rovinan la nottata.

Martedì un gran lavoro si fa in tutta la giornata, quindi a cena in pizzeria per concluder la serata.

Mercoldì un compitino e una lunga discussione, ha parlato poi l'esperto sul tema: assicurazione. Pomeriggio rilassante in musei assai diversi, pedalando per campagna alla fine ci siamo persi. Nella sede degli alpini siamo ospiti a cenare, quindi in gara per la doccia, poi a letto a riposare.

Giovedì altri relatori su argomenti interessanti, che coi lucidi e le diapo han coinvolto tutti quanti. Pomeriggio impegnativo a parlar di economia, poi a cena pedalando in un'altra pizzeria. Tuoni, fulmini e saette e qualcuno ha anticipato il ritorno a S. Floriano, ma alla fine s'è bagnato.

Venerdì è poi il momento dei percorsi e dei segnali che Pedroni ci ha illustrato bene nei particolari. Pomeriggio tormentato da una grande confusione, motoseghe, poi trattori, caccia in esercitazione. Per finire un temporale ha concluso gli interventi, a cenar ci prepariamo tutti felici e contenti. Una cena luculliana ci hanno quindi cucinato, con spettacolo di diapo molto bene musicato.

Bello il corso, complimenti, per quest'organizzazione, più informati torneremo alla nostra associazione.

Secondo Corso Nazionale FIAB per Accompagnatori Cicloescursionistici

DAL

7 AL 9 LUGLIO DELLO SCORSO ANNO SI È TENUTO A CORREGGIO (RE) IL SECONO CORSO NAZIONALE PER ACCOMPAGNATORI DI CICLOESCURSIONISMO DELLA FIAB, CON LA PARTECIPAZIONE DI UNA QUINDICINA DI PARTECIPANTI PROVENIENTI DA ASSOCIAZIONI DI VARIE REGIONI.

L'obiettivo del corso è stato la formazione delle persone che organizzano e conducono cicloescursioni Fiab in materia di norme, aspetti tecnici e organizzativi dell'attività cicloescursionistica e sui compiti degli accompagnatori. In altre parole, sono state fornite le "linee guida" delle attività cicloescursionistiche in modo da avere una uniformità essenziale per tutte le associazioni in questa attività.

Alle nozioni di cartografia, pronto soccorso, manutenzione e aspetti normativi, si è aggiunto quest'anno l'intervento di una psicologa, Germana Prencipe, che ha trattato gli aspetti psicologici che interessano "il gruppo" in quanto tale. Riportiamo di seguito alcuni concetti ed aspetti fondamentali emersi dal corso.

ATTIVITÀ CICLOESCURSIONISTICA DELLA FIAB

Ben chiaramente non deve essere connotata come attività sportiva o di turismo sociale, quanto piuttosto come manifestazione di promozione dell'uso della bici nel tempo libero; se ciò può essere inequivocabile per le gite giornaliere, qualcuno potrebbe obiettare per quelle di più giorni, quindi sono importanti alcune precauzioni come quella che siano riservate solo a soci ed il rispetto delle normative regionali.

ACCOMPAGNATORI CICLOESCURSIONISTICI DELLA FIAB

li possiamo inquadrare nella

categoria degli "organizzatori o coordinatori di ambito associazionistico" (capigita). Così scrive il Torti, per loro "valgono i comuni denominatori della non professionalità e quindi non abitualità e della obbligatoria gratuità nel senso che le relative prestazioni dovranno trovare la propria giustificazione in fini associazionistici, di amicizia o di cortesia ma mai nella percezione di un compenso".



INQUADRAMENTO FISCALE

Per la normativa fiscale l'organizzazione di gite è imponibile fiscalmente sempre e comunque anche se effettuate nei confronti di soci, quindi le "quote di partecipazione" devono tener conto di ciò; può essere utile distinguere le mere "anticipazioni di spese sostenute a nome e per conto dei partecipanti"

RESPONSABILITÀ DEGLI ACCOMPAGNATORI

L'elemento centrale del rapporto di accompagnamento è

ravvisabile nell'affidamento che l'accompagnato viene a riporre nell'accompagnatore che ha scelto. Mentre nei confronti degli accompagnatori professionali è consentito presumere in capo all'accompagnato la sussistenza di un affidamento, ciò non può dirsi automaticamente per i casi di accompagnamento volontario. Charamente dovranno essere prese le precauzioni necessarie perché

non vengano a crearsi situazioni di "affidamento". Valgono comunque il rispetto delle "regole di diligenza", "regole di prudenza", e "regole di perizia" che sono state trattate nel corso.

ORGANIZZAZIONE PRATICA

Se è vero che ogni gruppo ha le sue caratteristiche e pertanto non è semplice individuare regole generali valide per tutti, è altrettanto vero che molti problemi, anche banali, (il gruppo non sta unito, alcuni superano il capogita,

pretese da cliente di tour operatorecc.) sono comuni; perciò si propone di mettere a punto degli strumenti per affrontare i problemi, in particolare un regolamento per gli organizzatori/accompagnatori e un regolamento per partecipanti. Quest'ultimo dev'essere a conoscenza, accettato e controfirmato dal socio partecipante. Esempio di questi regolamenti si possono trovare nel sito Fiab perché fanno parte di un seminario tenuto a Verona il 28/3/1998 da cui il corso ha preso le sue basi. □

Gianfranco Fantini

LVIAGGIO DI STUDIO ORGANIZZATO DALLA FIAB, NEL MESE DI OTTOBRE DELLO SCORSO ANNO, NELLA AFFASCINANTE E DINAMICA BAVIERA SI È RIVELATO DECISAMENTE ISTRUTTIVO E COINVOLGENTE, TANTO PIÙ ASSAPORATO IN SELLA ALLE MITICHE BICICLETTE CON FRENO A PEDALE. GRAZIE ANCHE ALLA PREZIOSA COLLABORAZIONE DEGLI AMICI DI ADFC, LA FIAB LOCALE, MARTINA KIDERLE, WOLFGANG SLAMA, ROMANUS SCHOLZ, DIETMER HABERMEIER.

Forse in Germania abbiamo esagerato, oltre che con la birra anche con la bicicletta ma, anche questo sogno, come tutti i sogni, al risveglio svanisce e resta in testa uno strano pensiero: ma è successo veramente? Credo di sì: un mondo migliore con le biciclette è possibile.

La prima mattinata è stata introdotta dal Sindaco di Erlangen nell'aula consigliare della città che, non senza una punta di invidia da parte della ventina di partecipanti, ha illustrato il processo trentennale che ha portato questa realtà della Franconia a diventare un esempio da imitare per tutti gli amministratori e tecnici interessati a migliorare il livello di ciclabilità nelle proprie città.

Sono partiti da lontano, fin dai primi anni '70, a raccogliere le nuove sfide lanciate dalla "moderna" società dell'automobile. E, passo dopo passo, con costanza, spronati con inesauribile entusiasmo da ADFC, i governanti di Erlangen hanno "cucito un vestito" veramente su misura. L'impressione piacevole, pedalando per le vie, è che ogni utente della strada, pedoni, ciclisti, automobilisti, si senta a proprio agio, che il vicino di corsia sia attento e responsabile, aiutato anche da una organizzazione stradale pianificata con cura. Atteggiamenti piuttosto diversi da quelli che purtroppo percepiamo in molti luoghi del nostro Paese, con progetti messi insieme in fretta e non organicamente inseriti in un quadro d'insieme.

La parola d'ordine ad Erlangen è stata "intermodalità". Attraverso il generoso contributo dell'ADFC, gli amministratori hanno cominciato a coinvolgere la pianificazione urbanistica nello sviluppo della mobilità ciclistica. Fra gli strumenti adottati vi è l'estensione delle zone 30 e la razionalizzazione dei parcheggi pubblici. Dal 1974 al 2000 i risultati sono stati veramente incoraggianti: dal 14 al 33% l'incremento degli spostamenti in bicicletta. In questo momento sono allo studio 13 nuovi percorsi ciclabili radiali per consentire un trasferimento comodo e rapido dalla periferia al centro città, resi necessari da una sempre maggiore richiesta dei cittadini. Esistono piste ciclabili percorse da 6000/8000 ciclisti al giorno). La stazione ferroviaria è dotata di 1200 posti bici di cui la metà al coperto.

Interessante la organizzazione di Monaco per gli interventi ciclabili. Esistono 2 assessorati che si occupano di mobilità ciclistica: il primo si interessa della pianificazione e il secondo della realizzazione dei percorsi. Attualmente sono praticabili 708 km di percorsi su un totale di 890 pianificati. Anche qui la struttura principale si basa su percorsi radiali intersecati da due anelli concentrici.

Certo a Monaco hanno pensato che tali operazioni fossero da sostenere anche economicamente. Dal 1990 al 2004 hanno investito circa 28 milioni di euro. Attualmente circa il 10% degli spostamenti avviene in bicicletta. Il 30% delle famiglie non possiede l'automobile.



Viaggio di Studio FIAB ad Erlangen e Monaco di Baviera

Oggi circa il 30% degli abitanti di Erlangen utilizza quotidianamente la bicicletta per i propri spostamenti. Un valore percentuale ottimale e raggiunto solo da quelle città che hanno saputo fare della mobilità sostenibile un vero obiettivo strategico e non solo un ideologico punto del programma elettorale.

Alla mia domanda "come fate per aiutare i bambini a muoversi in autonomia?" il responsabile della ADFC di Monaco, seconda tappa del viaggio, ha risposto che fino a 8 anni devono stare con la bicicletta sul marciapiede, anche se il percorso delle biciclette è indicato in carreggiata, fra gli 8 e 10 anni, possono scegliere dove stare, mentre dopo i 10 è obbligatorio seguire le indicazioni del Codice della strada. A 8 anni i bambini frequentano un corso sull'uso della bicicletta e sulle regole di circolazione stradale, a cui segue il rilascio di un "patentino".

Molte le cose viste: percorsi strutturati in maniera differente a seconda dell'ambiente (centro città, periferia, zone residenziali, collegamenti extraurbani, ...), forte utilizzo del doppio senso per le biciclette nei sensi unici per le auto, parcheggi dedicati in ogni dove, ricerca di un sempre maggiore equilibrio fra le varie componenti di traffico.

Ciò è possibile soprattutto grazie ad un servizio di trasporto pubblico quasi impeccabile: circa il 60% dei pendolari che giungono in città utilizzano treni, metropolitana e tram.

Sia ad Erlangen che a Monaco si è potuto verificare che buona parte dello sviluppo di una cultura della mobilità alternativa è da attribuire alla ADFC che, senza scoraggiarsi di fronte agli inevitabili insuccessi, ha saputo lungo molti anni di lavoro essere fedele al proprio mandato, tanto che recentemente l'amministrazione bavarese l'ha riconosciuta come organismo da consultare ogniqualvolta i vari enti territoriali debbono realizzare interventi ciclabili.

Credo che tutti gli impavidi, e ben coperti (4°C alle 7 di lunedì in partenza per Erlangen), partecipanti al viaggio, si siano maggiormente convinti della bontà delle loro azioni che già da tempo stanno svolgendo a favore della bicicletta. Hanno partecipato al viaggio rappresentanti delle Amministrazioni locali di Venezia, Mestre, Varese, Lodi e Grosseto, oltre ad alcuni esponenti della FIAB.. Ci siamo lasciati con l'incoraggiamento reciproco di continuare fiduciosi in quest'opera quasi faraonica, visti gli scarsi entusiasmi emergenti dalla scena politica italiana.

Speriamo in bene. □

Enrico Chiarini

FIAB LOMBARDIA

Lombardia in Bici 2005

ANCHE L'EDIZIONE DEL 2005 DI LOMBARDIA IN BICI È STATA UN'ESPERIENZA INTENSA ED APPASSIONANTE, CHE HA COINVOLTO, PER DIECI GIORNI, DAL 15 AL 25 SETTEMBRE, MOLTE MIGLIAIA DI UTENTI DELLA BICICLETTA, DI OGNI ETÀ, IN CIRCA 30 LOCALITÀ DELLA REGIONE LOMBARDIA, TRA CUI UNDICI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA

Il periodo di svolgimento è stato scelto cogliendo l'occasione sia della 63ª Esposizione Internazionale del Ciclo, presso il Nuovo Polo Fieristico milanese di Pero-Rho, sia della settimana Europea della Mobilità Sostenibile.

Come nelle precedenti edizioni, l'iniziativa è stata promossa da un vasto cartello di associazioni accomunate dalla convinzione di voler sostenere l'uso della bicicletta per migliorare traffico ed ambiente: a FIAB è stato affidato il coordinamento generale del programma e, in base ad una convenzione con la Regione Lombardia, il compito di curare le comunicazioni.

Per la realizzazione di Lombardia in bici 2005, hanno dato il loro sostegno: Regione Lombardia, Ufficio scolastico della Lombardia, Provincia di Milano, ANCM (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo ed Accessori), AICC (Associazione Italiana Città Ciclabili), COMIECO (Consorzio Nazionale Recupero e Riciclo Imballaggi a base cellulosica), CIAL (Consorzio Imballaggi di Alluminio), Telem Lombardia e Radio Lombardia.

Inoltre numerosi Enti locali, Province, Comuni, Comunità Montane, hanno offerto il loro patrocinio.

Il programma degli eventi è stato vario e ricco con più di cento iniziative in catalogo, tra cui: biciclettate urbane ed extraurbane, visite a monumenti ed a zone di rilevanza ambientale, visite ed eventi culturali, trasferimenti in

gruppo in ambito urbano casa-lavoro e casa-scuola, censimento di ciclisti, convegni di studio, ciclofficine, riscoperta di percorsi abbandonati di grande potenziale turistico.



Di particolare rilevanza è stato il transito in Lombardia della Bicistaffetta FIAB S. Gottardo-Siena lungo la Via Francigena proprio durante i giorni di Lombardia in bici: in occasione dell'attraversamento di Milano, nella tappa Abbiategrasso-Lodi, c'è stato un ricevimento nella sede della Provincia e la festa conclusiva all'Idroscalo di Milano.

Nella varia tipologia di eventi è emerso il tema comune della bicicletta intesa sia come mezzo di trasporto per il tempo libero, sia, più in generale, come strumento per una mobilità sostenibile in un contesto ambientale che, di veicoli a motore, ne ha proprio abbastanza.

È da segnalare che, in parallelo a Lombardia in bici, si è svolto anche Milano Bici Festival, un intenso e vasto programma di eventi organizzato autonomamente dal Comune di Milano.

Ad ideare, organizzare e gestire le iniziative presenti nel cartellone di Lombardia in bici trova un ampio spettro di Enti ed organizzazioni: Comuni, scuole, associazioni varie, Consorzi, associazioni FIAB locali. Obiettivo comune di tutti è stata però la volontà di sottolineare l'impegno a contribuire al miglioramento della qualità dell'ambiente, utilizzando un tradizionale e diffuso mezzo di mobilità sostenibile.

È da notare che i singoli eventi hanno visto mediamente la partecipazione di 80-100 persone, talvolta con la presenza di amministratori locali, costituendo dunque anche un'occasione di incontro sociale ed il risultato di un notevole sforzo organizzativo.

La partecipazione dei ciclisti, di ogni età e sesso, malgrado la situazione meteorologica sia stata elevata ed entusiasta, a dimostrazione del fatto che la bicicletta è diffusamente usata e la gente vorrebbe usarla di più e in più occasioni: col loro massiccio intervento i ciclisti partecipanti hanno anche fatto sapere di volere più attenzione e più opportunità per realizzare, con oneri limitati, forme di mobilità sostenibile. □
Edmondo Strada

LOMBARDIA
IN
BICI '05

Cronaca di una Mamma Milanese

Un accompagnamento a scuola in bici e a piedi

"D OBBIAMO FARE UN RESOCONTO DELL'INIZIATIVA" DICONO. "LEI SCRIVE BENE!" È IL VERDETTO. LA MALEDIZIONE DI QUELLI CHE, FORSE CON MENO DIFFICOLTÀ DI ALTRI, RIESCONO A METTERE UNA PAROLA DIETRO L'ALTRA RENDENDOLO UN RACCONTO QUANTOMENO LEGGIBILE, È CHE POI GLI APPIOPPANO SEMPRE LE RELAZIONI, LE "LETTERE DI DENUNCIA", I RESOCONTI, ECC. ECC..... MA... INUTILE CONTRADDIRE: SONO STATA SCELTA!!!

Eccomi qua, quindi: "Ma cosa dobbiamo scrivere? Qualche cosa che somigli ad un articolo per il giornalino della scuola?"

"Sì, ma con tutti i dettagli, le informazioni così chi nella FIAB vorrà ripetere l'esperienza potrà prendere spunto, no?" Ah, già! Giusto!.... "Sì, ma non devono mancare anche le sensazioni, le impressioni, i commenti!" Ah, però!!!

Passato il primo quarto d'ora di sgomento, ecco che alla prima pausa caffè in ufficio mi accingo a scrivere di quest'esperienza..... a dire il vero è già passato quasi un mese da quando, nei giorni 19-20-21 settembre 2005 abbiamo organizzato, gestito e vissuto in prima persona quella che quantomeno per me è stata una **bellissima** esperienza.

Cosa abbiamo fatto? In apparenza niente di trascendentale, ma forse guardando bene in fondo poi qualcosa

INIZIO

Della possibilità di fare questa "bicicletta" (che poi in realtà era una bicicletta-passeggiata, perché chi non voleva o poteva andare in bicicletta è stato invitato a venire a piedi, o con lo skate, o con i pattini, insomma con qualunque cosa che non fosse l'automobile, e che gli permettesse quindi di fare movimento, e di farlo in gruppo insieme con altri bambini della scuola) .. dicevo ...di questa possibilità di fare questa bici... pedi... esperienza! se n'era accennato (fra i soliti quattro gatti di genitori, ovviamente!) ancora alla fine dello scorso anno scolastico; sta di fatto che, non so bene come, ma all'inizio di quest'anno scolastico la cosa era già stata decisa: la nostra scuola parteciperà all'iniziativa "A scuola in bici" che si terrà proprio durante la Fiera del Ciclo (che si tiene tutti gli anni alla fiera di Milano).

Quest'iniziativa è stata proposta da Ciclobby FIAB, con la collaborazione di Arciragazzi, nell'ambito di LOMBARDIAINBICI, ed è stata sponsorizzata dalla Fondazione Cariplo che ci ha permesso di acquistare i caschetti che saranno regalati a tutti i bambini partecipanti e le rastrelliere nuove dove poter parcheggiare le biciclette dei bambini una volta che quest'ultimi sono arrivati a scuola (ce n'era proprio bisogno! Una scuola elementare con circa 300 bambini

con una sola rastrelliera per cinque biciclette era in grado di smorzare ogni entusiasmo, che ne dite voi?).

AH! non dimentichiamo poi i giubbetti ad alta visibilità per ogni bambino, regalo anche quello!

Ecco qui: ci ritroviamo dunque all'inizio dell'anno scolastico (avete presente l'umore che accompagna i genitori all'inizio dell'anno scolastico? Non so voi ma il mio..... ferie finite,

estate finita, giornate sempre più corte, influenza invernale in agguato.... AAHHHHGGG!), dicevo che ci ritroviamo dunque all'inizio dell'anno scolastico con una manifestazione di questo tipo da organizzare nella nostra scuola. Cominciamo a tirare le fila dell'organizzazione. S'indica una riunione per il giorno 13 Settembre per far partire la macchina organizzativa.

Ci presentiamo in meno di 10 (SIC!). Comunque: a) facciamo fare un avviso dalla scuola sull'iniziativa, in modo che si capisca che è un'iniziativa ufficiale; b) cerchiamo di inquadrare il flusso dei nostri studenti: da dove arrivano, che percorsi fanno per arrivare alla scuola, dove possiamo fare convergere questi gruppi in queste mattine in modo che partano tutti insieme con quelli che saranno gli accompagnatori? c) volantiniamo davanti a scuola un avviso della nostra associazione dei genitori GENITORI ATTIVI spiegando l'iniziativa e alleghiamo un tagliandino da compilare per chi si offre come volontario come accompagnatore. Il volontario è un genitore, nonno, parente, amico insomma uno che di solito si prende la briga di accompagnare il pargolo a scuola, e che si rende disponibile, anche solo per un giorno dell'iniziativa, ad accompagnare uno dei gruppi che si formerà a piedi o in bici. d) Ci rendiamo conto che è indispensabile anche contattare personalmente qualche genitore che normalmente accompagna i bambini perché si renda disponibile garantendo da subito almeno la copertura di tutte quelle che saranno le "FERMATE", ed è importante anche parlare con i negozianti prospicienti gli spazi definiti perché collaborino facendo da punto d'informazione e d'appoggio per la custodia dei materiali (uno ha aperto apposta un'ora prima in quei giorni...vendeva biciclette!!! e) Prepariamo anche i cartelli stradali delle "FERMATE". I cartelli sono piuttosto grandi, in cartoncino, e sono da affiggere ai pali (a Milano ce ne sono in abbondanza ovunque); assomigliano a quelli delle fermate dei mezzi pubblici e riportano in grande la denominazione della fermata, più sotto le date e qualche spiegazione



di importante c'è: siamo riusciti a fare venire a scuola in bicicletta per tre giorni un numero, per la nostra scuola, **altissimo** di bambini e quello che mi è piaciuto di più, e che mi ha dato gran soddisfazione, è che per tre giorni di mattina sembrava di andare ad una festa della scuola piuttosto che ad una normale giornata di lezione! Bello, vero? Ma andiamo per ordine, partiamo dall'inizio....

che pubblicizza l'iniziativa. E devo dire che i cartelli sono così carini che è per questo che quello della mia fermata alla fine dell'iniziativa l'ho strappato dal palo della luce dove era stato affisso e l'ho portato a casa con l'intento di incorniciarlo e di appenderlo all'entrata di casa miaFERMATA PITAGORA....bellissimo!!

Iniziano ad arrivare le adesioni dei volontari (siamo un po' più di 10, evviva!!!), ma non siamo tantissimi. In fin dei conti per prendersi cura di gruppi di bambini in bicicletta di diverse età, con diversa preparazione stradale, con diversi equilibri!!!! e velocità di pedalata è meglio essere in un certo numero! Ma ecco che un enorme aiuto arriva dai volontari di CICLOBBY e ARCIRAGAZZI che hanno il vantaggio di poter essere dislocati nei punti strategici integrando i gruppi di volontari e che si rendono disponibili a..... prestarci i loro bellissimi giubbetti arancione ad alta visibilità che ogni volontario indosserà e che ci distinguerà dai bambini che indosseranno (obbligatoriamente, giacché la sicurezza è uno dei punti chiave dell'iniziativa!) il giubbotto giallo ed il caschetto che saranno regalerai ad ogni partecipante.

Sono ristudiati i percorsi e le fermate. Si cerca di fare in modo che i flussi più distanti nel loro cammino di avvicinamento alla meta (!!) s'incrocino con altri gruppi in modo da creare un gruppo il più grande possibile che arrivi tutto insieme davanti a scuola; obiettivo: INTASARE DI BICICLETTE E BAMBINI IL MARCIAPIEDE DELL'ENTRATA DELLA SCUOLA così se lo abbiamo intasato noi non lo potranno intasare quelle decine di auto che tutte le mattine parcheggiano DAPPERTUTTO per fare scendere i bambini, e creano ingorghi urlanti di clacson e smog che ti rovinano la giornata. No, scherzo! Non è proprio niente questo l'obiettivo, ma siamo sicuri che più bambini a piedi e in bicicletta ci saranno meno macchine ci saranno lì in giro, quindi ben venga!

Nel corso dei giorni precedenti l'evento chi ne è al corrente ne parla con gli altri genitori e invita tutti alla partecipazione; qualche volontario in più s'accoda.... Arrivano i caschetti ed i giubbetti.

Si aggiornano gli elenchi dei volontari, raccogliendo anche i numeri di telefono per ogni emergenza, si stabiliscono gli orari di partenza (SIC! Mi devo svegliare almeno 20 minuti prima!!).

Ogni mattina, una tra i più attivi dei nostri organizzatori, stende la sua coperta fuori del cancello della scuola e come un venditore ambulante extra-comunitario inizia la distribuzione di informazioni e dei caschetti e giubbetti

che sono consegnati principalmente al volontario "referente" di ogni fermata. Alla partenza del primo giorno saranno distribuiti ai bambini presenti. Sul filo del rasoio arrivano anche le famose rastrelliere in regalo!!!

Ci siamo! Domani mattina si va! E' il grande giorno!

PRIMO GIORNO

Strano ma vero: la mattina del 19 nonostante la sveglia suoni (ahimè!) con 20 minuti di anticipo sono molto eccitata ed emozionata. Troveremo qualcuno alla nostra fermata o ci saranno solo i due accompagnatori stabiliti con i rispettivi pargoli? Vorrei



che fossimo in tanti, ma la nostra è una fermata che parte da lontano. Infatti, noi avremmo un'altra scuola elementare più vicina dove saremmo dovuti andare se non avessimo scelto appositamente di mandare i nostri figli alla Mattei e quindi ci saranno altri genitori qui? E' strano ma anche se mia figlia è al quinto anno delle elementari, a parte un'altra famiglia e mia cognata non so nemmeno se siamo i soli a partire da così lontano o meno. Guardo mia figlia per vedere se l'agitazione è anche sua: niente! Per lei tutto normale! (in realtà noi già andiamo in bicicletta a scuola la mattina, quindi forse ha ragione lei!) Forse io sono agitata perché faccio "l'accompagnatore" e mi sento insignita di titolo estremamente prestigioso!

Dunque: ore 8.00 ritrovo alla nostra fermata. Andiamo!

Ehi!!! C'è già qualcuno! Perbacco! C'è Paola, con suo figlio; c'è mia cognata con il nipote (lei ha scelto di accompagnare il gruppo a piedi); c'è Gabriella con la figlia (incredibile!

Andiamo entrambe al corso di coro il venerdì sera e non sapevo nemmeno che abita qui vicino!).

Arriva anche Laura con figlia (è di prima, quindi questa è ovvio che non sapessi!).

Ma poi accade "il miracolo": arriva un papà che ci porta i suoi due figli E CE LI LASCIA DA ACCOMPAGNARE perché lui, che è in auto, porta la più piccola al nido; anzi è in ritardo e quindi scappa via veloce veloce. Fantastico! Questo è proprio l'obiettivo che ci si prefiggeva con questa iniziativa: vedere se è possibile creare dei gruppi di bambini che vanno a scuola insieme

accompagnati da qualche genitore e non da tutti!

Distribuiamo i caschetti ed i giubbetti: tutti indossano l'attrezzatura con grande diligenza, tranne mia figlia che trova che il caschetto non le doni proprio per niente (è una quasi preadolescente, dovete capirla!) e che il giubbotto ad alta visibilità non è trendy (mi aspetta un periodaccio, che ne dite?). In ogni caso: sono tutti pronti! Mio marito scatta anche delle foto! "Sorrideteci! Cheeeeeese!".

8.15: è l'ora della partenza! E allora si parte! Io mi immergo con grande serietà nel mio ruolo di "accompagnatore" e quindi, dato che il nostro percorso prevede, proprio alla partenza, di attraversare un viale di grande traffico (leggi Viale MONZA), al verde del semaforo mi metto a metà del nostro serpentone e blocco con la mano gli automobilisti che, girando dall'incrocio intersecante il semaforo, dovrebbero passare: mi sento importante!! Comunque noto che ci guardano tutti: i pedoni sorridono benevoli e ci indicano e

► da pag. 13

gli automobilisti tendenzialmente rallentano e aspettano pazienti il nostro passaggio; saranno i giubbetti!! O forse è la forza del gruppo!

Andiamo più lenti di quanto io e mia figlia siamo abituati, ma aspettiamo tutti e tutto si svolge senza incidenti: i bimbi se la cavano proprio bene.

Ad un incrocio incontriamo il gruppo di un'altra fermata. Ci aggregiamo e così tutti insieme arriviamo all'entrata di scuola (per primi!!!). I bambini sono stati informati che dovranno parcheggiare le loro biciclette e legarle (la prudenza non è mai troppa!). Arrivano anche gli altri gruppi. Bello!! Tutti questi giubbetti gialli!! Tutti questi bambini allegri per questa passeggiata-biciclettata che di solito non fanno e che invece si rivela



veramente carina, proprio perché fatta in gruppo. Ma quelli che vedo più eccitati e pieni di adrenalina sono "gli accompagnatori" i genitori/nonni/zii/amici che per una mattina hanno fatto veramente qualcosa di diverso. Tutti ciarlieri e con il sorriso sulle labbra, mi pare di cogliere che, anche per loro, come è stato per me, è stato quasi come partecipare ad una festa.

Accompagnando anche un bimbetto **sulla bici con le rotelle**, con andatura ondeggiante e con un cipiglio decisamente maggiore della sua statura arriva anche una delle volontarie che arriva da una delle fermate più lontane e difficili da gestire) che indossa: i) giacca a vento per arrampicate su roccia; ii) zaino tecnico da montagna pienissimo (ma di cosa??) completamente agganciato alle spalle a alla vita; iii) pantaloni in Polar-tech ...scherzo!!!!!! (si vede che mi piace prenderla in giro?)

Arriva anche il preside (non in bicicletta! AHI! AHI! AHI!) e guarda soddisfatto il bel gruppone di bambini che si accalcano per posteggiare le loro bici e allegramente iniziano la giornata scolastica.

Ecco! Infatti! E' questo che si nota più di tutto: c'è sicuramente più allegria del solito!

Noi "accompagnatori volontari" salutiamo ognuno che arriva quasi come se avesse portato a termine una grande e difficile prova (la scalata dell'Everest? la traversata del deserto?), scherziamo tra noi, commentiamo la nostra parte di esperienza e (qui parlo per me, ma spero sia così anche per altri) in un certo qual modo mi sento più vicina a queste persone.

SECONDO E TERZO GIORNO

Gli altri giorni l'esperienza si ripete, anzi molti bambini che il primo giorno non hanno partecipato, il secondo e il terzo vengono anche loro con le biciclette cosicché il gruppo è sempre più numeroso e festante. Nel gruppo della nostra fermata addirittura il papà che il primo giorno ci aveva portato i bambini e "si era allontanato sgommando" per arrivare per tempo al nido, non lo vediamo nemmeno più: lascia i bambini all'angolo e riparte direttamente (Siamo contenti di avergli fatto guadagnare un po' di tempo e di avere contribuito a diminuire il traffico automobilistico, no?), Anche mio nipote, che il primo giorno è andato a piedi, il secondo giorno viene in bicicletta e anche questo è un bel successo, visto lo scarso feeling che fino ad ora aveva con il mezzo! Avete visto la potenza dell'emulazione? Bene!

Stranamente ispirata da queste lente pedalate mattutine mi ritrovo a canticchiare tra me e me mentre pedalo un motivetto romanesco (chissà poi perché! Io di romanesco non ho niente!), adattandolo con parole idonee all'evento e che poco a poco si trasformano in rime. Arrivata a casa metto su carta il frutto della mia creatività e mi dico: "che bello se domattina lo canticchiassimo tutti mentre andiamo a scuola!" Alla sera faccio partecipe mia figlia di questa mia idea e le canto la canzoncina. "Bella!" Dice lei, sinceramente ammirata. "Che ne dici se la cantiamo domani mentre andiamo? Sarebbe carino, no?" Apriti cielo! "Ma sei impazzita????? Che vergogna!!! NO! NO! NO!" Ecco qua! La mia carriera di paroliere musicale bloccata da una figlia già con turbe adolescenziali! Mah!

Io comunque tramando il frutto della mia vena poetica su queste pagine e in fondo all'articolo vi riporto la mia canzoncina (Si può sempre riciclare!)

Ma a parte questo, direi che la cosa più bella che è accaduta è che finita l'iniziativa che durava per tre giorni, gli altri due giorni di scuola moltissimi dei bambini hanno continuato a venire in bicicletta, con i loro caschetti e giubbetti e direi che questo è stato il risultato più soddisfacente.

Solo una nota dolente devo sottolineare con rammarico..... Alla fine della terza giornata i volontari

di Ciclobby che così carinamente ci hanno aiutato nella gestione pratica dell'eventosi sono ripresi i loro bei giubbetti ad alta visibilità arancione che erano a disposizione dei volontari accompagnatori! Peccato!!!! Mi piaceva tantissimo e poi l'arancione mi donava così tanto!!!!

E per concludere

E per terminare direi....

1) un consiglio, uno su tutti, per chiunque, altre scuole di Milano, altri paesi o chiunque decida di organizzare un evento simile: trovate qualcuno pieno, anzi pienissimo di buona volontà che faccia partire la macchina organizzativa e che si impegni a trovare il primo gruppetto di volontari, anche pochi; secondo me l'iniziativa è così bella che altri se ne aggiungeranno senz'altro!

2) un po' di numeri riguardanti l'iniziativa, numeri che sono anche il modo ufficiale per valutare la bontà dell'evento in sé:

- **0** gli incidenti capitati (MAGNIFICO!)
- **1** gli insegnanti che hanno partecipato all'iniziativa (Questo NON E' BELLO!! Su decine di insegnanti ci saremmo aspettati una partecipazione maggiore, che avrebbe fatto bene all'iniziativa stessa.)
- **2** le riunioni ufficiali del gruppo di organizzatori
- **3** i giorni della durata dell'evento
- **8** il numero di rastrelliere che sono state regalate alla ns. scuola per la partecipazione e che ora noi guardiamo con orgoglio (sono bellissime, color oro!!!)
- **35** i volontari accompagnatori (sarebbero da nominare tutti quanti uno per uno, nome e cognome e ringraziarli di cuore)
- **78** i bambini che hanno partecipato a piedi!!
- **115** i bambini che hanno partecipato in bicicletta!!!

3) chiedo scusa per il tono di questo resoconto decisamente poco professionale e forse in qualche punto un po' esagerato ed ironico ma.... Mi veniva così!

E PER FINIRE LA CANZONCINA

Ma quanto è bello andare in bicicletta
Pedalando tutti insieme senza fretta
Ma quanto è bello andare a scuola in bici

Aggregati con me, poi me lo dici
Su forza amico mio dammi la mano
se non vuoi andare in bici Noi
camminiamo

Su forza amico mio noi ti aspettiamo
Ricorda che comunque andiamo
piano.□

Luisa, una mamma "accompagnatore volontario"

PEDALARE E DORMIRE

A Cura di Michele Mutterle

CON QUESTO NUMERO DI ADB, PRENDE IL VIA LA RUBRICA PEDALARE E DORMIRE, OVVERO, GLI ALBERGHI E I BED & BREAKFAST CONSIGLIATI DA ALBERGABICI, IL PORTALE CHE RACCOGLIE ORMAI PIÙ DI 1000 STRUTTURE. PER MAGGIORI INFORMAZIONI CONSIGLIAMO DUNQUE DI COLLEGARSI A WWW.ALBERGABICI.IT.

BED AND BREAKFAST LE CORONE fra la città di Verona ed il lago di Garda, offre un'occasione unica per conoscere la Valpolicella e la Lessinia. Sconto 10% ai soci e ai gruppi Fiab

HOTEL ROCA ESMERALDA ad Alicante - Spagna. Per i cicloturisti è l'ideale per il microclima mite presente tutto l'anno. Sconti ai gruppi e ai soci Fiab.

HOTEL PERTICARI a Pesaro. A due passi dal mare, aperto tutto l'anno. Nel cuore della riviera dei parchi. Sconto 10% ai soci e 15% ai gruppi Fiab.

HOTEL MILORD a Cesenatico. Le vacanze ideali per le famiglie. 30 bici e 10 seggiolini a disposizione degli ospiti. Sconti ai soci e gruppi FIAB da concordare a seconda del periodo.

BED AND BREAKFAST CASA DEL MIELE Cà Nogara a 5 km da Venezia. Casa veneta con ampio giardino e degustazione di miele. Sconti 10% ai soci e 20% ai gruppi Fiab.

BED AND BREAKFAST LA CERVA a Belluno, nel cuore delle Dolomiti. Trattamento familiare, giardino privato con possibilità di colazione all'aperto. City Bike e mtb gratuitamente a disposizione degli ospiti.



Un'Esperienza di Albergabici

Settembre 2005, volevo tornare nel Salento per una settimana di vacanza, volevo andare in treno, perché 900 + 900 km in auto non li avrei fatti neanche "a pagamento", volevo andare in agriturismo; consulto Albergabici nel sito Fiab e vedo "AGRITURISMO BIOLOGICO VILLA CONCA MARCO" a 11 km da Lecce, confinante con la riserva naturale di Cesine, prenoto, prendo l'Eurostar e vado.

Scrivo queste righe per dire che la scelta è stata felice, per il luogo, in mezzo a uliveti, fichi d'india, muretti a secco, per il mare pulito e trasparente, per la spiaggia lunga, selvaggia, per la gentilezza e la disponibilità dei gestori e proprietari, la sig.ra Angela coi suoi figli, Nino e Sirio in particolare, che hanno fatto passare in secondo piano la mancanza di cartine (c'è una rete di percorsi che tocca le masserie, il castello di Acaya, zone

archeologiche) e le bici poco funzionanti (con promessa che saranno ripristinate a dovere).

Questa breve nota vuole essere un invito a tutti gli aderenti Fiab di tenere conto, nei loro programmi di vacanze, di Albergabici, perché chi propaga la propria struttura vuole avere poi dei riscontri pratici ossia qualche presenza, ma è altresì vero che lo stesso deve assicurare un minimo di servizi per la bici e la mobilità sostenibile, la nostra rivista deve essere nelle receptions, il ciclista o l'ospite deve avvertire in qualche modo la presenza di Fiab.

Bene a una rubrica fissa per questo argomento sulla nostra rivista, per sollecitare un impegno maggiore da parte di tutti gli Amici della Bicicletta. □ Gianfranco Fantini

Ufficio biciclette del Comune di Verona

CICLO DI INCONTRI SU: CICLABILITÀ URBANA E MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Lo scorso mese di settembre, come negli anni precedenti, è stato scelto dalla Commissione Europea per promuovere, con maggiore impegno, la mobilità sostenibile.

A Verona si è scelto di focalizzare queste tematiche attraverso l'attuazione di un ciclo di incontri formativi rivolti, in momenti distinti, sia ai tec-

niche che agli amministratori.

Tema del ciclo di incontri: ciclabilità urbana e moderazione del traffico - azioni concrete per la mobilità sostenibile. Fare cultura quindi nella consapevolezza che il cambiamento passa attraverso la motivazione dei politici, ma anche attraverso la crescita professionale

e la valorizzazione delle risorse umane operanti negli enti pubblici ed effettivamente coinvolte nella pianificazione, progettazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali e di quelli educativi e culturali.

Gli incontri destinati ai tecnici ed agli operatori dell'area educativa

► da pag. 15

hanno affrontato le tematiche con un approccio specialistico tecnico ed operativo finalizzato ad accrescere le competenze grazie anche al confronto tra esperienze di operatori di diverse realtà e con l'obiettivo della ricerca di soluzioni efficaci ed omogenee.

Negli incontri rivolti agli amministratori, intesi nell'accezione più ampia del termine, sono stati trattati i medesimi argomenti facendo brevi cenni agli aspetti tecnici e dando maggiore risalto a quelli sociali e politici e lasciando spazio alle domande del pubblico.

L'apertura dei lavori di tutti gli incontri è stata tenuta dall'Assessore ai Lavori Pubblici e alla Mobilità ing. Carlo Pozzerle.

IL PRIMO INCONTRO - LA RETE CICLABILE DI VERONA, REALTÀ, CRITICITÀ E PROGRAMMI DI SVILUPPO - è stato dedicato: a) alla presentazione dello studio realizzato da Ecoistituto di Bolzano relativamente alla valutazione della domanda di mobilità complessiva della mobilità ciclistica (utilizzando i dati di una indagine statistica del Comune di Verona); b) all'analisi dell'offerta di infrastrutture, realizzate e in progetto, e delle criticità; c) alla valutazione delle potenzialità di mobilità ciclistica.

Lo studio ha messo in luce la distribuzione della domanda attuale evidenziando i problemi delle tratte nelle quali vi è poca richiesta e la necessità, per uno sviluppo tangibile della ciclabilità, della realizzazione della rete complessiva delle piste e percorsi ciclabili. Ha quindi dato spunti interessanti per lo sviluppo futuro e stimolato la predisposizione del piano - progetto della mobilità ciclistica per dare adeguate risposte all'utenza già presente e soprattutto per incoraggiare i ciclisti potenziali.

IL SECONDO INCONTRO - LINEE GUIDA PER PROGETTAZIONE DI INTER-



VENTI DI ?ODERAZIONE DEL TRAFFICO E PER LA CICLABILITÀ - è stato introdotto dall'ing. Giorgio Zanoni, dirigente del settore comunale Mobilità e Traffico.

Il suo intervento - Le scelte infrastrutturali legate alla classificazione delle strade - ha evidenziato che la progettazione della ciclabilità deve prendere origine dalle indicazioni della pianificazione che definiscono la gerarchia delle strade e quindi i requisiti di sicurezza per le varie componenti di traffico.

L'ing. Marco Passigato, consulente del Comune di Verona e l'ing. Michele Fasoli, responsabile dell'Ufficio Segnaletica, hanno illustrato le Linee guida per la pianificazione e



progettazione di percorsi ciclabili e interventi di moderazione del traffico con presentazione di casi studio. Sono state proposte tipologie diverse di infrastrutture in relazione al tipo di strada interessata dall'intervento ciclabile, ed è stata ampiamente illustrata la parte relativa alla normativa e alla segnaletica specifica.

Molto interessante e stimolante l'intervento - che ha avuto come tema La scelta progettuale nasce dal confronto tra diverse soluzioni alternative - dell'ing. Gilbert Lieutier, Capo progetti al CETE Méditerranée del Ministero Francese dei Trasporti, che ha mostrato con esempi concreti che, per qualsiasi intervento, sono possibili soluzioni progettuali diverse. Ha quindi sottolineato la necessità di uno studio approfondito prima della progettazione, e l'importanza di predisporre più soluzioni progettuali da sottoporre alla parte politica per poter scegliere, dopo aver valutato soluzioni alternative, il progetto più adeguato al contesto.

IL TERZO INCONTRO - LE ROTATORIE E L'UTENZA DEBOLE - ha affrontato la tematica specifica delle rotatorie, sistema di gestione del traffico non ancora molto diffuso nella nostra città. La giornata è stata introdotta dall'intervento su La sicurezza

stradale e i flussi di traffico dell'ing. Giorgio Zanoni.

L'arch. Alberto Marescotti, Responsabile dell'Unità Operativa Mobilità e Traffico del Comune di Padova, con una relazione su Le rotatorie come dispositivi di gestione delle intersezioni a favore della sicurezza degli utenti deboli, ha illustrato l'esperienza consolidata del Comune di Padova e ha sottolineato l'importanza della fase sperimentale e di monitoraggio prima della soluzione costruttiva definitiva.

L'ing. Alessia Barbiero, collaboratrice esterna del Comune di Verona, nel suo intervento su Principi di progettazione per ottimizzare le capacità funzionali delle rotatorie, ha approfondito i principi e le linee guida per una buona progettazione.

Infine, l'ing. Luca Della Lucia, Docente dell'Università degli Studi di Padova, con un intervento su Il monitoraggio delle rotatorie: best e bad practises, ha sfatato la convinzione che la rotatoria comunque migliora la sicurezza del nodo. Interventi mal progettati possono essere molto più costosi, sottrarre molto più spazio del necessario e soprattutto creare situazioni di pericolo. Ha quindi evidenziato l'importanza di una attenta progettazione e la necessità di una specifica competenza e specializzazione del progettista di questo tipo di infrastrutture.

IL QUARTO INCONTRO - UNA CITTÀ ACCOGLIENTE FAVORISCE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE - è stato impostato come convegno rivolto a tutti. La città accogliente, è l'ambiente in cui gli spazi urbani possono essere condivisi dalle diverse tipologie di utenti in maniera sicura e tale da migliorare la qualità della vita.

Il tema è stato affrontato da vari punti di vista, trasportistico, urbanistico, partecipativo, sociologico, salutistico, gestionale, coinvolgendo quindi vari attori specializzati in discipline e ambiti diversi.

Il programma del convegno è stato il seguente:

- Introduzione dei lavori, ing. Giorgio Zanoni - Dirigente Mobilità e Traffico del Comune di Verona
- Agenda 21 locale e gli impegni di Aalborg in tema di mobilità sostenibile, ing. Giuseppe Campanari - Dirigente Ambiente del Comune di Verona
- Sicurezza stradale e mobilità

Ufficio biciclette del Comune di Verona

Raccomandazione FIAB per il Portabiciclette Modello Verona

LA

FIAB consiglia il portabiciclette modello Verona per le sue caratteristiche originali e per la sua funzionalità.

Questa il senso della nota a firma del presidente della FIAB Luigi Riccardi pervenuta nel settembre 2005 al Sindaco di Verona.

Grande soddisfazione dell'Amministrazione Comunale per questa attestazione che riconosce a Verona un ottimo servizio reso ai ciclisti e quindi a favore della diffusione dell'uso della bicicletta.

Soddisfazione condivisa anche dall'associazione locale FIAB - Amici della Bicicletta, che ha contribuito, come partecipante al lavoro della commissione che ha progettato l'attrezzatura.

La metodologia scelta per la progettazione del portabiciclette è un altro aspetto molto qualificante del progetto. La collaborazione tra diversi attori, tutti motivati e interessati ma con punti di vista e esperienze diverse ha portato a ideare un prodotto di qualità che ha tenuto conto sia della funzionalità per i ciclisti, sia di quelli riguardanti la gestione, la manutenzione e altri ancora.

La prova della qualità è che il ciclo-parcheggio è molto apprezzato dai ciclisti veronesi.

Di conseguenza l'Amministrazione Comunale sta aumentando la sua diffusione perché alla dotazione iniziale di circa 400 posti bicicletta sono stati aggiunti altri 50 posti circa e ancora ne saranno installati a breve.

L'Università di Verona ha stimato favorevolmente l'attrezzatura del Comune e l'ha adottata come proprio cicloparcheggio. Ha già posizionato, a sua volta, circa 120 nuovi posti bicicletta.

Altre aziende locali stanno attrezzando nello stesso modo i loro parcheggi per dipendenti.

A breve sarà attivata la possibilità di aumentare

la dotazione di parcheggi per biciclette attraverso il contributo di negozi e aziende che potranno sponsorizzarne l'acquisto per posizionarli davanti alle loro attività.

La soluzione veronese adottata per il ciclo - parcheggio è diventata quindi una buona pratica da imitare.

AICC - Associazione Italiana Città Ciclabili - ha invitato il Comune a presentare questa sua iniziativa a un incontro tra rappresentanti degli Enti Locali che si è tenuto all'interno della 63a Esposizione Internazionale del Ciclo di Milano.

In quella sede il lavoro è stato apprezzato sia dai rappresentanti italiani sia da rappresentanti stranieri che si sono impegnati a far circolare l'informazione sul sito di European Cyclists' Federation.

A seguito del conseguimento dell'attestazione FIAB, dell'incontro di Milano, ma già da prima per le notizie riportate sul sito veronese, pervengono numerose richieste di informazioni di enti interessati ad adottare questa soluzione per il parcheggio delle biciclette.

Siamo molto compiaciuti del successo del nostro ciclo-parcheggio, e apprezziamo il fatto che possa diffondersi in altre città. ma la soddisfazione vera è quella di aver reso un buon servizio ai ciclisti urbani. □

Simonetta Bettio, Ufficio.biciclette@comune.verona.it www.comune.verona.it



sostenibile, Dott. Luigi Altamura - Comandante Polizia Municipale del Comune di Verona

- Strade accoglienti e sicure; una nuova concezione degli spazi: esperienze in Italia e all'estero, Bruno Gandino - Architetto Studio UR-BAFOR - Torino

- Mobilità urbana per le persone con difficoltà motoria, Giuseppe Stefanoni - Presidente GALM - Gruppo animazione lesionati midollari, Verona

- Gli spazi urbani come luoghi gradevoli e aperti all'incontro: l'ap-

proccio sociologico, Dott. Sara Raggio - Psicologa I.C.I.S.S. - Istituti Civici di Servizio Sociale, Verona

- Qualità urbana e comunicazione, Dott. Paolo Fabbri - Psicologo e Presidente dell'Associazione FIAB - Amici della Bicicletta di Verona

- Cassonetti e cestini: l'importanza di una attenta dislocazione, Dott. Maurizio Alfeo - Direttore AMIA - Azienda Multiservizi di Igiene Ambientale, Verona

- La segnaletica stradale e l'attenzione ai ciclisti e ai pedoni, Ing.

Michele Fasoli - Responsabile Ufficio Segnaletica - Mobilità e Traffico del Comune di Verona

- Portabiciclette Modello Verona: un servizio per lo sviluppo della ciclabilità, Simonetta Bettio - Ufficio Biciclette del Comune di Verona

- Spazi e scelte urbane per coniugare mobilità e movimento per la salute, Dott. Silvia Pogliaghi - Ricercatrice presso la Facoltà Scienze Motorie, Università degli Studi di Verona. □ Simonetta Bettio

I Ciclisti Salvano la Stagione Turistica. Il Presidente dell'APT : «UN VERO E PROPRIO BOOM»

di Nicola Guarnieri da l'Adige del 10.9.05, Cronaca di Rovereto -Trento-

DA ANNI SI PARLA DEL FASCINO DELLA VACANZA IN BICICLETTA E DEL NOSTRO BEL TRENTINO CHE SI PRESTEREBBE A QUESTE FERIE ALTERNATIVE E, SOPRATTUTTO, SANE ED ECOLOGICHE. QUALCOSA SI È FATTO IN TAL SENSO MA SEMPRE E COMUNQUE TROPPO POCO SE RAFFRONTATO CON I PAESI DEL NORD EUROPA, AVANTI ANNI LUCE A NOI FIGLI DELL'ITALIA AUTOMOBILISTICA. STAVOLTA, PERÒ, I TURISTI A DUE RUOTE, PUR NON SOLLECITATI DIRETTAMENTE, HANNO CONTRIBUITO A SALVARE UNA STAGIONE CHE POTEVA DIVENTARE FALLIMENTARE

La conferma arriva direttamente dal presidente dell'Apt Rovereto e Vallagarina Marco Fontanari. «È stato un vero boom. Quest'anno la città e l'intero comprensorio sono stati letteralmente presi d'assalto dai cicloturisti. Per la quasi totalità si tratta di tedeschi e questo non stupisce.

Da anni, infatti, in Germania si vivono le vacanze in bicicletta. Stavolta, però, gli appassionati non si sono limitati al lago di Garda ma hanno puntato sulla città della Quercia e sui dintorni. E non si è trattato di un mordi e fuggi ma si sono fermati, hanno dormito e consumato qui. Insomma, diciamolo chiaro: hanno salvato la stagione turistica».

Dunque, l'estate 2005 sarà ricordata per il nuovo genere di visitatore, capace di spendere e, cosa tutt'altro che secondaria, di non inquinare visto che sceglie il mezzo di trasporto più ecologico in circolazione, la bicicletta appunto. L'aspetto curioso, tra l'altro, è che l'azienda di promozione turistica non ha organizzato una campagna pubblicitaria mirata alla bici.

«No, decisamente no. - annuisce Fontanari - Avevamo promosso il cicloturismo in maniera leggera quando abbiamo ospitato la tappa del Giro d'Italia ma quest'estate siamo stati anticipati dai tedeschi. Anziché invitarli noi con pacchetti interessanti e con un'immagine della Vallagarina a misura di bici, sono stati loro a scegliere questo tipo di vacanza.

Però abbiamo imparato la lezione e il prossimo anno punteremo su questo per attirare i turisti».

Ristoratori e albergatori sono soddisfatti. Almeno per una notte, infatti, i bikers hanno soggiornato a Rovereto. «La sistemazione che preferiscono è il bed & breakfast e in tal senso ci stiamo organizzando. Se però ci fosse anche un campeggio...». E qui cala la nota dolente visto che lo stesso problema è stato denunciato dal Moto club Pippo Zanini che, per il tradizionale e gettonatissimo raduno in città, deve sempre farsi in quattro per ospitare i centauri che arrivano da tutta Europa.

Tornando al cicloturismo, in Trentino e in genere in Italia si è sempre considerato questo tipo di vacanza privo di ricaduta economica sugli operatori. «E invece non è così - spiega il presidente dell'Apt - perché quest'anno abbiamo avuto la dimostrazione che chi viene in ferie con la bici non è affatto un turista di serie B».

Meglio tardi che mai, verrebbe da dire, visto che in Europa, come detto, sono avanti anni di una generazione sulle offerte di vacanze a due ruote. Che se per qualcuno significa risparmiare la benzina che ha raggiunto ormai prezzi folli, per altri è una vera e propria filosofia di vita, un modo per viaggiare ad una velocità che consenta di gustarsi il paesaggio e di incontrare la gente.

In Italia, tra l'altro, siamo indietro anche sulla rete di piste ciclabili, percorsi protetti che evitino agli appassionati incontri ravvicinati e pericolosi con automobilisti nevrotici.

Proprio per rientrare in questo giro, dice orgoglioso Fontanari, «abbiamo deciso di prendere parte al progetto bici che contempla il percorso della via Claudia Augusta, ovvero una serie di ciclabili collegate tra di loro che collegano la Germania con la Pianura Padana. Tutte le piste di valle sono unite a quella che scende dal Brennero e permettono anche di raggiungere i percorsi per mountain bike sul Baldo

Nel 2006 si lavorerà moltissimo su questo percorso». Dunque la bici, e il cicloturismo in particolare, è finalmente considerata un risorsa. E pensare che, quando la Provincia realizzò la prima pista ciclabile lungo l'Adige, i cori di disapprovazione sommersero quelli di plauso. □



Se

Commento AdB FIAB di Trento

di Manuela Demattè

L'APT di Rovereto si stupisce, noi invece sull'afflusso di cicloturisti tedeschi in Vallagarina una mezza idea ce l'avremmo... E' una delle "mission" della FIAB diffondere la pratica del cicloescursionismo, una forma di mobilità lenta attenta e partecipata, che rispetta l'ambiente e vuole conoscerlo da vicino. Facciamo insomma, com'è in voga dire, "marketing territoriale".

Noi della FIAB di Trento la promozione delle nostre cicliste - e del SRVA che le costruisce - la portiamo avanti da anni; in particolare, con i ciclisti tedeschi di ADFC abbiamo un gemellaggio ultradecennale, andiamo in Baviera ai loro megacicloraduni da 1200 partecipanti, loro vengono ai nostri e dal 1997 coordiniamo la tappa trentina del loro cicloviaggio Monaco-Cesenatico, organizzandone l'accoglienza prima in centro a Trento e dal 2002 a Nomi, dirottati là per far conoscere il primo Bicigrill d'Italia, che la FIAB ha lanciato.

Preparare una tappa significa per noi non solo adempiere a tutti gli impegni burocratico-organizzativi ma soprattutto curare attentamente l'aspetto promozionale, come per es. andare a prelevare gli ospiti alla tradizionale Wasserpause di Roverè della Luna ed accompagnarli lungo la Ciclopista del Sole; nei discorsi di benvenuto aggiornarli sui progressi delle nostre ciclabili ed invitarli a tornare a pedalare da noi con le loro famiglie; fargli sempre trovare le cicloguide più recenti e qualche altra brochure del Trentino sui tavoli del pranzo.

Nell'ultimo cicloviaggio Monaco-Verona i tavoli della cena al Pedavena erano apparecchiati con 400 copie di "Radwege des Trentino" e per la Wasserpause al Bicigrill di Nomi era

pronto altro materiale in tedesco. Vuoi vedere che a forza di insistere, poi loro...a volte ritornano ?

Del resto, se un cicloescursionista veneto in visita alle nostre cicliste ha potuto osservare compiaciuto "qui non serve più andare in Austria", può darsi benissimo che i tedeschi dal canto loro si siano convinti che non è più necessario fermarsi in Austria o in Alto Adige, per le vacanze con l'amata bicicletta, ma che è finalmente possibile venire anche da noi. □



QUELLI CHE LA BICICLETTA...

...accentua l'ipertrofia prostatica
 ...è pericolosa
 ...ti fa respirare un sacco di smog
 ...arrivi sudato in ufficio
 ...non puoi mettere le gonne
 ...arrivi tutta spettinata
 ...ti vengono i polpaccioni
 ...ci sono le rotaie del tram
 ...poi te la rubano
 ...c'è troppo traffico
 ...non è possibile nelle grandi città
 ...quando ero giovane l'usavo anch'io
 ...ce l'avevo, ma l'ho data via
 ...è povera
 ...ce l'ho in cantina ma ha le ruote sgonfie
 ...non ho un posto dove metterla

...quando piove ti bagni
 ...quando ero al paese dove sono nata la usavo anch'io
 ...si fa fatica in salita
 ...d'inverno fa troppo freddo
 ...le luci non funzionano
 ...d'estate si suda un casino
 ...l'anno prossimo me la faccio regalare anch'io
 ...e se poi cado?
 ...c'è troppo pavè
 ...ho paura dei camion
 ...ti aprono di colpo le portiere delle auto
 ...la uso in vacanza
 ...in città va bene solo per andare nei parchi
 ...ci si mette troppo tempo
 ...mi piacerebbe, ma...

Mobilità sostenibile? ... Proviamoci insieme!

UNA

MOBILITÀ SOSTENIBILE È POSSIBILE. CHIEDE UN CAMBIAMENTO DELLE NOSTRE ABITUDINI, UNA RIFLESSIONE SUI VALORI DI QUALITÀ DELLA VITA URBANA, UNA CONSEGUENTE SCELTA DI STRATEGIE PER LO SVILUPPO LOCALE, UN INVESTIMENTO SULLA RICERCA TECNOLOGICA E LA SPERIMENTAZIONE DI BUONE PRASSI.

Proviamoci insieme! L'invito ci arriva dalla DG Ambiente della Commissione Europea, che per il quarto anno consecutivo, ha indetto, dal 16 al 22 settembre dello scorso anno, un'intera settimana dedicata a questi temi ed alla sperimentazione di soluzioni sostenibili per la mobilità ed il traffico locale.

L'associazione Ulisse-FIAB, Cicloturisti e ciclisti urbani di Trieste, da sempre promotrice della mobilità alternativa per il trasporto urbano ha raccolto l'invito per estenderlo alla città.

Il primo soggetto coinvolto nella promozione di quest'evento internazionale, ma al tempo stesso strettamente legato al territorio locale, è stato l'Assessorato all'Ambiente Mobilità e Traffico dell'amministrazione comunale. Grazie alla sensibilità di questo Assessorato per le azioni a favore dello sviluppo sostenibile ed alla recente attivazione del Forum di Agenda 21 Locale, il Comune di Trieste ha prontamente aderito alla Settimana Europea della Mobilità ed alla giornata internazionale "In città senza la mia auto" che ha concluso la manifestazione il 22 settembre.

Seconda solo a Brunico, Trieste ha anche anticipato, con questa scelta, l'invito dell'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) a far coincidere la giornata internazionale "In città senza la mia auto" con una giornata di limitazione del traffico a motore privato in tutte le città italiane.

La Settimana Europea della Mobilità a Trieste si è svolta dunque secondo un programma fitto di iniziative e curato da Ulisse-FIAB per stimolare la città sui temi di una mobilità diversa e alternativa al mezzo a motore privato.

Nel programma, pur necessariamente legato alla realtà di Trieste, erano comunque presenti spunti/idee e proposte per permettere a tutti di collaborare anche da lontano. Ne sono un esempio il concorso "Storiemobili, racconti brevi per mezzo pubblico" iniziativa ideata per regalare un momento di lettura agli utenti dei mezzi pubblici. O, ancora, Storiemobili SMS, 160 caratteri per raccontare una storia, nell'occasione legata ai temi della Settimana Europea della Mobilità. Gli Sms sono stati pubblicati sul sito www.storiemobili.it.

Altre due iniziative a cui è stato possibile partecipare anche da fuori Trieste: **FACCI LO SCATTO** e **RUOTALIBRO**.

FACCI LO SCATTO

Parcheggi impossibili? Slalom col passeggio? Code infernali? Barriere architettoniche? Situazioni ridicole? Pedoni distratti? Ciclisti spericolati? Soluzioni fai da te? Tutto il contrario del buonsenso? Un'idea geniale? Quando la strada è un'avventura... no nervi, ma ...facci lo scatto! "Scatta una foto e portacela!". Su questo si è basata la "mostra collettiva degli utenti della strada" allestita in occasione della "Settimana europea della mobilità". Un'occasione per riflettere insieme su come sia possibile migliorare il nostro vivere gli spazi urbani e condividere in modo civile l'uso comune della strada.

RUOTALIBRO

È il passalibro sulle due ruote, si ispira al più famoso "book-crossing", la campagna, iniziata nei paesi anglosassoni e ormai diffusa in tutto il mondo, per la liberazione dei libri dagli scaffali delle proprie case, perché i libri siano liberi di circolare e possano raggiungere più lettori possibile. Il ruotalibro non è niente di più che un passalibro che usa la bici. Con il ruotalibro i libri vanno liberati/lasciati sulle bici parcheggiate nelle nostre città o consegnati ai ciclisti incontrati per strada con la promessa che, dopo averlo letto lo rimettano in circolo, lasciandolo nuovamente libero di ruotare alla ricerca di un altro lettore in bici. Con il Ruotalibro la bici diventa, oltre che fantastico strumento di trasporto per le persone, un veicolo per i libri e le idee contenute in essi e per quel viaggiare lento e dal ritmo tranquillo, delle persone e delle menti, che tanto manca nel caos cittadino. □ *Stefano Cozzini*



Un

GIORNO QUALUNQUE DI UNA SETTIMANA QUALUNQUE DI UN PENDOLARE QUALUNQUE. IL TRENO 3360 VIAGGIA CON 131 MINUTI DI RITARDO. NON È "THE DAY AFTER" LA TRAGEDIA DI ROCCASECCA. È UN GIORNO QUALUNQUE DI UNA SETTIMANA QUALUNQUE E IL TRENO 3360 – PER IMPRECISATI MOTIVI – VIAGGIA CON 131 MINUTI DI RITARDO.

È singolare che un ritardo degno delle diligenze che attraversavano le praterie del nord America vengano comunicato con la accuratezza di quel minuto in più oltre i 130. Potremmo chiamarlo – con un inquietante ossimoro – un ritardo di precisione. Ma quel ritardo non è un ritardo eccezionale. È un ritardo qualunque di un giorno qualunque di una settimana qualunque. Fa parte del calvario quotidiano di un numero sempre crescente di pendolari che si affidano – spesso più per necessità che per scelta – al trasporto pubblico per recarsi al lavoro. La qualità del servizio ferroviario sulle linee dei pendolari (al nord, al centro, al sud, non c'è molta differenza) – linee di serie B per una chiara scelta, vuoi aziendale, vuoi di politica dei trasporti – è evidentemente indecorosa. Anzi

particolare quello agricolo) e il rafforzamento dei settori "romacentrici" (in particolare il terziario), con la conseguenza che molte città della provincia hanno smesso di avere una propria economia e sono diventate "satelliti" della Capitale e i suoi abitanti si sono trasformati in pendolari.

Nessuno ha pensato di governare (seriamente, almeno) questo fenomeno attraverso la realizzazione di infrastrutture e servizi adeguati alle importanti trasformazioni e il trasporto ferroviario, l'unico mezzo che con una qualche efficienza consentiva ai pochi (allora) viaggiatori di spostarsi da e verso Roma, non solo non è stato oggetto dei necessari interventi di innovazione tecnologica e di adeguamento, ma è stato progressivamente sempre più trascurato.

I risultati sono sotto gli occhi di

sicuramente non condivisibile.

Né si può dire, come avviene spesso, soprattutto nelle iniziative del centrosinistra, che bisogna fare la "cura del ferro" e che la cosa più importante è quella di potenziare il trasporto pubblico, e poi – in bilancio – stanziare cifre irrisorie alla bisogna. Le politiche dei trasporti si fanno coi bilanci e con gli stanziamenti e non con le parole. E allora appare del tutto incongruente che la Regione Lazio, per bocca di gran parte dei suoi esponenti, esprima soddisfazione perché il CIPE dia il via libera ad un'opera come la bretella Cisterna-Valmontone che costa 700 milioni di euro, ma faccia ben poco (anche sul piano degli investimenti) per dare ai pendolari un servizio efficiente. La Regione Liguria ha denunciato Trenitalia per inadempienza.

ROCCASECCA: TRAGICA FATALITÀ O DRAMMA EVITABILE?

termini come "qualità" e "servizio" potrebbero persino apparire impropri, attese le circostanze.

Ma da cosa nasce il pendolarismo? Perché centinaia di migliaia di persone scelgono di percorrere lunghe distanze ogni giorno per andare a lavorare?

Il fenomeno – essendo tutt'altro che marginale – va inquadrato in un contesto molto ampio e deriva dalle politiche urbanistiche e abitative in stretta connessione con aspetti sociali ed economici. In estrema sintesi si può dire che da un lato c'è stata una lenta ma costante emorragia demografica dalla Capitale all'hinterland, dovuta a diversi fattori tra cui l'andamento del mercato immobiliare, la scelta di pianificazioni urbanistiche prive di programmazione infrastrutturale che ha portato a costruire moltissimi insediamenti abitativi nei comuni della provincia (senza tenere conto della domanda di mobilità che ne sarebbe conseguita), il fenomeno dell'abusivismo edilizio, spesso con la connivenza di amministratori compiacenti. Dall'altro lato c'è stata una trasformazione dell'economia territoriale che ha visto il forte indebolimento di alcuni settori "periferici" (in

tutti e l'atteggiamento dei pendolari oscilla (sarà per questo che si chiamano pendolari) tra la malinconica rassegnazione e la rabbia incontenibile.

Spero che nessuno cominci a scomodare la fatalità o la sfortuna per giustificare il drammatico incidente di Roccasecca, magari scaricando tutto sui macchinisti. Sarebbe troppo facile e da irresponsabili. Quando si gestisce un servizio "al minimo", quando i guasti meccanici sono la norma e non l'eccezione, quando i treni viaggiano sempre in condizioni di sovraffollamento disumane, quando gli orari sono un optional e le stazioni luoghi di degrado, non si può chiamare in causa il destino. Queste sono scelte – politiche, soprattutto – che attengono la vita di tutti noi. E se chi ci governa – Berlusconi da un lato con le sue faraoniche opere pubbliche, ma anche Marrazzo dall'altro che è titolare del contratto di servizio con Trenitalia – decide che la politica delle infrastrutture e dei trasporti non ha tra le proprie priorità l'ammodernamento, il potenziamento, la messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali e locali, fa una scelta chiara e legittima, ma



Cosa aspetta Marrazzo a farsi carico dei sacrosanti diritti dei pendolari del Lazio?

Va infine sottolineato che, almeno nel centrosinistra, sembrano essere tutti concordi nel dichiarare la necessità di correggere lo squilibrio modale tra gomma e ferro in cui l'Italia vanta un ben poco invidiabile primato. Peccato che, in palese contraddizione con questi intendimenti, vengano caldeggiati interventi infrastrutturali che vanno nella direzione opposta, non solo per quanto riguarda il modello di trasporto, ma il modello produttivo e di consumo, perché non solo dobbiamo trasferire le merci dalla strada alla ferrovia, ma dobbiamo anche smettere di farle viaggiare queste benedette merci. E su questo non si può che dar ragione a Beppe Grillo quando dice che la Danimarca esporta migliaia di tonnellate di biscotti per gli Stati Uniti mentre gli Stati Uniti esportano migliaia di tonnellate di biscotti in Danimarca e si chiede sconsolato "Perché non si scambiano la ricetta? Tullio Berlinghi

Finanziare Gli Investimenti Per la Ciclabilità con il 3% Degli Stanziamenti Per Strade e Ferrovie

FINANZIARE LA LEGGE NAZIONALE N. 366/98 SULLA MOBILITÀ CICLISTICA CON IL 3PER CENTO DEGLI STANZIAMENTI PREVISTI PER LE INFRASTRUTTURE VIARIE E FERROVIARIE E DEFINIRE CRITERI E MODALITÀ PER L'ATTUAZIONE CON APPOSITO REGOLAMENTO DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

È la richiesta che è stata avanzata con un emendamento alla Finanziaria 2006 dall'Onorevole Carmen Motta ed altri deputati del gruppo interparlamentare "Amici della Bicicletta", affinché, dopo anni di assenza di risorse assegnate da Governo e Parlamento, la legge statale per il trasporto urbano e turistico in bici-

chetta possa essere rifinanziata in maniera adeguata e migliaia di progetti in sospeso possano essere attuati.

Il Presidente della Fiab, Luigi Riccardi, ha espresso viva soddisfazione augurandosi l'approvazione dell'emendamento. "Destinare alla mobilità ciclistica il tre per cento di quanto destinato a strade e ferrovie - ha dichiarato Riccardi - vuol dire dare dignità ad una modalità di trasporto sostenibile nelle aree urbane, nei collegamenti tra comuni e nei parchi e nelle riserve naturali.

Come molti ricorderanno, già nella proposta di legge, predisposta dalla Fiab e depositata in Parlamento ad opera dell'allora deputato Paolo Galletti (e divenuta poi la legge 366/98), si chiedeva che il fondo annuale presso il Ministero dei Trasporti fosse alimentato con il 3% degli stanziamenti per le infrastrutture trasportistiche".

L'emendamento **non è stato ammesso** dalla Commissione Bilancio per "estraneità di materia". La deputata Carmen Motta si è comunque impegnata a non lasciare cadere l'argomento ed a presentare una apposita proposta di legge. □



1996 Cartolina inviata da Fiab e Uisp all'allora presidente della repubblica L.Scalfaro

A

metà dell'anno scorso si è svolta la terza edizione di Mendrisio MobiliTI, la conferenza internazionale dedicata alla mobilità sostenibile. L'evento, organizzato dal Progetto Cantonale VEL2, ha avuto quest'anno quale tema conduttore l'insegnamento e l'educazione alla mobilità sostenibile.

Due le sessioni di lavoro. Al mattino, sono stati esposti principi e strumenti per la formazione degli adulti. Nella sessione pomeridiana sono stati portati esempi per un'efficace sensibilizzazione e formazione dei ragazzi.

Interessante e di alto livello l'elenco dei relatori: si sono susseguiti esponenti dell'approccio hard al problema della mobilità, e quindi tecnici esperti in

interventi strutturali, con promotori di un approccio più soft, ovvero veri e propri esperti del mobility management, di quelle scelte operative meno invasive e quasi sempre meno costose.

Interessante la formula che definiremmo "di coerenza" individuata dagli organizzatori della conferenza: la quota di partecipazione, pari a 75 CHF, comprendeva 5 CHF di tassa sul CO2 della quale è stato possibile chiedere il rimborso su presentazione di un biglietto comprovante l'uso di mezzi di trasporto pubblici.

Per maggiori informazioni e per ricevere gli atti del convegno: www.vel2.ch. □ *Andrea Coscia*

Mendrisio MobiliTI

PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA URBANA

Eco

ISTITUTO DI BOLZANO (www.ecoistituto.it), DAL 19 AL 21 OTTOBRE DELLO SCORSO ANNO, HA ORGANIZZATO UN CORSO SULLA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA URBANA CHE SI È TENUTO NELLA MODERNA SEDE DI EURAC IN PROSSIMITÀ DEL PIÙ IMPORTANTE CROCEVIA DI CICLOPISTE DELLA CITTÀ. IN GENERE I CORSI E LE ESPERIENZE FINALIZZATE ALLA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA HANNO UN TAGLIO MOLTO TECNICO FINALIZZATO A SVISGERARE NORMATIVE, APPROFONDIRE PROBLEMATICHE TECNICHE O A PRESENTARE BUONE REALIZZAZIONI; SVILUPPARE LA CICLABILITÀ SIGNIFICA ANCHE PROMOZIONE, MARKETING E POLITICHE MIRATE. IL CORSO DI BOLZANO HA SVILUPPATO SOPRATTUTTO QUESTO ASPETTO E SI È ARTICOLATO NELLE SEGUENTI FASI.

PRIMA GIORNATA - ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

Hans Glauber e Andrea Leveranno di Ecoistituto hanno introdotto i lavori sviluppando i temi "la mobilità del XXI secolo, dall'automobilità alla multimobilità" e "che cosa è un piano della mobilità ciclabile". Del tutto condivisibili alcuni passaggi di Hans quando parla di passare dalla cultura del possesso a quella dell'accesso, di fare educazione alla mobilità, della necessità che alla mobilità ciclistica venga riconosciuta la dignità degli altri sistemi di mobilità e soprattutto che le scelte di mobilità siano un fatto culturale che nasce nelle nostre teste.

Andrea, a proposito di multimobilità, fa presente che la bici deve entrare nella "catena della mobilità", cioè essere un punto forte dell'intermodalità e questo richiede una indispensabile efficienza di servizi e di informazione. Andrea prosegue ricordando che un vero piano ciclabile deve partire dalla quantificazione della domanda e darsi precisi obiettivi sostenuti da strategie hard e soft e dalle risorse necessarie, il tutto coordinato all'interno del piano complessivo della mobilità altrimenti i piani ciclabili restano soltanto delle buone intenzioni un po' improvvisate.

SECONDA GIORNATA - ANALISI E PIANIFICAZIONE DELL'OFFERTA

Hans de Jong dell'ICE di Breda, Olanda, ha portato l'esempio olandese sviluppando la relazione tra domanda e offerta, punti forti e deboli dell'offerta, i cinque criteri qualitativi della progettazione della mobilità ciclistica, la progettazione delle infrastrutture e la pianificazione della sicurezza. Interessante la visione per le città olandesi: ora hanno il 30% di mobilità in bici e il 70% in auto, la prospettiva per il 2040 è l'inversione delle proporzioni. La risposta secondo gli olandesi è "lo

spazio condiviso", una sorta di strade, che in Italia definiremmo residenziali, nelle quali le auto devono essere sullo stesso piano delle biciclette e dei pedoni. L'idea è di passare da una cultura di città per le auto a città per i pedoni ove le auto passano ugualmente ma a bassa velocità.

TERZA GIORNATA - INFORMAZIONE, COMUNICAZIONE E MARKETING

Thomas Krag, già presidente ECF e Direttore della associazione dei ciclisti danese, ha portato l'esempio del suo paese sviluppando le esperienze di comunicazione e marketing, legati a target group differenti. Thomas ha fatto presente che il piano ciclabile deve essere costruito assieme da tre attori: i politici, i tecnici ed i cittadini e che ogni problema ha sempre più soluzioni, si tratta di valutare i pro e contro di ognuna di esse. Thomas ha proseguito facendo presente come in Danimarca non ci siano norme ma linee guida, e questo consente ai tecnici maggiore e migliore fantasia progettuale e di risultato. Ha concluso dicendo che gli spazi urbani devono essere spazi di aggregazione e non di traffico, che bisogna mettere le persone al centro delle politiche e aumentare la qualità degli spazi pubblici in quanto la città è degli esseri umani e non delle auto.

In conclusione del corso si sono sviluppate tra i partecipanti alcune idee su come trasportare in Italia le esperienze conosciute e come costruire reti di promozione della ciclabilità.

Complessivamente il corso ha avuto un buon successo sia in termini di partecipazione, circa 35 tecnici in rappresentanza di una quindicina di località, che in termini di contenuti in quanto l'importanza del marketing e della comunicazione "emozionale" sono elementi generalmente trascurati nelle politiche di mobilità.

In sintesi non basta costruire piste ciclabili per avere i ciclisti, ma è necessario promuovere l'immagine della bicicletta come elemento di convenienza ma soprattutto di piacere, di bellezza e di socialità. L'offerta trasportistica per promuovere la ciclabilità urbana non può essere costituita solo da alcune piste ciclabili disordinate, scomode e insicure, ma deve essere un'offerta ottimale, ben dimensionata, gradevole, sicura, premiante, riconoscibile, completata da una segnaletica efficiente e da una serie di servizi al contorno come cicloparcheggi sicuri e diffusi, cicloneggi, intermodalità con altri sistemi di trasporto.

Il tutto deve essere promosso con i moderni mezzi della pubblicità, ricca ed accattivante. Promuovere la ciclabilità significa promuovere la salute dei cittadini, significa ridurre i costi sociali per l'inquinamento, per gli incidenti, per la solitudine e offrire una reale infrastruttura di trasporto che consenta a tutti autonomia e indipendenza. □ *Marco Passigato*



LA CICLABILITÀ URBANA IN ITALIA

Documento di AICC
Associazione italiana Città Ciclabili

SEMPRE PIÙ EVIDENTE LA TENDENZA IN ATTO A FARE UN MAGGIOR USO DELLA BICICLETTA COME MEZZO DI TRASPORTO URBANO. E' CONSISTENTE NEL CENTRO-NORD MA ANCHE NEL SUD DEL PAESE SI REGISTRANO SEGNALI INCORAGGIANTI. LO STESSO DATO DELLE VENDITE DELLE BICI CONFERMA IL TREND POSITIVO: NEL 2002 SE NE SONO VENDUTE 1.384.000, NEL 2004 1.666.000.

Quali sono i fattori essenziali che stanno alla base di questa continua crescita?

- 1) le condizioni oggettive: il clima, le città piccole e pianeggianti;
- 2) la congestione del traffico automobilistico con i suoi effetti sulla mobilità, sempre più lenta e sulla qualità dell'aria;
- 3) i provvedimenti che sono in fase di realizzazione in molte città per destinare spazi alla bicicletta e quelli finalizzati alla moderazione del traffico: nell'anno 2000 erano poco più di 1000 i km di piste ciclabili in ambito urbano e circa 3500 i km di piste e/o di itinerari ciclabili di carattere provinciale, ora si stima che siano quasi 4000 i km in ambito urbano ed oltre gli 8000 i km extraurbani; i Comuni di piccola e media dimensione stanno lavorando con metodo ed intensità di gran lunga superiore alle grandi città. Oltre il 50% delle Province Italiane si occupano di ciclabilità del territorio, con approcci diversi ma con la tendenza prevalente di dotarsi di "piani provinciali per la mobilità ciclistica".
- 4) la crescente attenzione al mantenimento della salute ed alla cura del corpo;
- 5) il costo dei carburanti (facendo 10/12 km al giorno in bicicletta si risparmiano circa 50 euro al mese).

Siamo finalmente usciti da una fase pionieristica. Ma, pur apprezzando il cammino percorso, non possiamo essere soddisfatti del rapporto bicicletta - politica della mobilità.



LA BICICLETTA È UN MEZZO DI TRASPORTO

La bicicletta non è un mezzo di trasporto "alternativo". Essa è un **mezzo di trasporto**. Deve essere preso in considerazione come tale nell'ambito della politica della intermodalità, e in assenza del quale la mobilità sostenibile diventa una chimera.

La ciclabilità in ambito urbano non può più essere considerata una questione marginale, occasionale, episodica ma parte integrante della politica della amministrazione e della gestione del territorio. A questo scopo è utile costituire presso gli Enti Locali "l'Ufficio Biciclette", abbandonando il "pudore" che ancora, troppo spesso, si riscontra tra gli amministratori pubblici nell'affrontare l'argomento.

LA BICICLETTA E L'INTERMODALITÀ

La bicicletta rappresenta - sulle brevi distanze - il mezzo di trasporto più efficace, più economico, più flessibile, il meno ingombrante, ad inquinamento zero, che può, ragionevolmente, soddisfare, meglio di ogni altro mezzo, una buona parte di quel 50% di spostamenti urbani, ed interurbani in molti casi, effettuati con l'auto per percorsi inferiori ai 5 km.

Nelle città europee, dove è stato metabolizzato questo concetto, e dove viene monitorato il modal split, la quota degli spostamenti in bicicletta non manca mai perché essa rappresenta una componente importante, da conoscere, quanto quella relativa al mezzo pubblico e quella relativa al mezzo privato. Lo studio e la conoscenza di questi dati è essenziale per promuovere la mobilità sostenibile e per definire di volta in volta gli obiettivi ai quali destinare le risorse disponibili.

Questo è il punto di partenza: la consapevolezza che la bicicletta è un mezzo indispensabile per realizzare una efficace intermodalità. C'è da auspicare che essa faccia, rapidamente, breccia tra i parlamentari, i consiglieri regionali, gli amministratori comunali e provinciali, tra i tecnici del settore perché questo renderebbe più semplice attivare i provvedimenti capaci di consolidare la tendenza in atto ed incentivare ancora di più l'uso della bicicletta.

LA SICUREZZA STRADALE

La sicurezza stradale rimane il primo problema che limita l'uso della bicicletta. E' noto che in ambito urbano sono localizzati il 75% degli incidenti stradali, il 72% dei feriti ed il 42% dei morti e di conseguenza, come è stato rilevato da una inchiesta recente, le strade delle nostre città sono tra le più pericolose dell'Europa anche per i ciclisti: nel 2003 i morti sono stati 325.

Nella direttiva ministeriale per l'adozione dei Piani Urbani del Traffico uno degli obbiettivi indicati è quello relativo alla sicurezza stradale: "la sicurezza della circolazione stradale deve in particolar modo interessare i ciclisti ed i pedoni".

LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, tra i provvedimenti di moderazione del traffico e di riqualificazione delle strade e delle piazze sono indicati quelli per la pedonalità e la ciclabilità che - quando sono stati attuati in tutta l'area urbana, come dimostrano le (poche) esperienze italiane e le (numerose) esperienze europee - sono risultati efficaci: nella riduzione degli incidenti e nella fluidificazione del traffico. I principali provvedimenti ai quali ci si riferisce sono:

a) la creazione di rotatorie, di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli automobilisti: incroci rialzati, attraversamenti pedonalizzati rialzati, marciapiedi continui, isole salvagente;

b) creazione di zone 30 km/ora e di zone residenziali;

c) creazione di reti di piste ciclabili protette a supporto della mobilità quotidiana;

d) miglioramento della fruibilità delle aree per pedoni e ciclisti con particolare riferimento ai bambini ed agli anziani fortemente penalizzati nell'uso delle strade e degli spazi pubblici;

e) misure per il miglioramento della sicurezza stradale nei tragitti casa-scuola, casa-lavoro;

L'articolo 208 del Codice della Strada impegna gli Enti Locali ad utilizzare i proventi delle sanzioni amministrative....."alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica nonché, in misura non inferiore al 10% ad interventi per la sicurezza stradale in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili".

LA SOSTA DELLE BICICLETTE

Osservando le nostre città, appare sempre più evidente, la necessità di predisporre spazi attrezzati per favorire una sosta sicura ed ordinata delle biciclette. Spazi numerosi e diffusi, presso ogni punto di interscambio: ferrovie, metrò, tram, bus, parcheggi per auto, e presso le scuole e le università, gli uffici pubblici, i centri sportivi, le aziende, i centri commerciali, nelle zone a traffico limitato e via dicendo. E' dimostrato che ad ogni offerta di punti attrezzati per la sosta delle bici corrisponde un aumento dell'uso del mezzo.

Occorre inserire nei regolamenti edilizi comunali l'articolo che preveda che: "in ogni cortile esistente, o di nuova edificazione, deve essere consentito il deposito delle biciclette di chi abita o lavora nei numeri civici collegati al cortile".

LA LEGISLAZIONE

Il Parlamento ha approvato nel 1991 e nel 1998 due leggi per incentivare la mobilità ciclistica. La legge 366/98 ha avuto un buon esito nella sua fase iniziale ma dal 2002, essa non è stata più rifinanziata. Noi chiediamo che nella prossima legge finanziaria il Governo proponga ed il Parlamento approvi il rifinanziamento del fondo costituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per accelerare la realizzazione dei progetti approvati e presentati dagli Enti Locali.

Proponiamo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio di promuovere il censimento sulle dotazioni di piste, spazi e percorsi riservati all'uso della bicicletta. Si propone di costituire una "stazione di rilevamento e di monitoraggio" per la conoscenza dello stato di dotazione di strutture specificatamente dedicate alla ciclabilità per orientare l'azione del governo in questo settore.

Tutte, o quasi, le Regioni si sono dotate negli anni 1990/95 di una legislazione sulla materia della ciclabilità, sarebbe opportuno aggiornarla e renderla funzionale ad accelerare l'attuazione dei provvedimenti che favoriscono questa modalità di spostamenti.

La legislazione nazionale e regionale deve destinare risorse per: a) sollecitare gli enti locali a rilevare il modal-split; b) accrescere la quota degli spostamenti con la bici; c) attivare presso gli enti locali, le aziende pubbliche e private, i mobility manager, le università, flotte aziendali di biciclette per gli spostamenti dei dipendenti durante la giornata lavorativa e/o per il tragitto casa-lavoro.

I PRODUTTORI DI BICICLETTA

L'industria del settore dovrebbe guardare con attenzione al continuo e costante aumento dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano e predisporre e promuovere, anche per questa tipologia, un mezzo di qualità adeguato al suo utilizzo e alle caratteristiche delle nostre città (per esempio la pavimentazione) ed attrezzato per raggiungere in sicurezza il luogo di lavoro, la scuola e via dicendo.

LA BICICLETTA FA BENE ALLA CITTÀ

Tutte le amministrazioni locali sono, in ogni momento, sollecitate dai propri cittadini ad affrontare il problema della mobilità: è sempre più evidente che non c'è il provvedimento risolutivo, ci sono provvedimenti che contribuiscono a migliorare la mobilità, la qualità dell'aria e a rendere più sicure le strade dei nostri centri urbani, tra questi, come è dimostrato dalle esperienze, quelli che favoriscono l'uso della bicicletta. Rivolgiamo, dunque, un appello ai Comuni, alle Province, alle Regioni ed al Parlamento affinché sia dedicata a questa problematica la necessaria attenzione e sia impressa una consistente accelerata alla attuazione delle misure indicate nel Codice della Strada, nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale affinché l'uso della bicicletta, come mezzo di trasporto urbano, diventi consuetudine.

Di questa consuetudine ne ha bisogno la mobilità urbana e, più in generale, la modernità e la bellezza dei nostri centri urbani. □ *Augusto Castagna*

LA SVIZZERA ALL'ATTACCO IN CAMPO TURISTICO



La Svizzera sta lanciando nuove offensive in campo naturalistico e turistico delle quali è bene prendere conoscenza. La più interessante è probabilmente quella denominata "Schweiz Mobil" (mobilità in Svizzera) il cui ambizioso obiettivo è quello di far diventare la Svizzera leader mondiale nella mobilità lenta, turistico - naturalistica ("Langsamverkehr") che comprende itinerari per bicicletta, mountainbike, passeggiate a piedi, pattini, canoa. Entro il 2008 la Svizzera sarà attraversata da una rete di migliaia di chilometri di piste e sentieri, tutti collegati tra loro, segnalati unitariamente, connessi con le vie motorizzate, suddivisi tra grandi itinerari nazionali e itinerari regionali, con punti di informazione, centri di ristorazione specia-

più interessanti nuove offerte per il turismo e il tempo libero. Secondo Peter Amig, direttore generale della Fondazione "Veloland Schweiz" sono stimabili in oltre 11 milioni annue le giornate di uscita in bicicletta determinate dalla esistenza di questa rete, con un fatturato aggiuntivo per gli operatori turistici stimabile in 150 milioni di franchi. La nuova rete prevede un numero limitato di nuove piste e sentieri ma piuttosto la messa in rete e valorizzazione di quelle già esistenti, il che porterà ad un insieme di circa 5000 chilometri di piste ciclabili. La domanda di turismo attivo nella natura è in grande crescita in tutti i maggiori paesi europei, ha detto Peter Amig; la Svizzera è molto dotata per questo tipo di turismo ma è rimasta un po'

arretrata rispetto ad Austria e Germania. Con il progetto "Schweiz Mobil" vuole passare in testa. "Questo progetto deve diventare un pilastro del turismo estivo in Svizzera". Naturalmente il progetto prevede intense campagne di comunicazione, alto livello di informatizzazione per facilitare le prenotazioni dall'interno e dall'estero, collegamenti organici con le organizzazioni turistiche e ciclistiche di tutti i principali paesi.

Il progetto si basa sull'impegno congiunto, finanziario ed operativo, della Federazione, dei Cantoni, di organizzazioni private operanti nel turismo e nella ristorazione, delle orga-

nizzazioni sportive. L'investimento globale diretto, stimato in un decimale di quello che è stato speso in Alta Valtellina per i campionati mondiali di sci, sarà sostenuto per il 90%, in misura paritetica, da Federazione e Cantoni e per il 10% dagli operatori privati. Si stima che il progetto "Schweiz Mobil" genererà ricavi annuali aggiuntivi di introiti turistici per 500 milioni di franchi, un elevato multiplo di quanto verrà speso.

Accanto a questo importante ed affascinante progetto, la Svizzera va all'attacco su altri fronti. Il Cantone

I PASSI GIUSTI PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

È disponibile la traduzione in italiano di "I passi giusti per una mobilità sostenibile", documento OMS sugli effetti dei trasporti sulla salute dei bambini in Europa, in cui oltre a presentare una rassegna della situazione europea, si promuove sinergie allo scopo di rendere positivi gli impatti dei trasporti sull'ambiente e la salute, in particolare quella dei bambini. Info: isde@ats.it ISDE Italia www.isde.it Via della Fioraia, 17/19 - 52100 Arezzo - Tel. 0575/22256 Fax. 0575/28676 E-mail: isde@ats.it

dei Grigioni ha annunciato la candidatura al riconoscimento come "patrimonio mondiale dell'Umanità" da parte dell'Unesco della "Ferrovia Retica e paesaggio culturale "Ambula/Bernina"". Il perimetro della nuova candidatura spazia da Thusis a Campocologno e confina con alcune zone del sistema della viticoltura di montagna del versante retico valtellinese che è stato oggetto di analoga domanda da parte della Provincia di Sondrio e della Fondazione Pro-Vinea. La vicinanza dei due progetti è un fattore positivo e si presta, in una ricongiunzione naturalistica - culturale dell'Alta Rezia, a interessanti sinergie. Ma anche le zone viticole di montagna del Vallese annunciano la loro intenzione a candidarsi come patrimonio dell'umanità dell'Unesco e questa è, probabilmente, una candidatura che si pone in concorrenza con quella del versante retico dell'Alta Valtellina.

Tutte notizie interessanti e che si muovono nella stessa direzione, in una visione aggiornata, del turismo naturalistico e attivo

Chi, soprattutto in Alta Valtellina, la zona più in competizione con la vicina Svizzera, crede che il turismo del nostro tempo sia fatto solo di sci e di condomini, avrebbe materia per pensare, sempre che tale difficile esercizio non gli sia ormai precluso.

Marco Vitale



lizzati, possibilità di far trasportare i bagagli da un luogo all'altro dell'itinerario. Così la Svizzera si pone l'obiettivo di diventare un paradiso soprattutto per i ciclisti, recuperando terreno nei confronti di paesi, come l'Austria e la Germania, che sono più avanti in questa direzione.

Come modello del nuovo ambizioso progetto si pongono proprio i 3300 chilometri di piste ciclabili già esistenti, frutto del progetto "Veloland Schweiz" (Svizzera in bicicletta) lanciato sette anni fa e che è rapidamente diventata una delle

Castlefield È UNO DEI QUARTIERI SIMBOLO DELLA RINASCITA DI MANCHESTER. UN TEMPO QUEST'AREA ERA CARATTERIZZATA DA FABBRICHE E MAGAZZINI, COMUNICANTI TRA LORO DA UNA FITTA RETE DI CANALI, E SOVRASTATA DAGLI IMPONENTI PONTI DELLA FERROVIA, MENTRE ORA ALCUNI DI QUEGLI STESSI EDIFICI SONO STATI RICONVERTITI E ALTRI NE SONO STATI COSTRUITI, CREANDO UNO DEI LUOGHI PIÙ ELEGANTI E SUGGERITIVI DELLA CITTÀ. ALLE PORTE DEL QUARTIERE, ALCUNI ANNI FA È STATA POSTA UNA SIMPATICA SCULTURA RAFFIGURANTE UNA ENORME BICICLETTA CON UN UCCELLINO SUL SELLINO. QUESTA SCULTURA È DIVENTATA IL LOGO DELLE CAMPAGNE PRO-BIKE PROMOSSE DAL GOVERNO LOCALE.

Manchester non è una di quelle città in cui si fa un largo uso della bicicletta, come del resto lo sono poche città in Inghilterra, ma negli ultimi anni questo mezzo ha incominciato ad essere preso seriamente in considerazione dalle autorità locali nelle loro scelte di pianificazione. La percentuale di spostamenti con la bici è ancora basso (3,24 % degli spostamenti per andare al lavoro) in una città che possiede una eccellente rete di trasporto pubblico come alternativa all'automobile per raggiungere il centro. L'obiettivo dichiarato è però quello di incrementare tale percentuale al 7,5% per il 2011.

Nel centro cittadino, la strategia adottata è quella comune a molte città senza grande tradizione nel campo della ciclabilità. Gli interventi fisici sul network (una rete attuale di circa 100 km) sono soprattutto di natura leggera (piste monodirezionali in carreggiata evidenziate da un diverso colore dell'asfalto, avanzamento degli stop ai semafori o soluzioni particolari per i ciclisti per l'attraversamento degli incroci, riduzione della velocità delle automobili e creazione di sensi unici nelle strade secondarie) che non richiedono lavori troppo lunghi e costosi, ma che non danno garanzie di sicurezza assolute. L'aspetto fondamentale sta nel fatto che tali interventi vengono realizzati ogni qualvolta si deve eseguire la manutenzione stradale.

Nel breve termine si ha l'impressione di disorganicità, ma via via, tale strategia può risultare vincente. Completano il network due grandi percorsi nella periferia sud, interamente immersi nel verde e ricavati da una antica linea ferroviaria dimessa. Durante la fase di pianificazione, oltre all'installazione di cartelli stradali specifici per ciclisti, sono stati predisposti numerosissimi parcheggi per bici in tutto il centro cittadino, ma soprattutto nelle vicinanze delle aree di maggior attrazione. Si pensi che nella sola zona delle università, si trovano quasi la metà di tutti i parcheggi. Anche ai privati è stato chiesto di fornire un numero minimo di spazi riservati alle bici da inserire negli edifici in costruzione. Purtroppo però il livello di integrazione tra bicicletta e i mezzi di trasporto pubblici è ancora insufficiente. Se da un lato è possibile trasportare la bicicletta sui treni locali e nazionali, questa opzione non è concessa sul Metrolink, la metropolitana leggera che attraversa tutta la città. Su pressione anche delle associazioni locali, si è però accordato che quan-

Il Futuro di Manchester passa anche dalla Bicicletta

do vi sarà l'estensione della rete del Metrolink, le vecchie carrozze saranno sostituite con delle nuove in grado di trasportare anche le bici.

Dal lato dell'offerta di ciclabilità quindi, le autorità stanno attuando tutte le strategie per rendere la bicicletta un mezzo competitivo (in termini di tempo, sicurezza e costi) rispetto alle altre modalità di trasporto. Anche dal lato della domanda, pos-

siamo riscontrare alcune buone iniziative volte ad aumentare il numero dei ciclisti. Dal 11 al 19 giugno dello scorso anno, partendo dalla piazza del municipio, si è svolta la Manchester Bike Week 2005 con lo scopo di promuovere la bici nelle scuole, al lavoro e come mezzo di svago.

Campagne per la promozione della bici a scuola sono già presenti da parecchi anni, soprattutto nelle scuole della periferia cittadina, come pure vi è comunanza di idee tra università e autorità locali per far sì che parte della grande popolazione di studenti universitari usi la bicicletta per recarsi a lezione. A tal proposito è stato nominato un apposito travel coordinator ed è stato istituito un cycle forum tra gli studenti. Altre interessanti iniziative riguardanti la promozione della bici sono state promosse in alcuni ospedali e all'aeroporto con l'intento di convincere un sempre maggior numero di dipendenti ad usare la bicicletta per recarsi al lavoro.

Il futuro di Manchester, che è iniziato ospitando i giochi del Commonwealth nel 2002, pare già scritto. I forti investimenti per riqualificare la città e tutte le ex-aree industriali, hanno stravolto la sua fisionomia classica. Da città industriale, Manchester diventerà un grande centro di ricerca (il numero di studenti universitari e post-universitari è uno dei più alti in Europa) e sede europea di molti customer service di importanti multinazionali, nonché la seconda città più importante d'Inghilterra. A giudicare dal numero di grattacieli che verranno realizzati, la popolazione aumenterà drammaticamente nel prossimo decennio e con essa i volumi di traffico.

La rete stradale urbana così com'è oggi, non sarà in grado di sostenere l'incremento veicolare previsto nei prossimi anni. La bicicletta potrà quindi trovare un suo spazio all'interno del modal-split cittadino, uscendo da quella sua condizione di mezzo per pochi affezionati, pioggia permettendo. □

Matteo Maulini



Le Bici a Noleggio delle Ferrovie Tedesche

A

ATTUALMENTE SONO A DISPOSIZIONE PER IL NOLEGGIO 4200 BICICLETTE DI **CALLABIKE** DISLOCATE IN VARI PUNTI DI QUATTRO CITTÀ TEDESCHE: BERLINO, MONACO DI BAVIERA, COLONIA E FRANCOFORTE SUL MENO.



Il sito internet presso il quale ci si può informare su tutto ciò che riguarda il noleggio delle biciclette della DB (Deutsche Bundesbahn) è: www.callabike.de, un sito in lingua tedesca, che include però un „English Summary“.

Per diventare utenti di questo sistema di noleggio delle biciclette, è necessaria un'iscrizione, che permette di ricevere un „numero personale“. È proprio l'iscrizione il passaggio più complicato per uno straniero che spontaneamente decida di utilizzare una bicicletta della DB. Si procede nel seguente modo:

1. Chiamare il numero di telefono cerchiato di rosso riportato sopra il coperchio della serratura elettronica (la „cassetta“ che si trova sul lato sinistro della ruota posteriore). L'operatore di callabike chiederà di comunicare i dati personali (nome e cognome, data di nascita, indirizzo, numero di cellulare) nonché il numero della carta di credito e il suo periodo di validità. Callabike preleva 5 Euro dal conto corrente, importo che rimane come credito e viene poi utilizzato per il pagamento del noleggio. Dopo questa procedura, si riceve un „numero personale utente“.

2. Comunicare all'addetto di callabike il numero della bicicletta che si vuole noleggiare (quattro cifre, è scritto sulla cassetta del sistema di bloccaggio). Egli vi rilascerà un numero di codice (anche questo di quattro cifre), che serve per sbloccare la bicicletta. Aprendo il coperchio sul quale è riportato il numero di telefono di callabike, compare un display, sul quale verrà digitato questo numero di codice. La bicicletta è ora utilizzabile. Basta togliere il cavo dalla cassetta della serratura elettronica, infilare il lucchetto nell'apposito foro e quindi si può partire. Lo stesso numero di codice serve anche per sbloccare la bicicletta dopo averla parcheggiata temporaneamente per una sosta durante il percorso (per parcheggiare la biciclet-



ta provvisoriamente, si preme il bottone laterale fino allo scatto).

3. Al termine del percorso, la bicicletta viene parcheggiata all'angolo di una strada e fissata ad un sostegno fisso, che non sia però un semaforo. Si apre il solito coperchio, si preme il bottone laterale fino a farlo scattare e alla domanda sul display : „return, yes“, digitare „yes“. A questo punto compare un nuovo numero di codice, che deve essere comunicato per telefono a callabike insieme al nome delle due strade dell'incrocio dove si è lasciata la bicicletta. Con questa telefonata

termina il periodo di noleggio.

La procedura viene notevolmente semplificata iscrivendosi come potenziale utente già prima dell'utilizzazione vera e propria. Andando sul sito www.callabike.de, è possibile iscriversi via internet, compilando un apposito modulo. Il „numero personale utente“ viene in questo caso comunicato via e-mail.

Nel momento in cui si vuole noleggiare una bicicletta, si procede poi in questo modo:

1. Digitare il numero cerchiato di rosso sul coperchio della serratura elettronica.

2. Telefonando col cellulare – nel caso in cui il cellulare sia impostato su „identificazione della chiamata“ e si venga quindi riconosciuti come utenti di callabike - si riceve immediatamente il codice per sbloccare la bici (che viene ulteriormente confermato via SMS). Se il numero di cellulare non viene automaticamente trasmesso, è necessario comunicare il proprio „numero personale utente“ all'operatore di callabike

3. Si procede quindi come sopra, al punto 2

Le tariffe del noleggio sono di 7 centesimi al minuto per un massimo di 15 Euro al giorno (24 ore). E' prevista una riduzione per chi noleggia la bicicletta per una settimana. Sono previste anche sanzioni nel caso in cui, per esempio, la bicicletta venga parcheggiata non correttamente ad un incrocio, o al di fuori dell'area cittadina, oppure l'indirizzo del posteggio non sia corretto. ■

