

# Amici della Bicicletta

PERIODICO DELLA **FIAB**

FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

IN BICI PER L'AMBIENTE



## ASSEMBLEA NAZIONALE FIAB

MILANO 14-15 MARZO 2009

**“VENT'ANNI E NON SENTIRLI”**

ADERENTE



[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

**1-2009**

Genn - Marzo

**ASSEMBLEA NAZIONALE FIAB Milano 14-15 marzo '09**

# VENT'ANNI E NON SENTIRLI

di Antonio Dalla Venezia *Presidente Fiab*

**I**l 20 aprile del 1989 atto costitutivo e statuto FIAB vengono registrati a Roma. Quasi sette anni di incontri, discussioni, proposte, in mezzo un grande turn over tra le associazioni; ma la decisione era presa. Nasceva la Federazione che si sarebbe occupata, da allora in poi, di difendere la bicicletta dalla morsa del traffico, da politici incapaci, da amministratori distratti. Certo, pensavamo di festeggiare l'avvenimento in maniera diversa ma il corso degli eventi ha deciso diversamente. Dopo la scomparsa di Gigi siamo tutti un pò più soli ma la scelta di organizzare a Milano la nostra assise annuale assume molti significati. Siamo determinati a portare avanti un lavoro appena iniziato, siamo consapevoli della bontà delle nostre idee, siamo riconoscenti verso colui che più di altri ha creduto in questo progetto.

Sarà proprio il rapporto tra passato e futuro il filo conduttore della prima giornata, con noi ci saranno gli amici della prima ora, coloro che hanno iniziato questo percorso e poi, per ragioni diverse, hanno preso altre strade; ci saranno i "veterani" della FIAB che con loro si confronteranno e nel mezzo ci saremo noi, tutti noi, ad ascoltare, a capire, a pensare.

Ma ovviamente non sarà un'assemblea come le altre, non potrebbe esserlo. Le ferite sono ancora aperte e quella sedia vuota dopo tanto tempo sarà a ricordarci che le sfide che abbiamo davanti necessitano di una grande coesione, di spirito di servizio, di impegno disinteressato; così come ci ricordava sempre Gigi.

## 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:

**Giancarlo Marini**

Stampa **La Nuova Tipolito**  
via F.lli Kennedy 43 Felina -RE-  
Numero chiuso il **28 febbraio 2009**

**11000 copie**

Redazione:

**Giulia Cortesi**

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. Solo per soci fiab

**Hanno collaborato**

M. D'Anna, Bicinsieme FIAB Parma, G. Cardinali, A.Dalla Venezia, P. Fabbri, G. Fantini, B. Genazzini, C. Gentile, G. Lopes Pegna, S. Malaguti, M. Migliori, A. Monzeglio, M. Mutterle, G. Palozzi, G. Pagliaccio, M. Passigato, C. Pedroni, M. del Rosso, A. Scagni, R. Sforza, R. Solari, D. Vicini.

Foto e disegni di: G. Biscaro, G. Cortesi, G. Fedi, B. Ferrari, A. Monzeglio, A. Mozzarelli, Provincia di Milano, U. Rovaldi, A. Scagni,

Foto di Copertina : A. Astolfi

## FIAB-ONLUS ORGANIZZAZIONE

**PRESIDENTE****Antonio Dalla Venezia**

Via Col di Lana, 9/A 30171  
Mestre (VE) ☎-fax 041-921515  
presidente@fiab-onlus.it

**SEGRETARIO****Attilio Pellarini**

Via Villaoscura, 48/4 33080 Porcia(PN)  
☎ 0434-922210 328-3090945  
pellariniattilio@tin.it

## FIAB-ONLUS Consiglio nazionale

**Dalla Venezia Antonio** *Presidente*  
presidente@fiab-onlus.it

**Fantini Gianfranco** *Vice Presidente*  
gianfranco@tuttinbici.org

**Gerosa Stefano** *Segr.Amministrat.*  
s.gerosa@tiscali.it

**Cerioni Massimo** mamocerioni@virgilio.it

**Chiarini Enrico** bici@studiochiarini.it

**Ferrari Giuseppe** ferrari@tin.it

**Licciulli Antonio** antonio@licciulli.it

**Morgagni Antonio** a.morgagni@tele2.it

**Pagliaccio Giulietta**  
giulietta.pagliaccio@mpiinformatica.it

**Passigato Marco** mapassi@tin.it

**Pedroni Claudio**  
claudio.pedroni@tuttinbici.org

**Pellarini Attilio** pellariniattilio@tin.it

**Schillaci Gianpaolo**  
schillaci.gianpaolo@unict.it

**Solari Romolo** alcedo@tin.it

**Vial Antonella** a.vial@virgilio.it

**Vicari Antenore** anten.vicari@ciaoweb.it

**Vicini Doretta** dorettavicini@fastwebnet.it



# GIGI RICCARDI E LA RIVOLUZIONE DELLA BICICLETTA

di Doretta Vicini

LA PROVINCIA DI MILANO RENDE OMAGGIO A GIGI

**La** bella sala degli affreschi di Palazzo Isimbardi, con ampie finestre sul giardino, era affollata già prima di iniziare e molti sono rimasti in piedi. Era il 19 settembre e la Provincia non avrebbe potuto scegliere data migliore per ricordare Gigi, perché in tutta Europa si festeggiava la settimana europea della mobilità sostenibile.

La serata si è articolata in tre momenti distinti. La prima parte prevedeva i discorsi ufficiali sul palco. Pietro Mezzi ha fatto gli onori di casa e ha poi passato la parola all'assessore comunale Edoardo Croci, lasciando concludere Antonio dalla Venezia. Ciò che abbiamo

ascoltato non sono stati i soliti discorsi d'occasione, ma parole sincere da cui trapelavano stima, ammirazione, affetto, rimpianto.

Sullo schermo sono iniziate a scorrere le immagini e improvvisamente Gigi era con noi: lo abbiamo visto disboscare gli argini del Naviglio Martesana, che sarebbero diventati una delle poche vere piste ciclabili della città, inconfondibile con la sua chioma leonina alla testa di un gruppo di volontari; abbiamo sentito la sua voce mentre parlava ai convegni e agli incontri ufficiali; lo abbiamo visto pedalare nei raduni e nelle manifestazioni. Molti di noi si sono riconosciuti nei momenti di impegno e di divertimento, che abbiamo condiviso con lui nell'ultimo ventennio. Francesco Borella, Augusto Castagna e la moglie Rosanna ci hanno raccontato di come è nata la sua pas-



sione per la bicicletta, di come si è trasformata in un coinvolgimento totale, delle numerose battaglie per rendere le città più vivibili, della disponibilità a collaborare con tutte le amministrazioni e delle numerose iniziative che l'hanno visto protagonista.

La terza parte è stata forse la più emozionante. Con naturalezza e semplicità i familiari, e molti di coloro che hanno avuto la fortuna di conoscerlo, di incrociare la loro vita con la sua, hanno raccontato aneddoti, citato frasi famose, riportato episodi divertenti, che come tessere di un mosaico hanno ricreato la personalità di Gigi in tutta la sua poliedricità: economista, geografo, formatore, esteta, sportivo, intellettuale, uomo onesto, disponibile, forte, coraggioso, infaticabile e lungimirante. Un grazie alla Provincia che ci ha regalato questo Amarcord all'insegna della serenità e del buonumore.



## Targa alla Memoria a Gigi Riccardi

Il 16 dicembre 2008 una targa alla memoria è stata assegnata a Gigi dalla Provincia di Milano nell'ambito della 54° Giornata della Riconoscenza, appuntamento fisso e occasione solenne con cui l'amministrazione provinciale offre ogni anno un riconoscimento a cittadini e associazioni legati all'area metropolitana milanese, che nel loro operato nei campi della cultura, dell'economia, della musica e dello sport si siano distinti per l'impegno civile e sociale a favore del territorio. Ecco la motivazione: "Milanese e profondamente legato alla città



, lavora nel campo della formazione e della ricerca. La sua passione civile si esprime nel tema della trasformazione urbana, e in particolare nella promozione dell'uso della bicicletta. Infaticabile animatore di manifestazioni, nel 1986 fonda "Ciclobby" e contribuisce a portare il tema della mobilità sostenibile al centro del dibattito locale e nazionale. Grazie a lui, la bicicletta è diventata simbolo di uno stile di vita alternativo alla frenesia urbana, improntato alla pacatezza e alla qualità della vita". Ha ritirato la targa la moglie Rosanna Turri.



# LAGHI, VILLE, VALLI per il XXI Cicloraduno Nazionale

IL POPOLO FIAB A VARESE

di Andrea Scagni

L'APPUNTAMENTO ANNUALE CON IL CICLORADUNO NAZIONALE FIAB È ORMAI UNA TRADIZIONE GIUNTA AL 21° ANNO DI ESISTENZA. MA COME OGNI VINO DI QUALITÀ, CHE PIÙ INVECCHIA PIÙ È BUONO, IL CICLORADUNO FIAB È UN EVENTO CHE MIGLIORA DI ANNO IN ANNO, ATTRAVERSO L'IMPEGNO DELLE ASSOCIAZIONI FIAB LOCALI COINVOLTE NELL'ORGANIZZAZIONE.

A Varese, quest'anno, il diversificato programma offerto ai partecipanti è stato approntato dall'associazione cittadina Ciclocittà con l'aiuto di Fiab Ciclobby Milano. Il risultato è stato all'altezza delle aspettative, con quattro percorsi tra cui scegliere ogni giorno, una sistemazione comoda e tranquilla per la maggior parte degli ospiti, una cena sociale in un'ambientazione di grande fascino, tipica delle più belle ville "di villeggiatura" della zona e, come sempre, la bella sensazione di una città "invasa" pacificamente dai ciclisti!

Il cicloraduno si inquadra quest'anno in un contesto di interesse cicloturistico più ampio dell'alto varesotto, costituendo una delle manifestazioni previste dal progetto Interreg "Bike Network" nella zona dei laghi lombardo-ticinesi per la promozione del turismo in bicicletta nell'area transfrontaliera tra Lombardia e Svizzera. Inoltre, in concomitanza con i Campionati del Mondo di ciclismo su strada svoltisi in settembre dello stesso anno, sono stati

stretti rapporti di collaborazione promozionale tra i due eventi.

Miracoloso è stato anche il contributo meteorologico alla buona riuscita della manifestazione: dopo una delle primavere più piovose dell'ultimo quarantennio, che ha costretto gli organizzatori a celebrare i percorsi molto spesso sotto una pioggia insistente, la settimana del Cicloraduno il sole ci è arriso in modo costante. Con il sole e il caldo veri protagonisti



Enrico Lombardo, Costa pelata

sono stati i sette laghi che circondano la città: sulle loro sponde sono passati quasi tutti i percorsi, stradali e di MTB. Primo tra tutti il Lago di Varese, ormai da qualche anno completamente circondato da un percorso ciclabile protetto e di grande fascino, con molti tratti nei boschi lussureggianti che caratterizzano tutta la zona. E poi il lago di Lugano, metà in Italia e metà in Svizzera, con alcuni dei più bei panorami del nord Italia. Senza dimenticare i laghi minori, dal fascino più raccolto e intimista, come quello di Comabbio, dove una delle escursioni ha "inaugurato" un tratto della nuova pista ciclabile "a palafitta" in costruzione direttamente sull'acqua.

Per i soci Fiab sono stati quattro giorni dedicati alla scoperta di paesaggi, ambienti naturali e testimonianze sto-

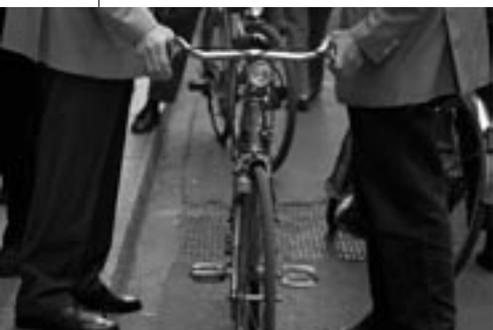
rico-artistiche, ma anche alle amicizie e alle relazioni sociali e purtroppo anche l'occasione per salutare assieme Gigi Riccardi, "il presidente dei ciclisti" come lo chiamava mia figlia, scomparso solo tre giorni prima del nostro ritrovo. Un bellissimo ricordo diretto ce ne ha portato la moglie Rosanna, venuta a Varese per salutare il popolo Fiab.

Per rivivere i momenti più belli del Cicloraduno è stato creato un apposito sito dove poter caricare le foto scattate su qualsiasi aspetto della quattro giorni. Sono presenti circa 800 foto; per chi non l'avesse già fatto è ancora possibile pubblicare le proprie: <http://www.emmex.it/cicloraduno2008/index.php>; per il caricamento seguire le indicazioni alla voce Aiuto.

Parallelamente al Cicloraduno, il Comitato Organizzatore ha proposto a soci e simpatizzanti FIAB un concorso fotografico nazionale, intitolato "Bici-Foto 2008". Il tema era "BicImpressioni": le immagini dovevano combinare la qualità artistica con la presenza della bicicletta. Niente allegri gruppi in gita con le gialle bandiere FIAB ma immagini più raffinate, dove i pedali fossero protagonisti con eleganza, per colpire e ispirare lo spettatore.

I partecipanti sono stati numerosi e la selezione difficile: potete qui vedere le tre foto giudicate migliori.

Arrivederci al prossimo cicloraduno FIAB!



Paolo Caiazzo, Mezzo di comunicazione



Pier Mario Zago, Incontro

## DAL LAGO DI GARDA A FIRENZE

di Pedroni, Fantini, Passigato

Un centinaio di persone affollava il 5 settembre la ex-caserma di Porta Verona, a Peschiera del Garda, per inaugurare la versione 2008 della Bicistaffetta, **iniziativa che la Fiab promuove ogni anno dal 2001 per far conoscere il progetto di Rete Ciclabile Nazionale Bicalitalia** alle istituzioni (Regioni, Province e Comuni) e coinvolgerle nella sua realizzazione. L'itinerario dal Garda a Firenze è illustrato nel secondo volume della guida alla Ciclopista del Sole, in corso di stampa per Ediciclo, a cura di Pedroni.

**A Peschiera - località scelta perché all'incrocio della Ciclopista del Sole (CPS) o Bicalitalia 1 con la via Pedemontana Alpina o Bicalitalia 12** - politici locali la dirigente di Programmazione e Sviluppo del Territorio della Provincia di Verona, ing. Pellegrini ci hanno descritto un buon programma di sviluppo della rete ciclabile provinciale: **in tempi rapidi verrà colmato l'attuale gap di ciclabilità sulla CPS tra la provincia di Trento e la ciclabile del Mincio; saranno completate per fine 2009 la ciclabile da Verona a Trento lungo il canale Biffis, e la ciclopista dell'Adige-Sole nella tratta Verona-provincia di Trento**, grazie a un finanziamento di 10 milioni di euro. Altri 4 milioni saranno investiti per collegare Peschiera con la Ciclopista dell'Adige-Sole e sta partendo il progetto di un percorso ciclabile sull'Adige, da Albaredo alla provincia di Rovigo. I lavori daranno continuità alla CPS, permettendo di andare dal Brennero a Modena, e oltre, su 500 km di ciclabili di qualità.

Partiamo e raggiungiamo velocemente Mantova percorrendo **la ciclopista del Mincio**. E' la quarta volta che la staffetta passa da **Mantova - posta sull'importante crocevia tra la CPS e la Ciclovía del Po e delle Lagune o Bicalitalia 2** - e anche quest'anno è stata guidata, con soddisfazione e gratitudine, dal mite e bravo Daniele Mattioli, presidente di Fiab Mantova, Amici della bicicletta. **Sul battello alimentato da pannelli solari che ci conduce a Rivalta**, risalendo il Mincio, i nostri ospiti Elio Paschetta e Danilo Dolfini del Telecom Italia Lab ci insegnano a testare **TeamLife, un sistema per pubblicare istantaneamente su internet le foto georeferenziate scattate dal cellulare**, offrendo così ai visitatori del sito Fiab di seguire il nostro viaggio in diretta.

A Rivalta incontriamo l'assessore provinciale al turismo, Pedrazzoli, con il quale si dibatte di cicloturismo (la ciclabile del Mincio risale al 1985): **è stata finanziata la ciclabile Mantova-Grazie sino a Rivalta sul Mincio, cui seguirà la Rivalta-Goito** (inserita nel Piano delle opere per il 2010), fino a collegarsi con la Peschiera-Mantova. Entro 5 anni il Mincio sarà percorribile su entrambe le rive. **E' stata finanziata anche la Mantova-Pietole**, che permetterà di raggiungere il Po a

# BICISTAFFETTA 2008

5 - 10 Settembre



Governolo, in sicurezza. La Provincia sta infine promuovendo, con il Consorzio degli Agriturismi, UISP e Arci, il riconoscimento di Bici-point alle strutture ricettive che offrano ai cicloturisti assistenza, ristorazione e alloggio.

Il secondo giorno ci attende la grande tappa di pianura Mantova-Modena (km 100), sotto un sole splendente. Percorrendo indefessi gli argini dei canali e del fiume Secchia, giungiamo a Concordia, dove ci accoglie il sindaco. Ripartiamo in compagnia dei 'Fiabini' modenesi, guidati da Beppe Amorelli e, dopo una sosta dissetante a Sozzigalli, arriviamo a Modena **sulla ciclabile ricavata lungo la ex-ferrovia Modena-Mirandola**. All'ombra della

Ghirlandina in Piazza Grande, presso le bianche absidi romaniche del Duomo, incontriamo sindaco e assessori, che esortiamo a sostenere insieme a noi il progetto Bicalitalia.

Domenica 7 settembre una breve visita guidata al centro storico di Modena precede la partenza per Vignola, raggiunta percorrendo **la pista ciclabile ricavata sul sedime della ex-ferrovia Modena-Vignola**. Dopo esserci uniti a una locale manifestazione di 1500 ciclisti e aver incontrato il sindaco, partecipiamo all'inaugurazione di un paio di tratti risistemati della **ciclovía del fiume Panaro**, e poi i più tonici di noi salgono ai Sassi di Rocca Malatina, straordinario sito naturalistico.

Il quarto giorno riprendiamo il percorso principale della CPS, scendendo lungo il fiume Panaro su buon sterrato all'ombra di un'alta vegetazione e, superato il sottopasso ferroviario della Bologna-Piacenza, pedaliamo fino alla bellissima abbazia di Nonantola, dove una gentile guida ci spiega la storia millenaria del complesso religioso, di cui apprezziamo le decorazioni, la cripta e le tre absidi in cotto. Dopo il ricevimento dal sindaco ripartiamo per Bologna, dove entriamo facendoci largo nel terribile traffico cittadino con l'assistenza di Fiab Bologna, Monte Sole Bike Group. In serata raggiungiamo Piazza Maggiore per il saluto delle autorità, e partecipiamo all'iniziativa notturna bici-gelato organizzata da Monte Sole.

► pag 6



# IL CICLOTURISMO IN TOSCANA

## LA VIA DELL'ARNO E IL PROGETTO BICITALIA

di Gianni Lopes Pegna

### CONVEGNO A FIRENZE



convegno "Il cicloturismo in Toscana, la via dell'Arno ed il progetto Bicalitalia", organizzato da FirenzeInBici onlus, insieme all'assessorato comunale all'ambiente.

All'intervento entusiasta del presidente della commissione vivibilità, Gianni Varrasi, sul ruolo della mobilità lenta come fattore di crescita sociale e di tutela ambientale, è seguito il contributo di Claudio Pedroni, responsabile FIAB per Bicalitalia, che ha lamentato l'estrema difficoltà per i cicloturisti di entrare e uscire dalle città senza itinerari sicuri a loro dedicati, richiamando l'esempio del terribile ingresso a Bologna, su un vialone a quattro corsie. L'architetto Carla Guerrini, responsabile dell'ufficio bici del Comune, ha evidenziato come trovare spazi per le bici, eventualmente sottraendoli ai mezzi a motore, possa cambia-

re il tessuto delle città e influire sugli stili di vita. Fabio Masotti e Giovanni Cardinali per la FIAB Toscana hanno poi illustrato la situazione del cicloturismo all'interno della regione. Ha concluso il breve intervento di Federica Sacco che, per Legambiente, ha percorso l'Italia in treno e bicicletta per la campagna Salvalarte.

L'arrivo a Firenze della bicistaffetta 2008 è stato l'occasione per fare il punto sulla situazione delle **infrastrutture dedicate al cicloturismo in Toscana** e nell'area fiorentina con il



Martedì 9 settembre, accompagnati dal decano dei ciclecologisti bolognesi, Oriano Caranti, risaliamo la valle del Reno verso Porretta Terme. Dopo la piacevole **ciclabile lungo il canale di Reno** e le strade secondarie dei cavatori di ghiaia del fiume, inizia qualche assaggio di traffico e salite sulla Porrettana. A Marzabotto Oriano ci ricorda le tragiche vicende dell'ultima guerra, che si sovrappongono alla storia millenaria del sito e alla bellezza del Monte Sole che sovrasta l'area. A Vergato ci attende il caloroso saluto del sindaco Sandra Focci, che ci annuncia il **finanziamento della ciclabile Sasso Marconi-Vergato, invitandoci all'inaugurazione tra un anno**. Percorriamo ottimi tratti privi di traffico della dismessa statale fino a Riola, dove sorge la chiesa moderna del famoso architetto finlandese Alvar Aalto. Qui si formano due gruppi: il maggiore, guidato da Gianfranco Fantini, raggiunge Porretta lungo la strada regolare della CPS, risalendo il Limentra e il colle fino a Castel di Casio. Il secondo gruppo, meno coraggioso, procede verso Porretta per la via più breve, la strada statale.

Il sesto e ultimo giorno ci raggiunge a Porretta (350 m) un'autorevole delegazione della FIAB toscana, Giovanni Cardinali e Danilo Presentini, che guideranno l'impegnativa salita al borgo di Badi (650 m). Ci corroborano begli scorci sul lago di Suviana e fitti boschi, prima in falso pia-

no, poi verso il passo dell'Acquerino. In un paio di tratti in salita con pendenza oltre il 10% per apprezzare meglio il paesaggio qualcuno procede a piedi. Al valico di Acquistoli (1010 m) il gruppo si ricompone e procede in una lunga discesa fino a Montemurlo, dove viene ricevuto dal sindaco che, insieme alla Provincia di Prato, offre il miglior rinfresco della staffetta. Due vigili urbani ciclomontati ci scortano lungo **piste ciclabili fino a Prato**, dove ci riceve l'Assessore alla mobilità presso l'ufficio biciclette. Alla bella **ciclabile del fiume Bisenzio** segue la sosta alla sede del Comune di Campi Bisenzio, e poi **la ciclabile dell'Arno, nuova di zecca** (e un po' polverosa, ma forse la asfalteranno). Poco prima delle Cascine troviamo Gianni Lopes Pegna, in rappresentanza di Fiab Firenze, che ci guida verso i Lungarni e fino in piazza della Signoria, dove un'orchestra jazz ci accoglie davanti a Palazzo Vecchio.

La lunga avventura della bicistaffetta si chiude in bellezza a villa Arrivabene con il seminario serale sul cicloturismo in Toscana. Un particolare ringraziamento va a Gianfranco Fantini, per la cura degli aspetti logistici, agli amici che hanno contattato le autorità locali, ai funzionari e amministratori che ci hanno accolto in questa prima bicistaffetta senza il caro Gigi Riccardi, affrontata da noi in segno di continuità delle molte cose che facevamo con lui e che continueremo a fare nel suo ricordo.



# Prossimi Appuntamenti FIAB



28 e 29 marzo

**GIORNATA FAI DI PRIMAVERA: 38 BICICLETTATE FIAB IN TUTTA ITALIA**

17° edizione della Giornata FAI, con l'apertura straordinaria al pubblico e visite guidate a 580 monumenti in 210 città italiane. Le associazioni FIAB organizzano 38 biciclette ai luoghi delle visite guidate, in 14 regioni italiane



10 maggio

**BIMBIBICI 2009**

10° edizione della più colorata e popolare manifestazione FIAB dedicata ai bambini fino a 11 anni. Testimonial di quest'anno Gianni Muciaccia, conduttore di Art Attack, programma conosciuto da tutti i bambini italiani.



12-15 maggio

**VELO-CITY 2009 A BRUXELLES**

15° edizione della più importante conferenza mondiale della bicicletta, organizzata ogni due anni da ECF (European Cyclists' Federation), cui Fiab aderisce. Info: [www.velo-city2009.com](http://www.velo-city2009.com)



24 maggio

**BICITALIA DAY**

Escursioni e iniziative in tutta Italia per promuovere Bicitalia, la rete di percorsi cicloturistici progettata dalla FIAB, che comprende 14 ciclovie principali, per oltre 15.000 km.

## CICLORADUNO FIAB 2009

di Gianfranco Fantini

**L**ICLORADUNO FIAB CHE SI TERRÀ A RIMINI DAL 18 AL 21 GIUGNO 2009 È UN APPUNTAMENTO PER PROMUOVERE IL TURISMO IN BICICLETTA, MEZZO IDEALE PER LA SCOPERTA DI PAESAGGI, AMBIENTI NATURALI, TESTIMONIANZE STORICO-ARTISTICHE IN UN CLIMA DI CORDIALITÀ ED AMICIZIA, AFFIANCATI DA GUIDE LOCALI. **QUEST'ANNO SCOPRIREMO I MILLE VOLTI DI RIMINI E DELLA SUA PROVINCIA: IL MARE E LE SUE SPIAGGE COSÌ FAMOSE, L'ARTE E LA STORIA DELLA RIMINI ROMANA, CROCEVIA DI STRADE COME LA FLAMINIA, L'EMILIA E LA POPILIA ANNIA, LE COLLINE CON I LORO BORCHI E CASTELLI MALATESTIANI E I LUOGHI DI FELLINI. CENA AL MITICO GRAND HOTEL DI RIMINI. INFO: [WWW.FIAB-ONLUS.IT](http://WWW.FIAB-ONLUS.IT)**

### ISCRIZIONI:

Le iscrizioni si aprono il 6 Aprile e si chiudono il 10 Giugno, si accettano esclusivamente via Fax 0522-552647 o via internet [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)/cicloraduno, in entrambi i casi vanno allegati copia dell'attestazione di versamento o la ricevuta del bonifico.

I versamenti possono essere eseguiti sul c/c postale n° 95131553 o tramite bonifico bancario Iban IT 97 M 07601 12800 000095131553 intestato a "Fiab Cicloraduno". Non sono valide prenotazioni telefoniche.

L'accreditamento dei partecipanti avviene per il giorno 18 al Piazzale Fellini, per i giorni 19-20-21 presso il piazzale della darsena di Rimini.

Per informazioni è possibile contattare la Sig.ra Loretta dal 06/04/09 dal lunedì al venerdì 16.00 - 18.00, tel. 347 9105101 .

### QUOTE DI PARTECIPAZIONE:

La quota di partecipazione s'intende come anticipazione spese sostenute da Fiab a nome e per conto dei partecipanti:

- Formula 4 giorni (18,19,20,21/6) €80
- Formula 2 giorni (20,21/6) €75

È prevista anche la partecipazione giornaliera la cui quota è da concordare con l'organizzazione.

I bambini sotto i 12 anni non pagano la quota di partecipazione

### PROGRAMMA escursioni:

#### Giovedì 18 Giugno 2009

**PERCORSO FACILE** "Storia e Natura nella città di Rimini" 16 Km.

**PERCORSO IMPEGNATIVO** "Rimini storica, i parchi e le colline" 27 Km.

#### Venerdì 19 Giugno 2009

**PERCORSO IMPEGNATIVO** "Strada del vino e i castelli Malatestiani" 65 Km., **VARIANTE MOUNTAIN BIKE** "La Valle del Conca"

**PERCORSO MEDIO** "Gabicce: uno sperone sul mare" 57 Km.

**PERCORSO FACILE** "Riccione: la perla della riviera sud" 33Km. Tutti i gruppi pranzeranno al Palaterme di Riccione

#### Sabato 20 Giugno 2009

**PERCORSO IMPEGNATIVO** "Su e giù per le rocche Malatestiane" 60Km, pranzo a Torriana,

**VARIANTE MOUNTAIN BIKE** "La Valle del Marecchia"

**PERCORSO MEDIO** "Verucchio e i Villanoviani" 50Km, pranzo a Villa Verucchio.

**PERCORSO FACILE** "Santarcangelo: un paese antico", 25Km, pranzo a Santarcangelo.

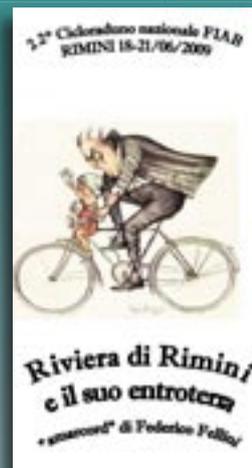
Cena di gala al Grand Hotel di Rimini con i partecipanti, rappresentanti della FIAB e le autorità.

#### Domenica 21 Giugno 2009

**PERCORSO MEDIO** "Dalle barche di Romagna alla poesia del Pascoli" 50Km.

**PERCORSO FACILE** "Pascoli e i marinai di Bellaria", 38Km

Entrambi i gruppi pranzeranno a Bellaria.



# Politiche per la Ciclabilità: chi le ha viste?

di Giulietta Pagliaccio

**H**O PROVATO DI RECENTE, UN PO' PER CASO, A CERCARE VIA INTERNET PAROLE COME "MOBILITÀ SOSTENIBILE" "MOBILITÀ CICLISTICA", PER CAPIRE COSA STA FACENDO IL GOVERNO SU QUESTI TEMI E C'È DI CHE ESSERE SCONFORTATI.

Sul sito delle Infrastrutture e Trasporti, ad esempio, alla voce "Progetti e Opere", si legge, nell'ordine: strade e autostrade, interoperabilità ferroviaria, metropolitane, interporti, porti e via elencando. Non un cenno per interventi sulla ciclabilità o sul trasporto collettivo né una dichiarazione d'intenti del nuovo ministro Matteoli.

Almeno della ministra all'Ambiente è pubblicato il Prestigiaco-pensiero sulle priorità per l'ambiente: un bel compitino dove si citano parole d'ordine che fanno sempre il loro effetto, tipo "coniugare ambiente e sviluppo", "il modello dello sviluppo sostenibile", "quartieri ecologici". Poi, purtroppo si scopre che si parla di Kyoto ma per metterne in discussione i termini di riduzione imposti all'Italia e non una parola su una nuova mobilità per abbassare le emissioni di CO2.

Insomma, nessun ministero - Ambiente, Trasporti e Infrastrutture - fa cenno ad



interventi in favore della mobilità ciclistica: temo non sia in cima ai pensieri dei nostri attuali governanti. (Quelli di prima almeno ce lo hanno fatto credere).

Del resto i temi di punta sono quelli economici e la sicurezza, ma quella legata alle questioni dell'immigrazione o dei rom: anche la madre di tutte le questioni ambientali, i rifiuti a Napoli, è stata archiviata alla voce "miracolo compiuto". Su tutto il resto un vuoto pneumatico imbarazzante.

L'imbarazzo poi si acuisce se si volge lo sguardo oltre i confini nazionali e si osserva cosa si fa in Europa, nei paesi cui noi più spesso facciamo riferimento (Germania, Francia, Spagna...). Cresce anche la preoccupazione per ciò che l'Italia non fa, nonostante le linee guida europee

definite dal Libro Verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana": soluzioni che noi ben conosciamo come "ottimizzare tutte le modalità di trasporto collettivo (treno, tram, metropolitana, autobus, taxi) e "promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta". Di tutto ciò si fa fatica a trovare traccia nelle proposte del governo e anche laddove si intravedono buone intenzioni queste evaporano di fronte ai

dati della Finanziaria, fatta di tagli consistenti per pagare l'abolizione dell'ICI.

Poi, però, sempre più spesso si legge sui giornali di un significativo calo dell'acquisto della benzina, un minor utilizzo dell'auto per andare a lavorare per ovvi motivi economici, una riscoperta della bicicletta per spostarsi in città e una diminuzione dei mezzi in transito sulle autostrade nei giorni dei week-end. Se l'aumento del petrolio ha un risvolto positivo è che ci sta imponendo di rivedere i nostri stili di vita e non è detto che sia una iattura.

Comunque la si pensi questi segnali dovrebbero far riflettere i nostri politici perché la politica della mobilità per il futuro o è dolce o non sarà.

Settembre 2008

## LA CITTÀ DEL FUTURO SCEGLIE LA BICICLETTA

CONVEGNO A VICENZA SULLA CICLABILITÀ URBANA

di Michele Mutterle

**V**ENERDÌ 3 OTTOBRE SCORSO SI È SVOLTO A VICENZA UN CONVEGNO ORGANIZZATO DALLA FIAB IN COLLABORAZIONE CON IL COMUNE DI VICENZA INTITOLATO "LA CITTÀ DEL FUTURO SCEGLIE LA BICICLETTA".

Dopo i saluti del sindaco Variati e dell'assessore alla Viabilità e Lavori Pubblici Toso, sono state illustrate le buone pratiche già realizzate in alcune città del nord-est per promuovere la ciclabilità urbana. In particolare il Comune di Vicenza ha esposto il suo piano di percorsi ciclabili, integrato con il piano urbano del traffico; il Comune di Padova ha fatto conoscere il suo sistema di rotatorie con anelli ciclabili; Bolzano ha illustrato il proprio sistema di comunicazione per trasmettere ai cittadini il messaggio positivo legato all'uso della bicicletta; la municipalità di Mestre ha presentato il suo Biciplan che le permetterà la realizzazione in tempi brevi e certi di una rete completa per gli spostamenti cittadini in bici-

chetta; il mobility manager e progettista Marco Passigato ha riferito sulle migliori pratiche già realizzate per la moderazione del traffico. Le conclusioni sono state affidate all'assessore all'Ambiente Dalla Pozza.

Al convegno hanno assistito amministratori, progettisti, tecnici dei lavori pubblici, responsabili delle polizie municipali, che si stanno occupando della predisposizione degli interventi necessari per sviluppare e rendere più sicura e confortevole la mobilità ciclistica. Numerosi anche i cittadini, gli operatori economici, i rappresentanti del mondo politico e sociale, che si spera ora mettano in atto comportamenti e politiche a favore della mobilità sostenibile in generale e ciclistica in particolare. Infatti con questo convegno si sono messe in rete e rese disponibili importanti informazioni per la realizzazione delle infrastrutture e di provvedimenti necessari per rendere le nostre città più a misura di ciclista. E sappiamo bene che una città con un alto numero di biciclette in circolazione è una città in cui tutti vivono meglio.





**M**OLTI DI VOI AVRANNO CERTAMENTE NOTATO CHE NEL PRECEDENTE NUMERO DEL NOSTRO NOTIZIARIO, IL 3/08, È STATA INSERITA AL CENTRO, COME INSERTO STACCABILE, LA SCHEDA DIVULGATIVA N. 1 RIGUARDANTE IL BICI PLAN COMUNALE, E CHE IN QUESTO NUMERO È INSERITA LA SCHEDA N. 2 RIGUARDANTE LE PISTE CICLABILI URBANE.

Il tema della comunicazione e della formazione è

Con questa seconda collana di **Schede** divulgative intendiamo coinvolgere un più vasto numero di persone illustrando in modo sintetico, accattivante e 'leggero' i principi base delle politiche per la promozione della bicicletta. Si è pensato a schede economiche e piacevoli da distribuire a tutte le associazioni, che possono utilizzarle come strumento attrattore e formatore a grande diffusione sia nelle



## LE SCHEDE DIVULGATIVE, *uno strumento di formazione per tutti*

di Marco Passigato

molto sentito nella nostra associazione, che all'interno del proprio piano editoriale dispone già di altri strumenti, a partire dalla collana di **Quaderni** del centro studi FIAB intitolato a Riccardo Gallimbeni. In occasione della prima Conferenza Nazionale della Bicicletta del 2007 sono usciti i primi 5 numeri: sono fascicoli abbastanza corposi, che hanno per noi un valore anche economico e che sono stati concepiti come veicolo divulgativo e formativo 'avanzato', dedicato a chi si occupa della promozione dell'uso della bicicletta per professione, come amministratori, tecnici di pubbliche amministrazioni o liberi professionisti particolarmente interessati, e ai nostri soci attivi nelle varie città italiane. Documenti ricchi di informazioni ma dedicati appunto a lettori evoluti.

nostre sedi che sui tavoli di propaganda o nelle fiere. Offrono una presentazione sintetica dei nostri temi a tutti i soggetti che ci possono accompagnare nel nostro impegno per la promozione dell'uso della bicicletta.

Il piano editoriale della nuova collana prevede prossimamente altri numeri riguardanti le intersezioni delle ciclabili, la moderazione del traffico, i cicloparcheggi e le ciclostazioni ed altri argomenti che si potranno come temi da approfondire.

Intento strategico di tutta la produzione editoriale Fiab è pubblicare e diffondere le buone pratiche e le migliori esperienze italiane, dando visibilità a quanto di positivo viene fatto, per dimostrare che anche nel nostro paese si può raggiungere lo stesso livello qualitativo e funzionale delle migliori esperienze europee.

## COORDINAMENTI REGIONALI E SOVRAREGIONALI FIAB

di Michele Mutterle

**L**A FIAB PROMUOVE LA COSTITUZIONE DI COORDINAMENTI REGIONALI O INTERREGIONALI PER PERSEGUIRE CON MAGGIORE EFFICACIA I PROPRI OBIETTIVI SUL TERRITORIO E ISTITUIRE UNA PROPRIA RAPPRESENTANZA DECENTRATA.

Le associazioni operanti in una o in più regioni confinanti sono invitate a riunirsi periodicamente per eleggere un coordinatore regionale o interregionale.

**Al momento sono operativi 8 coordinamenti: Veneto e Trentino, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Nord-ovest (Piemonte, Liguria, Val d'Aosta), Emilia**

**Romagna, Toscana, Puglia e Basilicata, Sicilia. È in formazione il coordinamento campano.**

Il coordinatore ha l'importante compito di rappresentare collettivamente le associazioni che lo hanno eletto e di promuovere la FIAB sul territorio nei confronti di soggetti esterni pubblici e privati di rilevanza regionale o sovraprovinciale. Promuove la nascita e lo sviluppo di nuove associazioni dando tutto il supporto necessario - compresa la consulenza amministrativa e organizzativa - favorisce lo sviluppo democratico della vita associativa e interviene con proposte e indicazioni per superare eventuali difficoltà.

Esprime il parere sulle domande di adesione di nuove associazioni e può avere altre deleghe su richiesta del Consiglio nazionale.

E' per statuto membro, senza diritto di voto, del Consiglio Nazionale e vi relaziona annualmente sull'attività del coordinamento e sulla situazione associativa nella zona di sua competenza.

L'autonomia economica dei coordinamenti è garantita da autofinanziamento da parte delle singole associazioni, ad esempio con cicloraduni regionali. Le spese sostenute dal coordinatore per la nascita e lo sviluppo di nuove realtà associative sono rimborsate dalla FIAB nazionale.

## SCONTI IN TUTTA ITALIA PER I SOCI FIAB

I PRIMI ACCORDI TRA FIAB E QUELLE CHE ALLORA SI CHIAMAVANO FERROVIE DELLO STATO S.P.A., OGGI TRENITALIA, RISALGONO AL 1999. NONOSTANTE I RAPPORTI IN QUESTI ULTIMI TEMPI SIANO UN PO' STATICI, SIAMO LIETI DI RIFERIRE CHE È STATA RINNOVATA ANCHE QUEST'ANNO LA CONVENZIONE FIAB-TRENITALIA PER AGEVOLAZIONI DEDICATE ALLE ASSOCIAZIONI ADERENTI. GLI SCONTI RIGUARDANO I VIAGGI DI GRUPPO CON O SENZA BICI AL SEGUITO SUI TRENI REGIONALI, SUBURBANI, DIRETTI ED INTERREGIONALI: PER GRUPPI DA 3 A 5 PERSONE LO SCONTO È DEL 20%; I RAGAZZI DA 4 A 12 ANNI PAGANO LA METÀ DEL PREZZO RIDOTTO SPETTANTE; PER GRUPPI DA 10 A 50 PERSONE LO SCONTO È DEL 30% E UN ACCOMPAGNATORE GRATUITO OGNI 15 PERSONE PAGANTI; PER GRUPPI OLTRE 50 PERSONE LO SCONTO È DEL 30% E UN ACCOMPAGNATORE GRATUITO OGNI 10 PERSONE PAGANTI. CONSIGLIAMO DI ESIBIRE IN BIGLIETTERIA UNA COPIA DELLA CONVENZIONE, SCARICABILE ALLA PAGINA BICI+TRENO DEL SITO FIAB.

### IN LOMBARDIA E IN SICILIA SCONTO ANCHE PER LA BICI

Due coordinamenti regionali FIAB hanno ottenuto ulteriori agevolazioni locali per i soci. La convenzione FIAB-Trenitalia Lombardia, in vigore fino al 31/10/09, prevede il **supplemento bici 24h** scontato a € 2,95 anziché € 3,50: si chiama "Low-ticket 24h", vale per viaggi entro

di intesa tra l'Assessorato regionale ai Trasporti e le cinque ferrovie operanti in Puglia (Trenitalia, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Sud Est, Ferrovie Apulo Lucane e Ferrotranviaria) finalizzato a sviluppare l'intermodalità treno+bici eliminando gli impedimenti infrastrutturali, organizzativi e tariffari.

Lo scopo di tale rivoluzionaria

stallato i primi cicloparcheggi coperti e sicuri di fronte alle loro stazioni.

**Questo accordo, primo nel suo genere in Italia perché affronta l'argomento a 360°, è un modello da esportare anche in altre regioni.**

L'hanno capito alcuni consiglieri regionali delle Marche, che hanno presentato una mozione in consiglio regionale per impegnare la giunta

# Convenzioni Nazionali e Regionali con Trenitalia

i confini tariffari lombardi (cioè anche fino a Novara, Tortona, Piacenza, Arona e Peschiera del Garda). Verrà emesso un biglietto manuale (Ci202P) da €2,95. Sulle stesse tratte lombarde la convenzione prevede anche lo **sconto di €20 sul prezzo dell'abbonamento annuale regionale per bici al seguito** (€60 anziché €80), acquistabile in tutte le biglietterie Trenitalia lombarde esibendo la tessera FIAB, e valevole 12 mesi dalla data di emissione. Sempre meglio esibire in biglietteria una copia della convenzione, scaricabile dal sito FIAB.

Simile a quella lombarda è la convenzione in vigore da agosto 2006 in **Sicilia**: i soci FIAB possono acquistare il **supplemento bici 24h** al costo della tariffa regionale per 30 km (attualmente €2,55) anziché 3,50. L'abbonamento annuale regionale per bici al seguito costa €50.

### RIVOLUZIONARIO PROTOCOLLO SOTTOSCRITTO IN PUGLIA E PROPOSTE ANALOGHE IN MARCHE E CAMPANIA

In Puglia la bici al seguito viaggia gratis su tutti i treni regionali, grazie all'abolizione del supplemento bici dal 16/07/07: è uno dei primi risultati dell'innovativo protocollo

iniziativa? Contribuire a ridurre le emissioni atmosferiche responsabili dell'effetto serra e a promuovere la mobilità sostenibile.

Le compagnie ferroviarie pugliesi prevederanno la presenza di uno spazio apposito per il trasporto delle bici al seguito sui nuovi treni e su quelli in fase di ristrutturazione. Saranno realizzati parcheggi di fronte a tutte le stazioni della rete, scivoli o canaline lungo le scale, e sarà comunicata sui monitor e sugli orari ferroviari l'ubicazione del vano porta-bici. Per effetto di questa intesa le Ferrovie Sud Est hanno acquistato 23 nuovi treni ATR 220 PESA, muniti ciascuno di 6 posti bici, e hanno già in-

a definire un protocollo di intesa relativo a interventi sul materiale rotabile e nelle stazioni, da sottoscrivere con le società di gestione del trasporto e delle infrastrutture ferroviarie sul modello pugliese. Alla base della loro richiesta è la volontà di favorire il trasporto pubblico collettivo, in particolare ferroviario, rendendolo più vicino alle esigenze dell'utenza, con l'effetto di ridurre l'inquinamento delle città originato dal traffico veicolare privato.

In **Campania** sono state invece le Associazioni FIAB, tramite il portavoce del nascente Coordinamento regionale Francesco Apperti, a chiedere all'Assessore regionale ai Trasporti di rendere gratuito il trasporto bici sui treni regionali, per favorire lo sviluppo cicloturistico e la mobilità locale. A seguito dei risultati positivi del progetto Interreg Cyronmed (Cycle Route Network of the Mediterranean) - che ha portato all'individuazione di una serie di itinerari di prevalente interesse ciclo-turistico riferiti alle reti Eurovelo e Bicalitalia - la Regione Campania, partner del progetto, cofinanzierà la realizzazione di piste e itinerari ciclabili per incentivare anche l'uso urbano della bicicletta e l'intermodalità treno+bici.



di Mutterle, Malaguti, Palozzi, Sforza

# I CORSI FIAB A VERONA

## Quattro obiettivi per formare i dirigenti

di Paolo Fabbri (presidente Fiab Adb Verona)

**D**opo la scomparsa di Luigi Riccardi, grande e insostituibile ideatore e animatore anche della formazione Fiab, mi è stato chiesto di assumere, almeno temporaneamente, l'incarico di responsabile della formazione e di occuparmi, innanzitutto, del corso residenziale che da tempo viene organizzato con cadenza annuale.

Anche nel 2009, come avvenuto per la prima volta nel 2008, il corso residenziale si svolgerà a Verona e, per favorire chi non vuole o non può consumare ferie per frequentarlo, si articolerà su due "fine settimana lunghi" - dal venerdì alle 13 alla domenica alle 16 - dei mesi di ottobre e di novembre.

Si è pensato di scegliere Verona come sede del corso perché la città è facilmente raggiungibile ed è molto bella (un piacere in più). La struttura che ospiterà i corsisti è confortevole e a portata di bicicletta dalla principale stazione ferroviaria cittadina. Infine l'associazione Fiab presente è piuttosto forte e saprà essere ospitale.

Perché il corso residenziale?

Chiunque si avvicini alla Fiab, in modo non superficiale, resta stupito dalla quantità e complessità delle competenze che sono richieste a tutti i dirigenti, anche a quelli delle associazioni più piccole, per esprimere pareri, formulare proposte, organizzare uscite e viaggi, rapportarsi con le istituzioni e con i media, crescere, comunicare.

Con riferimento a questa complessità il corso residenziale si pone almeno **quattro obiettivi**.

Il primo: rendere facile e piacevole l'apprendimento di un **"sapere di base condiviso"** indispensabile per dare forza, sinergia e coerenza alle azioni condotte dalla Fiab a livello nazionale, regionale e locale.

Per ottenere questo risultato sono state prima definite le materie che compongono questo sapere. Poi si è proceduto ad individuare, all'interno di ciascuna di esse, le questioni di maggior rilievo: ad esempio, quali sono le questioni che è più importante che un dirigente locale o un socio attivo conoscano bene in fatto di Codice della strada o di pianificazione della spesa da parte degli enti locali? Quali sono, nell'esperienza maturata in realtà tanto diverse fra loro, le buone pratiche più efficaci fra quelle che hanno consentito la crescita delle associazioni, che hanno guadagnato risposte positive da parte degli interlocutori istitu-

zionali? Quali sono gli aspetti decisivi di questi percorsi che conviene replicare?

Il secondo obiettivo è quello di offrire ai partecipanti una **"visione dall'alto"** delle tematiche che ci stanno a cuore. C'è una "dimensione Fiab" che i docenti devono riuscire a comunicare ai partecipanti. Per molti corsisti questo momento di formazione è la prima occasione per riflettere, o per riflettere meglio, sulla dimensione nazionale della nostra federazione, sulla necessità e la convenienza di individuare obiettivi anche su una scala diversa da quella locale e su quanto sia determinante, per la crescita e il rafforzamento delle associazioni locali, l'apporto della federazione.

Il terzo obiettivo che ci si propone è senz'altro quello di favorire **l'incontro, lo scambio di informazioni e di esperienze fra soci** provenienti da tutta Italia e da realtà anche molto diverse fra loro.

Favorire relazioni, promuovere la conoscenza reciproca non può che giovare alla causa comune. Il carattere residenziale del corso è, in questo senso, particolarmente utile a questo scopo: si condividono momenti di studio e conviviali, si scoprono affinità e differenze in un clima sempre piacevole.

Infine il quarto obiettivo: **consentire alla Fiab di aggiornare il "sapere comune"** da trasmettere sulla scorta delle esigenze via via rappresentate, corso dopo corso, da decine di partecipanti. Le domande, le richieste di chiarimento, le osservazioni, le critiche, devono produrre continui aggiustamenti e revisioni in modo che possa crescere ed aggiornarsi il patrimonio comune di conoscenze da condividere.



# RUOTE VERDI IN CALABRIA

UN VIAGGIO EDUCATIONAL IN



UN PARADISO AMBIENTALE

di Mauro di Rosso e Romolo Solari

**DAL 26 AL 28 SETTEMBRE SI È SVOLTO IL CICLORADUNO EDUCATIONAL RUOTE VERDI IN CALABRIA SULLE STRADE DEL PARCO NAZIONALE DEL POLLINO E DEL PARCO NAZIONALE DELLA SILA,** con la partecipazione di venticinque ciclisti, di cui venti dirigenti FIAB in rappresentanza di associazioni liguri, piemontesi, lombarde, venete, emiliane, laziali e campane. Al gruppo si sono poi aggiunti altri motivati ciclisti locali giorno per giorno.

L'iniziativa è nata nell'ambito di un accordo di collaborazione tra la FIAB e il Gruppo di Azione Locale (Gal) Valle del Crocchio, capofila regionale della Calabria del progetto di cooperazione interterritoriale "Andar per parchi e giardini" (finanziato dal Programma di Iniziativa Comunitaria (Pic) LEADER + e cofinanziato dall'assessorato ai trasporti della Regione Calabria) che prevede anche la realizzazione di una rete regionale di itinerari cicloturistici.

Riunito a Paola sulla costa tirrenica il gruppo si è affidato alla regia di Domenico Bellizzi, funzionario del Gal Valle del Crocchio. Venerdì 26 di buon'ora ha raggiunto in treno la località di partenza, poi ha caricato le bici su camion e ha preso posto sull'autobus messo a disposizione per il trasferi-

mento a Piano di Ruggio (1576 m), nel cuore del Parco del Pollino. Da lì è iniziata la pedalata in uno splendido ambiente caratterizzato da boschi fitti dai quali emergono i famosi pini loricati simbolo del parco. Passato da Morano Calabro, il gruppo ha raggiunto Castrovillari; da lì un indispensabile trasbordo bus+camion ha spostato la carovana al Villaggio Palumbo, nel Parco della Sila, per la sosta notturna.

Sabato 27 con l'aria frizzante dei



1377 metri di quota si è contornato lo splendente lago di Ampollino; l'ambiente naturale era bellissimo, caratterizzato da fitte faggete e pinete che ci hanno accompagnato sino al mare Ionio. Dopo la sosta pranzo a Soveria Mannelli, dove abbiamo visitato uno storico lanificio, il gruppo ha raggiunto con i mezzi motorizzati l'agriturismo per la pau-

sa notturna, non distante dal lago del Passante.

Domenica 28 veloce passaggio a Tirivolo e discesa, con panorami mozzafiato, verso Sersale e Cropani dove ci attendeva il presidente del Gal Valle del Crocchio Franco Colosimo per la visita dello storico duomo e per i saluti finali. Ringraziamenti vanno a Salvatore Taverna del Gal Valle del Crocchio e a Prospero De Luca del Gal Pollino Sviluppo che hanno curato nei minimi particolari la perfetta realizzazione dell'evento.

**I boschi a perdita d'occhio, gli aspetti culturali, il calore umano riscontrato, la varietà della gastronomia locale, la genuinità dei piatti gustati sono stati per chi conosce poco la Calabria a dir poco sorprendenti. A questo si deve aggiungere un traffico automobilistico praticamente inesistente e una varietà di centri urbani integri e armonicamente inseriti nel loro ambiente.**

Con i saluti finali è stata ribadita l'intenzione di ritornare; molti esponenti Fiab presenti al raduno hanno assicurato che terranno presente la Calabria per le mete 2009, mentre a livello centrale si è preso atto che da queste parti, pianificati e risolti i notevoli problemi logistici, potrebbe essere molto interessante organizzare un raduno a carattere nazionale.

## SPECIALE FIAB SHOP

PER VERIFICARE IN PRATICA LA QUALITÀ DEI MATERIALI OGNI ASSOCIAZIONE PUÒ ORDINARE UN KIT DI ABBIGLIAMENTO TECNICO FIAB AL PREZZO SPECIALE DI 100EURO . PROMOZIONE LIMITATA AD UN SOLO KIT.

### ARTICOLI:

- 1 - Maglia in microfibra colore azzurro FIAB, taglie S, M, L, XL, XXL, XXXL
- 2 - Manicotti colore azzurro FIAB, taglie S/M e L/XL
- 3 - Guantini con logo FIAB, taglie M, L, XL
- 4 - Boxer con interno imbottito e staccabile, azzurro FIAB o beige, taglie S, M, L, XL, XXL, XXXL
- 5 - Gambali azzurro FIAB, taglie S/M, L/XL
- 6 - Calzini estivi con logo FIAB, taglie S/M, L/XL
- 7 - Il berrettino in lana con fascia interna in pile e con ricamato il logo FIAB non è compreso nel KIT. Viene inviato in omaggio a chi acquista, oltre al KIT, almeno 3 boxer o maglie.

Info [www.fiab-onlus.it/materiale/index.htm](http://www.fiab-onlus.it/materiale/index.htm)



**RUBRICA GOOD NEWS**

**A** SEGUITO DEL TRASFERIMENTO A MONTE DEL TRATTO DI 24 CHILOMETRI DELLA FERROVIA LITORANEA GENOVA-VENTIMIGLIA COMPRESO TRA OS PEDALETTI E SAN LORENZO AL MARE, NEL 2001 LA REGIONE LIGURIA BANDIVA UNA GARA PER LA PROGETTAZIONE DEL RIUSO DEL TRATTO DISMESSO. SI RICHIEDEVA L'INDIVIDUAZIONE DI TRE SISTEMI DI TRASPORTO: CICLABILE, PEDONALE E COLLETTIVO, NEL SENSO DI UN MEZZO DI TRASPORTO PUBBLICO MOTORIZZATO DI CUI SI PREVENTIVAVA UN ESERCIZIO DIFFERITO NEL TEMPO. IL 28 MAGGIO SCORSO 2008, A SETTE ANNI DAL PASSAGGIO DELL'ULTIMO TRENO, VENIVA INAUGURATO UFFICIALMENTE UN TRATTO DI 8 KM DA SANTO STEFANO AL MARE A SAN LORENZO AL MARE, AL QUALE SE NE SONO POI AGGIUNTI ALTRI 8 TRA SANREMO E ARMA DI TAGGIA.

Recentemente ho potuto percorrere in bicicletta i chilometri citati lungo la pista ciclabile, a due sensi di marcia, avente una larghezza complessiva costante di mt. 3,50, e affiancata, verso mare, dal percorso pedonale (di larghezza media mt. 1.50, variabile a seconda della variabilità stessa della larghezza dell'ex-sedime ferroviario).

Il breve spazio di questo articolo non mi consente di trasmettere l'insieme delle sensazioni e delle considerazioni che pedalando andavo



spazio in sede propria da affiancare alla pista ciclabile era già stata negata da 6 degli 8 comuni attraversati.

Questa lunga attesa, o lunga meditazione, ritengo si proietterà positivamente sull'obiettivo di estendere **la pista ciclo-pedonale (meglio greenway, visto che fa parte del più vasto progetto di "Parco costiero del Ponente Ligure") sino a raggiungere 70 km, una volta completato lo spostamento dei bina-**

# PISTA CICLABILE DEL PONENTE LIGURE

## Attesa Premiata

di Aldo Monzeglio

raccogliendo. Ai lettori non sarà difficile immaginare il piacere di un loro attempato collega ciclista urbano, per di più milanese, di poter pedalare in vista dell'infinita distesa del mare, vedere e respirare quell'atmosfera speciale fatta di brezza, di forme vegetali, di colori e fiori, odori di salsedine e di macchia mediterranea.

Pedalando concordo con quanto asserito dall'attuale Presidente di Area 24 (la Società che ha gestito il riuso) e cioè che il risultato compensava la lunga attesa. Come architetto – per i primi quattro anni avevo fatto parte del gruppo di professionisti che aveva sviluppato il progetto secondo le disposizioni del Capitolato di Appalto – trovavo una ragione in più per ritenere che la lunga attesa avesse avuto degli effetti positivi: infatti nella sua conclusione vedevo definitivamente dissolto il fantasma del mezzo motorizzato di trasporto pubblico, per cui la richiesta previsione di uno



**ri tra San Lorenzo al Mare e Andora.**

Per concludere, il mio pensiero va a Gigi Riccardi perché anche in questa vicenda, per quanto mi riguarda, vi è stata la sua presenza e attenzione: invitato a far parte del team che si andava costituendo per partecipare alla gara di progettazione, aveva avuto ben presente che a proposito di Ponente Ligure il sottoscritto nel 1991 aveva partecipato presentando un progetto

di pista ciclabile, insieme a un collega, al concorso nazionale di idee bandito dal Comune di Taggia per la sistemazione urbanistica dell'area a mare, di cui il riuso della dismettenda ferrovia era il tema centrale. Gigi aveva proposto la mia partecipazione, favorendo come sempre il coinvolgimento di tutte le energie e le passioni disponibili a favore della politica della bicicletta, e in senso ampio di una superiore considerazione della persona e del suo ambiente.

## COORDINAMENTO APULO-LUCANO

di Paolo D'Anna

**L** 2008 ha visto la nascita del coordinamento apulo-lucano. Negli ultimi anni alla storica Ruotalibera-Bari si sono aggiunte altre associazioni: è stato spontaneo proporre la costituzione di un coordinamento delle associazioni pugliesi, alle quali si sono unite per vicinanza storica e culturale, oltre che geografica, le associazioni lucane. L'idea di questo coordinamento è nata durante il corso di formazione per dirigenti e volontari di associazioni ambientaliste dedicato alla mobilità sostenibile, organizzato da Cicloamici a Mesagne nel marzo 2008 con la partecipazione di Luigi Riccardi.

Da qualche anno in Puglia sono state avviate attività che hanno coinvolto le istituzioni e le associazioni presenti sul territorio, tra cui un accordo quadro fra i Cicloamici e l'Amministrazione Comunale di Brindisi per azioni e iniziative a favore della mobilità sostenibile e della realizzazione di infrastrutture e trasformazioni urbanistiche che ne incoraggino la praticabilità. Quest'opera di sviluppo è rivolta principalmente al contesto cittadino ma è anche indirizzata a promuovere la collaborazione tra enti locali e associazioni per favorire un'azione sinergica, su scala provinciale, nelle attività di sviluppo della mobilità sostenibile e per individuare itinerari cicloturistici che valorizzino il territorio brindisino e pubblicarne delle guide. Un altro progetto in cui le Regioni Puglia, Basilicata, Calabria e Campania sono partner italiani di Grecia, Malta e Cipro è CYRONMED, che ha lo scopo di creare una "rete ciclabile del Mediterraneo" da integrare nel piano Bicalitalia. Proficuo il rapporto con altre associazioni, come Legambiente, con la quale si è collaborato alla stesura degli itinerari di Salvalarte 2008.



## Primo Mini-Cicloraduno dell'Emilia-Romagna

di Massimo Migliori

**LA PRIMA VOLTA NON SI SCOR-DA MAI.** Speriamo che questa sia la sensazione rimasta ai partecipanti del primo mini-cicloraduno dell'Emilia-Romagna, che si è tenuto a Ferrara il 3-4-5 Ottobre 2008. Da tempo ci dicevamo che occorre una occasione perché in questa terra, dove la bicicletta è il mezzo di trasporto normale, gli escursionisti FIAB si incontrassero per scambiarsi esperienze e per impostare un futuro comune.

La tre giorni ferrarese si è svolta sui percorsi tracciati

dai fiumi nel cammino verso il mare: il tratto principale è stato la "Destra Po", che fa parte del programma EUROVELO. L'argine destro del grande fiume, vietato alla circolazione delle auto e a disposizione dei ciclisti, attraversa tutta la provincia con un percorso tranquillo e sicuro fino al Delta ed al mare. L'abbiamo percorso anche di notte, alla luce della luna, nel buio totale, a pochi passi dall'acqua. Il fiume ci ha fatto da guida verso le zone dove Riccardo Bacchelli ha ambientato il suo romanzo "Il mulino del Po" e dove la gente ha sempre combattuto contro il fiume per sopravvivere. Zone oggi di una fiorente agricoltura che fa dimenticare l'antica miseria.

Dall'altra parte, verso monte, abbiamo raggiunto la Rocca Possente di Stellata di Bondeno: un castello piantato in mezzo alla golena spesso allagata, messo a difesa della via d'acqua dai signori della città ed oggi sede di un mercatino tra i più grandi della regione. Il secondo giorno ci siamo inoltrati verso il mare seguendo uno dei due rami (il "Volano") nei quali il Po si divideva là dove oggi sorge la città. Tanti paesini, entusiasmo al nostro passaggio, assaggi di frutta e di vino. Abbiamo seguito le strade comunali sede delle passeggiate dopopranzo dei residenti. Le abbiamo collegate mediante un itinerario che ci ha portato alle "Delizie": i palazzi di svago seminati nella campagna dagli Estensi ma anche dal clero (la villa della "Mensa" di Tresigallo) che non voleva essere da meno della signoria che dominava la città.

Già, la città. Per chi ha preferito i percorsi brevi è stata terreno di esplorazione lenta di un ambiente urbano concepito per mezzi di trasporto non motorizzati e da scoprire seguendo il flusso dei cittadini impegnati nelle attività quotidiane o in riposo sulle Mura che circondano il centro, un vero parco diffuso. Qualcuno ha anche seguito il programma della rassegna di "Internazionale", la rivista di politica estera condotta dai giornalisti di quella testata che hanno popolato la città di dibattiti, incontri, approfondimenti. Alla fine ci siamo detti arriverci magari in Romagna, le sue colline od il suo mare oppure verso l'Appennino emiliano con la salite che a noi "pianurai" mancano tanto.



## CHI VA IN BICI CAMPA 100 ANNI

di Michele Mutterle

CENTO ANNI E 96MILA CHILOMETRI IN SELLA ALLA BICICLETTA PERCORSI DAL 1935 AL 2007 PER LAVORO O PER PIACERE. QUESTO, PER ORA, IL BILANCIO DI GIUSEPPE ANOARDI, ATTUALE SOCIO DI TUTTINBICI FIAB VICENZA, CHE IL 26 OTTOBRE 2008 HA VARCA LA SOGLIA DEL SECOLO. UN TRAGUARDO CHE A "BEPI" NON PESA AFFATTO, ANZI, COME SPIEGA LUI STESSO, "LA BICICLETTA ALLUNGA LA VITA". RECENTEMENTE HA SCRITTO UN "DECALOGO DEL BRAVO CICLISTA" E UNA POESIA IN DIECI PUNTI CON ALCUNE PERLE, FRUTTO DELLA SUA LUNGA ESPERIENZA, COME: "L'USO DELLA BICI, CONTINUO E MODERATO, PROLUNGA LA VITA E IL FISICO È RINFORZATO". DETTO DA LUI, POSSIAMO CREDERCI.



# FESTEGGIA IL 25° COMPLEANNO

**Manfred Neun sollecita l'istituzione di un ufficio biciclette europeo**

di Doretta Vicini

Attraversati a piedi gli alti edifici a specchio della Commissione Europea, ci si ritrova in un'altra dimensione, più umana e forse anche più familiare, con basse costruzioni in pietra che circondano un ampio cortile con alberi e panchine, dove troneggia l'albero con le figurine tipico di tutte le piazze delle cittadine bavaresi. E' la sede della Bayerische Vertretung, che ci ospita per festeggiare i 25 anni della European Cyclists' Federation, grazie al presidente Manfred Neun, originario della Baviera.

Molti sono gli invitati illustri e anche i dirigenti delle associazioni ciclistiche, che gremiscono le sale durante quello che viene definito un "walking lunch". Belle ragazze bionde con gli occhi azzuri e atletici giovani porgono agli ospiti ogni genere di spuntini, oltre a vino bianco e agli immancabili boccali di birra. Si discute, si fa conoscenza, ci si scambia biglietti da visita prima di passare nella sala conferenze per i discorsi ufficiali.

Manfred Neun fa gli onori di casa e invita tutti a creare un mondo migliore amico della bicicletta. Si rivolge ai politici per chiedere che il **10% delle spese per i trasporti siano usati per interventi a favore della mobilità ciclistica** e sollecita **l'istituzione di un ufficio biciclette europeo**. Illustra poi i progetti in corso: il grande evento Velo City 2009 a Bruxelles in maggio, e l'anno dopo a Copenhagen; la ripresa della rete Cities for Cyclists con **Copenhagen in testa**



**a porre lo standard del 50% di bike share entro il 2015**, e la rete Euro Velo con 12 percorsi europei e altri in gestazione.

La parola passa a Mattia Pellegrini, che legge il discorso del Commissario Europeo ai Trasporti, Antonio Tajani, trattenuto da altri impegni. Parla di sicurezza stradale per i ciclisti, che rappresentano l'8% dei morti sulle strade europee, e annuncia l'introduzione obbligatoria, dal 1° aprile 2009, dello specchio angolo morto sui mezzi pesanti, inclusi quelli già circolanti, e sulle auto nuove l'obbligo dal 2011 delle luci a diodi, a basso consumo e a minor impatto visivo. La seconda parte del discorso è dedicata a tutto ciò che la Commissione ha fatto e continua a fare per sostenere la mobilità ciclistica: i finanziamenti del programma STEER, l'iniziativa CIVITAS e il Libro Verde, il cui piano di azione verrà reso noto prima delle fine dell'anno.

Ultimo intervento quello di Pascal Smet, Ministro per la Mobilità della capitale belga, che parla del piano 2004-2009 che ha portato ad un forte aumento di ciclisti a Bruxelles, non paragonabile ancora a quello di altre capitali nord-

europee ma pur sempre un successo ed un passo avanti nella giusta direzione. Annuncia anche l'introduzione entro l'anno nei 19 distretti di Bruxelles di un nuovo servizio di bike-sharing con 2500 bici, che diventeranno 5000 in tempi brevi. Il bike sharing nel passato era limitato al centro

storico, un'area troppo ristretta per essere veramente efficace. Alla Commissione Europea sono sempre più numerosi coloro che si recano al lavoro in bici o a piedi (17% gli Europei contro 6% dei colleghi belghi).

Dahon, azienda che festeggia quest'anno come ECF il 25° anno di attività, regala in chiusura a Manfred una bici pieghevole, la prima delle 250 che verranno prodotte per Velo City e che saranno messe in vendita ai partecipanti ad un prezzo ridotto, 450 euro invece di 600 euro.

La festa si conclude al caffè tra chiacchiere e pasticcini. Il sole splende, il cielo è azzurro e il team di ECF si mette in posa per le foto.



# FOLLOW THE WOMEN

di Cecilia Gentile\*



SI CHIAMA "FOLLOW THE WOMEN. WOMEN FOR PEACE". E' UNA PEDALATA DI SOLE DONNE DA TUTTO IL MONDO CHE OGNI ANNO SI SVOLGE IN MEDIO ORIENTE PER CHIEDERE PACE IN QUESTA TORMENTATISSIMA TERRA, MA SOPRATTUTTO TRA ISRAELE E PALESTINA. COSA MI HA SPINTO A PARTECIPARE ALL'EDIZIONE 2008, DUE SETTIMANE DAL 2 AL 15 MAGGIO? DICO LA VERITÀ: NON ERO AFFATTO CONVINTA CHE PEDALANDO AVREI PORTATO LA PACE. COSA POTEVAMO FARE NOI, MICROBI DELLA TERRA, DI FRONTE ALL'ASSOLUTA MANCANZA DI VOLONTÀ DELLA POLITICA INTERNAZIONALE?

Sono andata perché mi sono detta che un'occasione così, di visitare Libano, Siria, Giordania e Territori occupati della Palestina in bicicletta non l'avrei più avuta e di certo non mi sarei avventurata da sola in quei luoghi.

Dunque sono partita, con la mia buona dose di inquietudine e paura. Con me c'erano altre 18 donne italiane, il grosso dal Triveneto, due dalla provincia senese, un'altra romana come me. La coordinatrice italiana era la padovana della Fiab Luisa Trigila, che ha seguito la manifestazione dalla sua prima edizione. In tutto siamo 250 donne di 28 paesi diversi: partecipano anche siriane, giordane, iraniane, turche. Molte pedalano mettendo il caschetto sopra il velo.



Saremmo state in Palestina proprio durante la settimana dell'anniversario della Nakba, che significa catastrofe. Un doppio avvenimento: il 15 maggio 2008 Israele festeggiava i 60 della nascita dello stato, la Palestina commemorava l'inizio della catastrofe, perché la nascita dello stato di Israele coincide con la prima guerra arabo israeliana e l'inizio dell'occupazione dei territori palestinesi. Era un periodo molto a rischio.

E che io fossi atterrata in un'area perennemente in pericolo di guerra me ne sono accorta appena arrivata a Beirut: carri armati sparsi per le strade della città, soldati libanesi, soldati italiani dell'Unifil. Entrando in città ho visto perfino un accampamento di Hezbollah, le forze oltranziste islamiche che non riconoscono il governo in carica. Uno stato nello stato, tollerato perché il governo non è abbastanza forte per annientarlo.

Eppure il Libano è così bello. Pedalando sono passata dalla montagna al mare in soli 40 chilometri, ho visto distese di ulivi e di vigneti, campi di grano e sullo sfondo

cime innevate. Paesaggi familiari, che mi rimandavano con il cuore all'Italia. Aveva ragione Camus quando diceva "Noi mediterranei risplendiamo tutti della stessa luce".

"Come fate a vivere così? - chiedevo ai ragazzi libanesi che mi accompagnavano in viaggio - Non avete paura?". "Certo che abbiamo paura - mi rispondevano - ma cosa possiamo fare. La soluzione non è nelle nostre mani, è nella politica internazionale". I libanesi sono abituati a convivere con questa situazione da decenni ormai. E infatti si divertono nei locali, sempre aperti, ma popolati solo da loro, perché i turisti non vanno più in Libano, hanno paura.

In Libano visitiamo anche il campo profughi di Sabra e Shatila: quasi tutti i suoi residenti furono massacrati nel 1982 dall'incursione dei falangisti libanesi di Gemayel, con la complicità dell'esercito israeliano di Sharon. In quel campo c'era anche Lina, una delle figlie adottive di Arafat, che è con noi a "Follow the women". "Tutta la mia famiglia venne massacrata - racconta - lo avevo uno o due mesi. Non ricordo nulla. L'unico ricordo è su questa gamba". E mi mostra una cicatrice sulla caviglia.

Dopo due giorni di pedalate in Libano siamo in Siria, paradossalmente il paese più sicuro tra quelli attraversati. Qui non c'è il rischio attentati. Ed è naturale: la Siria non è un paese filooccidentale, anzi, ha nel tempo sostenuto Hezbollah e Hamas. Ma adesso la Siria vuole uscire da quest'isolamento e la nostra pedalata, sotto i riflettori dei media, è l'occasione per proporre una nuova immagine della nazione. "Benvenuti in Siria, paese di pace e di amore", dicono gli striscioni d'accoglienza per Follow the women. Lo sponsor siriano, un network delle telecomunicazioni, è potentissimo, e ha scatenato per la manifestazione televisioni, giornali, radio. I giornalisti ci seguono ovunque, e intervistano Detta Reagan, la signora inglese ideatrice della manifestazione che quest'anno ha portato con sé le sue due figlie. La first lady, Asmaa, moglie del presidente Assad, vuole riceverci e incontra gruppo per gruppo, divisi per nazionalità.

La Siria è magica. La bicicletta ci porta a pedalare su altipiani dove gli spazi sono sconfinati, campi d'orzo e frumento a perdita d'occhio, pecore e capre, uomini che prendono il tè seduti lungo la strada e che ce lo offrono. E sullo sfondo le montagne. Un percorso solitario, per chi vuole meditativo, una specie di viatico per arrivare pronti a recepire tutto il dolore rac-



# PEDALANDO PER LA PACE IN MEDIO ORIENTE



chiuso sulle alture del Golan. Il dolore di Qunaitra, città occupata da Israele durante la guerra del 1973 e poi lasciata grazie ad un difficile accordo con la Siria mediato da Kissinger. Ma prima di abbandonarla, gli Israeliani vollero distruggerla: fecero evacuare i 30.000 abitanti, smontarono infissi, maniglie e tuttocì che poteva essere rivenduto o riutilizzato, il resto lo trasformarono in macerie. E adesso quei resti sono lì, come un museo all'aperto, che ci fa riflettere e interrogare.

E poi c'è il dolore di Majdal Shams, città siriana nel 1981 annessa a Israele. Gli abitanti non possono tornare in Siria, ma non possono neanche lavorare in Israele, l'unica attività consentita è il lavoro dei campi. Il nuovo confine ha



spezzato famiglie e consuetudini. E allora i siriani dall'una e dall'altra parte del confine si parlano con il megafono, si danno notizie, si fanno gli auguri. Un limbo, una situazione sospesa, una vita a metà.

Quando entriamo in Giordania, la situazione a Beirut è precipitata, la città si trova sull'orlo della guerra civile: scontri tra Hezbollah e esercito regolare hanno già provocato 11 morti. I confini sono chiusi, così come l'aeroporto. Jawad, il ragazzo libanese che ci ha affittato le bici e che ci scorta per tutto il viaggio con un pullmino d'appoggio, non può tornare a Beirut, è preoccupato, non sa cosa succederà alla sua famiglia. Ci sono momenti di tensione nel gruppo: non sappiamo che ripercussioni la faccenda avrà in Palestina. Ma gli organizzatori palestinesi con i quali siamo in contatto ci rassicurano. Andiamo avanti, dopo una serata ristoratrice sulla spiaggia del Mar Morto.

Qui, sulle rive del Mar Morto, le donne siriane, giordane e iraniane ci lasciano: non possono entrare in Israele, come gli Israeliani non possono entrare nei loro paesi. Abbracci, pianti, scambio di indirizzi e telefoni: un'esperienza così crea legami forti e non dividerla fino in fondo fa molto male. Il resto del gruppo prosegue: ci aspetta il confine con Israele a King Hussein Bridge. Dobbiamo entrare in Palestina, ma è Israele che decide, perché per ora lo stato palestinese non esiste, è una specie di riserva. Le autorità palestinesi ci riferiscono che all'interno

dei Territori occupati, anche detti West Bank, ci sono 520 posti di blocco fissi, più quelli volanti, che si creano all'improvviso. Il territorio è polverizzato e l'economia non decolla perché manca la condizione base, la libertà di movimento.

Per i palestinesi che ci aspettano e ci accolgono con grandi festeggiamenti noi siamo una ventata di speranza. "Siete i nostri ambasciatori - ci ripetono - dite che non siamo terroristi, che siamo stanchi, che vogliamo la pace". La nostra visita in West Bank, fatta di brevi percorsi in bici e più lunghi trasferimenti in pullman, è una specie di pellegrinaggio tra dolore e tentativi di ricostruzione. A Ramallah, capitale amministrativa, sostiamo alla tomba di Arafat, che qui, nei Territori, è ancora un carismatico faro, quasi oggetto di venerazione. Nella Striscia di Gaza, ormai, dopo la guerra civile del 2005, c'è Hamas, il partito integralista islamico che lo stesso popolo palestinese ha votato e sostiene. Una divisione che complica ancora di più i sempre rimandati negoziati di pace.

A Nablus, con la nuova università che ospita 16 mila studenti, la maggior parte dei quali donne, c'è tutta la speranza delle ultime generazioni. "Abbiamo un sogno - dice il direttore delle comunicazioni che ci riceve in Aula Magna - andare all'università dai nostri villaggi senza passare per i posti di blocco". La città vecchia di Nablus ha ancora i segni e le macerie degli scontri dell'ultima Intifada, scoppiata nel 2000, stavolta violenta e armata, a differenza della prima, del 1987, quando i ragazzini gettavano pietre. Cicatrici difficili da rimarginare. Lo dicono i manifesti attaccati su tutti i muri con le foto dei "martiri" caduti negli scontri. Imbracciano tutti il fucile. Su una specie di altare commemorativo c'è scritto "Never forgive, never forget", mai perdonare, mai dimenticare. Un bellissimo ragazzo di 18 anni viene da me sulla sedia a rotelle. "Aiutami - mi dice - mi sono trovato in mezzo durante uno scontro, mi hanno mitragliato alla spina dorsale, ho perso l'uso delle gambe".

L'ultima notte è nelle case dei palestinesi. Dal terrazzo di quella che ospita me e altre quattro donne vedo la linea del muro e, dall'altra parte, le luci di Betlemme e Nazaret.

Conoscere, condividere. Vedere in faccia le persone e la loro sofferenza. Sono questi i primi passi per costruire la pace.

*\*Questo articolo è l'anticipazione di un libro che verrà pubblicato da Ediciclo.*





## A Milano la Sicurezza Diventa di Moda

### SFILATA NABA: IDEE E PREMI PER VESTIRE IN BICI

di Doretta Vicini

Dopo il lancio la scorsa primavera del concorso DecoLife, la raccolta di 200 manufatti durante l'estate, la prima selezione di 62 concorrenti e la scelta dei tre vincitori, si è svolta sabato 20 settembre a Milano la sfilata conclusiva in bicicletta delle creazioni degli studenti della NABA (Nuova Accademia di Belle Arti). La cornice era Corso Buenos Aires, una delle vie più congestionate della città, chiusa al traffico per l'occasione, con arrivo ai

Giardini Pubblici di Porta Venezia. Sul palco, oltre al principale animatore Salvatore Amura, anche l'assessore comunale Croci e Fiab Ciclobby, coinvolta nel progetto dall'inizio alla fine.

**Il primo premio, una bicicletta, è andato a un giovane studente giapponese che ha realizzato un elegante giacchino per la sera in panno bianco e guanti abbinati, con applicazioni ovali che permettono l'inserimento sulle maniche e sulla schiena di catarifrangenti.**

La seconda vincitrice ha presentato un'idea semplice, ma geniale, e cioè quella di cucire la mascherina anti-smog all'interno di una grande sciarpa bicolore in lana da avvolgere intorno al collo.

Il terzo premio è andato ad uno zaino con due "occhi" posteriori, che si tra-

sforma in una mantella per la pioggia in caso di bisogno. Interessanti anche altre creazioni, come il copricestino anti-furto, orecchini luminosi, guanti, borse e braccialetti studiati per rendere visibili i ciclisti nel traffico, caschi fioriti, adesivi da bici, magliette e un campanello con applicato un uccellino che gira su se stesso.

L'assessore Croci ha poi assegnato un premio speciale a una gentile ciclista urbana che ha applicato sulla sua bici un dispenser con un vero inno marinettiano alle due ruote. Un simpatico concorso che ha coniugato bici, sicurezza e moda, e che si è concluso con la commovente testimonianza dei familiari di Belkisa, la giovane studentessa della NABA travolta da un'auto mentre era in sella alla sua bici. Perché non ripetere il concorso anche il prossimo anno?

**N**ELL'ULTIMO NUMERO DEL NOTIZIARIO AMICI DELLA BICICLETTA È STATO PUBBLICATO UN ARTICOLO A FIRMA DELL'ASSESSORE A MOBILITÀ E TRASPORTI DEL COMUNE DI PARMA PIETRO SOMENZI SU BICIPLAN, INTERVENTI STRUTTURALI E SERVIZI. QUESTO NOSTRO INTERVENTO VUOLE PRESENTARE IL PUNTO DI VISTA DEI CICLISTI DI PARMA, DOVE PURTROPPO AVVENGONO CON DRAMMATICA FREQUENZA INCIDENTI MORTALI CHE COINVOLGONO I CICLISTI, SENZA CHE NE DERIVINO AZIONI CONCRETE O RIFLESSIONI CRITICHE SULLA ATTUALE IMPOSTAZIONE DELLA MOBILITÀ.

Partiamo dal Bicipan perché è esemplificativo del modo di procedere dell'assessore. Avevamo con forza chiesto di mettere a disposizione del Comune le competenze FIAB per l'elaborazione del Bicipan di Parma. Eravamo entrati nel gruppo di lavoro fornendo materiale (il Bicipan di Mestre, sconosciuto agli Uffici comunali), chiamato a partecipare Claudio Pedroni, portato la nostra esperienza di utenti della città in bici. Il rapporto è finito quando è stato chiesto che le nostre idee e impostazioni fossero riportate sul verbale di una riunione (notate, solo riportate, non accettate). Non siamo stati più convocati. Purtroppo si pensa di incrementare la mobilità ciclistica dal 17% al 20-30% - questo l'obiettivo primario del Bicipan, dichiarato dall'assessore - con provvedimenti puntuali, particolari e non globali, senza una visione di rete, senza un'analisi dei flussi, dei centri di attrazione, dei generatori di traffico e dei possibili percorsi preferenziali, senza portare via un metro quadrato alle auto e motorini, ma unicamente intensificando la commistione tra pedoni e ciclisti. La situazione delle bici presso la stazione ferroviaria rende l'idea: inesistenti i posti coperti e le rastrelliere protette da furti, e nel progetto della nuova stazione non c'è traccia di spazi per le biciclette e di intermodalità. A Parma si fanno spot televisivi in cui i ciclisti sono i maleducati, i pescecani della strada, mentre gli automobilisti sono gentili. I numerosissimi incidenti in cui sono coinvolte le biciclette dimostrano che sta maturando una disabitudine alle biciclette da parte degli automobilisti che hanno preso pieno possesso della strada ritenendola solo a loro uso e consumo.

Quanto questa disabitudine ai ciclisti in strada sia pericolosa è stato recentemente confermato da uno studio australiano: è dimostrato che meno biciclette ci sono in strada, più incidenti avvengono con i ciclisti. Noi aggiornia-



## PARMA CITTÀ CICLABILE ?

### il punto di vista di Bicinsieme-FIAB Parma

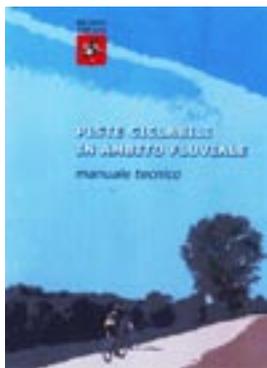
mo che più si forzano i ciclisti ad attraversamenti stradali provenienti da piste sui marciapiedi, anche se questi attraversamenti avvengono su passaggi ciclo-pedonali segnalati, maggiore è il rischio di incidenti. Infatti, gli automobilisti percepiscono maggiormente quanto succede davanti che non quello che accade lateralmente.

Nel censimento che abbiamo fatto per FIAB sono stati misurati circa 50 km di piste ciclabili, di cui metà assolutamente non a norma, pericolose, con conflitti con i pedoni, con pali della luce o cassonetti, con improvvisi finì nel nulla di un incrocio pericoloso. A Parma fare una pista ciclabile vuol dire colorare di rosso una striscia di marciapiede e mettere alcuni cartelli blu, creando fortissimi conflitti tra utenti deboli. Sono state incentivate oltre ogni misura le bici elettriche che sfrecciano sulle piste ciclabili, si sono dati ordini ai vigili di multare i ciclisti che non utilizzano le presunte piste ciclabili (i giudici di pace hanno annullato le multe nei casi in cui la cosiddetta pista ciclabile non era a norma), si asportate le bici attaccate ai pali tranciando i lucchetti (70 per recuperare la propria bici).

I casi di Via Venezia e di Via Zarotto sono emblematici. Le due strade sono state oggetto di recenti lavori. Era l'occasione per dare più spazio alle bici con corsie su ambo i lati della strada, eventualmente fisicamente separate, dal traffico automobilistico. Si è scelto di risistemare i marciapiedi creando una pista doppio senso. Stanno già arrivando lettere di protesta per la pericolosità della pista ciclabile.

Il Sindaco di Parma Pietro Vignali ha recentemente dichiarato che bisogna creare piste ciclabili facilmente utilizzabili. Non possiamo che condividere questa affermazione e ci piacerebbe che il suo assessore impostasse la pianificazione della ciclabilità urbana sulla base di questo semplice ma fondamentale principio.

## Rubrica LIBRI



UN MANUALE TECNICO DELLA REGIONE TOSCANA

### PISTE CICLABILI IN AMBITO FLUVIALE

recensione di Giovanni Cardinali

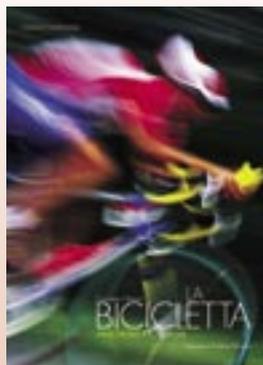
Un manuale tecnico sulle piste ciclabili in ambito fluviale, unico nel suo genere, è stato predisposto nel 2008 dalla Regione Toscana, tramite l'Ufficio del Genio Civile dell'Area Vasta di Firenze, Prato, Pistoia ed Arezzo, e con la collaborazione di FIAB Toscana. Contiene indicazioni tecnico-esecutive sia sulle piste che su alcuni accessori (dai parapetti di sicurezza all'illuminazione), semplici illustrazioni schematiche, e fotografie di piste realizzate. Viene riportata integralmente la proposta di segnaletica FIAB, esemplificata anche con l'introduzione del logo della ciclopista dell'Arno. Sono offerti esempi di tipologie e costi di piste fluviali. In appendice la normativa relativa.

L'aspetto più interessante è l'indirizzo progettuale di convivenza della pista ciclabile con il rischio idraulico, al punto di prevedere accessori di complemento (panchine, segnaletica, ecc.) asportabili in caso di manutenzione idraulica. Pur essendo di norma sconsigliate le piste in aree inondabili con periodo di ritorno minore di 30 anni e battente idraulico maggiore di 30 cm, si prevedono deroghe con l'inserimento di accurati segnali lungo il tratto a rischio.

Le piste ciclabili in ambito fluviale offrono anche un'occasione di controllo del territorio da parte dei cittadini a piedi o in bicicletta.

Il tema delicato degli attraversamenti ciclabili in ambito extraurbano sarà oggetto di una prossima integrazione.

**Il volume di 57 pagine è distribuito gratuitamente dalla Regione Toscana ed è scaricabile dal sito web del coordinamento regionale toscano FIAB [www.fiabtoscana.it](http://www.fiabtoscana.it).**



UN VOLUME FOTOGRAFICO DELL'EDITORE WHITE STAR

### LA BICICLETTA. MITO, TECNICA E PASSIONE

recensione di Beppe Genazzini

La "macchina per correre"- titolo del brevetto concesso al barone Drais von Sauerbronn nel 1818 - compie quest'anno 190 anni.

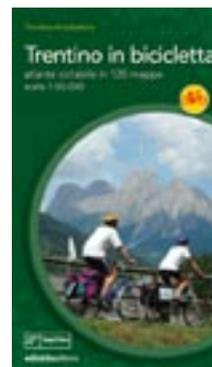
Le prospettive da cui oggi possiamo studiarla e raccontarla si moltiplicano, dalla storiografia dell'evoluzione tecnica allo studio dello sviluppo delle industrie produttrici, dall'impiego nello sport ai riflessi sociologici nel suo uso quotidiano, dal design alla moda e alla sua rappresentazione artistica.

Questo bel volume di grande formato (occorre un buon piano d'appoggio per leggerlo e sfogliarlo!) è scritto in un moderno linguaggio giornalistico, che si può permettere di toccare tutti i tasti con piglio disinvolto, creando un quadro complesso ma sicuramente appassionante e completo.

Alla base di questa metodologia di espressione ci dovrebbe essere tuttavia, da parte del giornalista, una seria analisi preventiva delle fonti delle informazioni assunte e una precisa comprensione dei meccanismi e delle tecnologie descritte. Ad esempio ancora una volta si è persa l'occasione di sfatare la leggenda del francese Mede de Sivrac e del suo "célérifère", inventata di sana pianta dallo sfrenato sciovinismo di Louis Baudry de Saunier, che scrisse e pubblicò nel 1891 forse la prima "Histoire générale de la Vélocipédie".

Di grande interesse la sezione che racconta la nascita e la storia delle più famose gare ciclistiche.

Punto di forza di questo volume è sicuramente la attenta ricerca iconografica che ha saputo raccogliere molte immagini, bellissime e di altissima qualità per quanto riguarda le foto moderne, e originalità per le illustrazioni d'epoca: magnifica quella dei bersaglieri in divisa fine ottocento (giubba turchina e pantaloni bianchi) con le biciclette "Carraro".



UN ATLANTE CICLABILE IN 120 MAPPE

### TRENTINO IN BICICLETTA

Centomila sono i turisti che ogni anno arrivano in Trentino in bicicletta, molti dei quali tedeschi, austriaci, olandesi, e alcuni inglesi. Vanno in bici per scelta, spesso sono persone allenate in cerca di una vacanza all'aria aperta come antidoto allo stress da ufficio. Dove vanno? Qualcuno solo fino a Verona, molti a Venezia, e i più coraggiosi puntano a Roma. A loro si rivolge il primo atlante dei percorsi ciclabili della regione, pubblicato da Ediciclo.

In quasi due anni di lavoro i volontari di Trentino Arcobaleno hanno progettato, sperimentato e descritto 13 itinerari che valorizzano la rete di piste ciclabili e le uniscono in percorsi altamente suggestivi dai laghi ai passi dolomitici, di durata variabile dai due ai sei giorni di viaggio. Il testo è corredato da un'accurata cartografia di oltre 120 tavolette in scala 1:50.000, in cui sono indicate le strade consigliate a chi si muove in bicicletta e quelle da evitare. Altimetrie e informazioni utili per il pernottamento, il ristoro e la riparazione della bicicletta completano la descrizione dei percorsi, adatti a cicloturisti di tutte le età e di tutti i livelli: famiglie e turisti poco allenati possono servirsi del trasporto pubblico per completare le tappe o evitare i tratti più impegnativi.

**Info: [2ruote@trentinoarcobaleno.it](mailto:2ruote@trentinoarcobaleno.it)**

**FRANCESCO BARONI, LA BICICLETTA. MITO, TECNICA E PASSIONE. PREFAZIONE DI FELICE GIMONDI. EDIZIONI WHITE STAR 2008. PAGINE 304, € 38,00.**

**Ai tesserati FIAB l'editore WS offre il volume a € 32, spese postali gratuite. Contattare il n. verde 800-640-748 oppure [ordini@whitestar.it](mailto:ordini@whitestar.it)**

# «UNSAFE IS SAFE»

E' MORTO HANS MONDERMAN, RIVOLUZIONARIO INGEGNERE OLANDESE

**F**ORSE NON TUTTI RICORDANO IL SUO NOME, MA GLI ADDETTI AI LAVORI HANNO SENTITO PARLARE DI «WOONERF», «SHARED SPACE», «NAKED STREET», «COUR URBAINE», «WOHNSTRASSE», «STRADA RESIDENZIALE», TUTTI CONCETTI ISPIRATI A UNO SPAZIO CONDIVISO CHE PERMETTA LA CIRCOLAZIONE SICURA DEI VEICOLI.

Hans Monderman, ingegnere stradale di Leeuwarden, Frisia, vedendo crescere in modo preoccupante il numero di auto, ebbe un'idea all'apparenza assurda e pericolosa: eliminare i semafori, i segnali di pericolo, di precedenza e di stop, e cancellare le strisce pedonali, dando ai guidatori stessi la responsabilità di una guida prudente e senza incidenti.

Il primo esperimento rivoluzionario venne condotto nel 1982 a Drachten, su una strada dove transitavano più di 20.000 auto al giorno. Monderman fece eliminare i semafori e i marciapiedi, fece piantare alberi e costruire

go di Groningen, e in cento altre cittadine olandesi, dove nel corso degli anni Monderman ha ridisegnato le strade. «Il pericolo è buona cosa.

**L'insicurezza rende più attenti»** ha affermato in un'intervista al New York Times, spiegando che «senza cartelli e strisce si tende a cercare lo sguardo d'intesa con gli altri utenti della strada e si riduce automaticamente la velocità». Per dimostrare sul campo la sua teoria Monderman portava giornalisti televisivi ed esperti in incroci trafficati, dove camminava all'indietro con gli occhi chiusi, sicuro di aver creato le condizioni perché gli automobilisti non lo investissero.

Molti hanno seguito il suo esempio. Klaus Goedejohann, sindaco di Bohmte, cittadina di 13.500 abitanti in Bassa Sassonia, racconta che i cittadini non volevano zone pedonali, convinti che le attività commerciali dipendano dalla possibilità di essere raggiungibili in auto. Così a Bohmte in una strada con un traffico di 12.600 veicoli al giorno, davanti al ristorante, alla panetteria, ai negozi di abbigliamento, sono sparite le vecchie divisioni degli spazi: grazie a un finanziamento europeo la strada è stata lastricata e le auto vi circolano come se dovessero attraversare un paese e non una cittadina di 13.500 abitanti. Anche in Svizzera e Francia si tende sempre più a **ridurre all'essenziale segnaletica e semafori. Il modello Monderman fa oggi scuola in mezza Europa.** A Londra Daniel Moyland, del distretto di Kensington e Chelsea, tenterà l'esperimento in Kensington Road. L'Unione Europea ha finanziato

fontane, e pavimentare la strada con sanpietrini rossi. Il risultato fu una maggiore fluidificazione del traffico e un numero minore di incidenti, un comportamento più cortese e responsabile da parte di tutti, e un ambiente più gradevole. Anche a Makkinga da più di nove anni non ci sono cartelli stradali, strisce pedonali e semafori, e gli incidenti sono passati da una cinquantina l'anno a zero; e così ad Haren, sobbor-



un progetto che coinvolge sette città e regioni che desiderano abolire la foresta di segnali stradali, tra cui Ejby in Danimarca, Ipswich in Inghilterra e Ostenda in Belgio.

Secondo Monderman l'unica cosa che i segnali comunicano all'automobilista è: «questo spazio è tutto tuo, vai tranquillo». Ma è proprio questa sicurezza a produrre gli incidenti. **«Se tratti una persona come un idiota, si comporterà seguendo il regolamento e nulla di più. Ma se le dai responsabilità, saprà usarla».** «Unsafe is safe», il titolo di una conferenza sul traffico nel novembre 2006 a Francoforte, potrebbe essere l'ossimoro che farà rivivere in futuro le strade delle nostre città, dove pedoni e ciclisti potranno convivere pacificamente con le auto.



## 5 x 1000 alla bici aria nuova per tutti !

La bicicletta fa bene a chi la usa  
alla città e all'ambiente.

c.f. 11543050154

[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

