Amici della Bicicletta

Periodico della FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta www.fiab-onlus.it
In Bici per l'Ambiente

Bimbimbici

"Poste

ADERENTE

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

FIAB ONLUS

www.fiab-onlus.it

1-2010 *Gennaio- Aprile*

Le Associazioni aderenti alla Fiab

5 x 1000 GRAZIE a chi ha firmato per Fiab! 468 amici nel 2007 e 614 nel 2008: Fiab ha ricevuto €17.812 nel 2008 per la dichiarazione dei redditi 2006, e €24.550 per il 2007. Grazie a questi fondi Fiab potrà operare a favore della mobilità ciclistica.

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
C.F. e P.I. 11543050154

Direttore responsabile:
Giancarlo Marini
Stampa **La Nuova Tipolito**
via F.lli Kennedy 43 Felina -RE-
Numero chiuso il **31 marzo 2010**
12000 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
G. Boccaletti, M. Braghini, G. Celentano, M. Chierichetti, A. Dalla Venezia, M. Demattè, M. Fagioli, G. Ferrari, E. Galli, P. Longo, E. Maccicocchi, S. Malaguti, G. Merlin, M. Mutterle, C. Pedroni, R. Puglisi, D. Sanna, D. Schiannini, R. Sforza, S. Signanini, P. Spagnolello, D. Vicini

Foto di: Archivio FIAB, associazioni FIAB di Roma (Ruotalibera, Ostiainbici, NaturAmici), G. Biscàro, G. Cortesi, G. Ferrari, R. Puglisi; R. Sforza A. Scagni

Foto di Copertina : A. Scagni

FIAB-*onlus*
ORGANIZZAZIONE

Presidente
Antonio Dalla Venezia
Via Col di Lana, 9/A 30171
Mestre (VE) **☎-fax 041-921515**
presidente@fiab-onlus.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

Solari Romolo *Vice Presidente*
romolo.solari@libero.it

Cerioni Massimo mamo.cerioni@virgilio.it

Chiarini Enrico bici@studiochiarini.it

Destino Mauro mauroelio.destino@poste.it

Gemignani Marco lorbrulgrud@fastwebnet.it

Pagliaccio Giulietta
giulietta.pagliaccio@mpiinformatica.it

Passigato Marco mapassi@tin.it

Parigi Valerio xbici-valerio@yahoo.it

Giorgio Ceccarelli, bici@giorgioceccarelli.it

Rovaldi Umberto rovaldi@tin.it

Spagnolello Giuseppina
spagnolello@ciclodi.it

Vial Antonella a.vial@virgilio.it

Vicari Antenore antenore.vicari@email.it

Vicini Doretta dorettavicini@gmail.com

ASSEMBLEA NAZIONALE DELLA FIAB A PALERMO

LA PRIMA VOLTA IN SICILIA

17-18 APRILE 2010

SI TERRÀ A PALERMO L'ANNUALE ASSEMBLEA ORDINARIA DELLA FIAB ONLUS, UN APPUNTAMENTO CHE VEDRÀ CONFLUIRE IN TERRA SICILIANA OLTRE 100 DELEGATI IN RAPPRESENTANZA DI PIÙ DI 120 ASSOCIAZIONI CICLOAMBIENTALISTE ADERENTI ALLA FEDERAZIONE.

Si comincia sabato mattina con un incontro pubblico sulle Greenways siciliane nel quale si farà il punto sul piano regionale della ciclabilità, sulle iniziative in essere e future per il recupero degli oltre 800 km di ferrovie in disuso e sul ruolo che potrà avere il coordinamento FIAB della Sicilia per raggiungere tali obiettivi. La scelta di svolgere l'assemblea in Sicilia è senz'altro un riconoscimento al lavoro svolto in questi anni dal coordinamento regionale e alla capacità del Coordinamento Palermo Ciclabile, e del suo presidente Giacomo Scognamillo, di farsi carico di un avvenimento così importante per la vita della federazione.

La parte assembleare vera e propria inizierà, come di consueto, nel primo pomeriggio con la relazione del Presidente, la presentazione del bilancio consuntivo e di eventuali mozioni. Al termine del dibattito quattro gruppi di lavoro affronteranno alcuni temi che il Consiglio di Presidenza ha individuato come prioritari: Bimbimbici, Bicitalia, l'Area Tecnica e la Visione della FIAB del futuro. Domenica i lavori riprenderanno in sessione plenaria con la presentazione e discussione delle relazioni dei gruppi di lavoro e con il voto sul bilancio e sulle mozioni. Non essendoci elezioni - gli organismi eletti nell'assemblea 2009 a Milano durano in carica un biennio - l'appuntamento siciliano sarà caratterizzato da un ampio confronto sulle strategie da adottare per rispondere in maniera adeguata alle sfide future.

A Treviso il 28 novembre 2009

Conferenza dei Presidenti: Diritto alla Bicicletta

Antonio Dalla Venezia

La città che vorremmo è stato il cuore della relazione di Eugenio Galli, presidente di Ciclobby, l'associazione FIAB di Milano, che ha spiegato a una platea attenta e numerosa quali interventi un'amministrazione dovrebbe adottare per promuovere l'uso della bici nella propria città, dalle infrastrutture ciclabili alla moderazione del traffico, dai servizi al ciclista all'attività di informazione e comunicazione. Più tecnica ma altrettanto interessante la relazione dell'ing. Enrico Chiarini, coordinatore dell'area tecnica di FIAB, che ha illustrato le opportunità che il codice della strada offre agli amministratori per intervenire con efficacia a favore della ciclabilità. Quasi a dialogare con i due esperti della FIAB, la Mobility manager del Comune ing. Michela Mingardo ha presentato il nuovo Biciplan comunale, piano strategico della mobilità ciclistica per il prossimo decennio.

Gradito anche il saluto iniziale del sindaco Gian Paolo Gobbo e molto apprezzato l'intervento dell'assessore all'ambiente e alla mobilità Vittorio Zanin, che con grande passione ha illustrato la politica dell'assessorato in tema di mobilità sostenibile, annunciando anche la disponibilità di uno spazio in centro per la nuova sede della FIAB di Treviso. Il presidente della FIAB trevigiana Roberto Pignatiello ha manifestato la sua gioia per la notizia e ha rimarcato la disponibilità dell'associazione a collaborare per il raggiungimento di scopi comuni.

Il dibattito pomeridiano tra i delegati della FIAB è stato sostenuto e ha messo a fuoco le criticità del momento, le aspettative delle associazioni e le priorità di cui occuparsi, tra cui in particolare l'abrogazione della norma "taglia punti".

LA MOBILITA' CICLISTICA IN ITALIA

Eugenio Galli

A che punto è la cultura della mobilità ciclistica in Italia? Gli interventi legislativi e politici sono orientati a favorire, con tutte le leve disponibili, la crescita di questo paradigma della mobilità sostenibile?

La sensazione è quella di un quadro incerto ed incostante, in cui le 'nuove' sensibilità faticano a tradursi in azioni concrete e sinergiche e sono spesso affidate più alle buone volontà personali di poche menti illuminate che a uno spirito condiviso, trasversale e consapevole.

Basta un avvicendamento, politico o tecnico, perché piccoli progressi, faticosamente conquistati, vengano meno: è successo di recente a Brescia, Verona, San Donato Milanese. Ma anche tante volte nelle nostre frustranti relazioni con Trenitalia e in numerosi altri contesti. Chi viene dopo cancella ciò che è stato fatto da chi lo ha preceduto, senza valutarne il contenuto. Personalismi in salsa spoil system.

La mobilità ciclistica diviene oggetto di una lettura in chiave ideologica, a prescindere dalle competenze e dal merito delle questioni. Come non ricordare allora quel che Luigi Riccardi ha ripetuto per una vita? «La bici non è di destra né di sinistra, ma è un mezzo per muoversi e un valore per le nostre città». Fino a quando questo concetto non entrerà nella cultura diffusa, sarà difficile quel cambiamento concreto e stabile nella direzione auspicata.

Dopo la ricca analisi condotta in occasione della Prima Conferenza nazionale della Bicicletta (Milano 2007), a cui FIAB ha dato un contributo fondamentale, non vi è stata una svolta percepibile. C'è una cornice di regole carenti, e le regole da sole non bastano, essendo alto il rischio che restino solo sulla carta, mere dichiarazioni di intenti: l'inferno è lastricato di buone intenzioni. Basti citare la persistente disapplicazione dell'art. 208 del codice della strada, che prevede un obbligo di destinare i proventi delle sanzioni anche al miglioramento della mobilità ciclistica. Come emerso durante la Conferenza, in un Paese che conta diversi politecnici, non abbondano le competenze tecniche sulla mobilità ciclistica, che richiedono un'attenzione specifica.

Servono esempi virtuosi che producano contaminazione positiva. Occorre saper coniugare regole, comportamenti, esperienze, apertura al confronto con le best practices. Citiamo due esempi concreti che testimoniano un certo modo confuso e contraddittorio di approcciare il tema della bici in Italia.

Quest'anno il governo ha finanziato, grazie ad un accordo con ANCMA, l'associazione industriale dei produttori, ben due campagne di incentivi fiscali per l'acquisto di mezzi ecologici, includendo per la prima volta anche le biciclette. I fondi stanziati sono andati esauriti in pochissimi giorni e la parte del leone l'ha fatta proprio il mercato della bici tradizionale. Un successo per molti inatteso. Tutto ciò è un bene o un male? Nell'ottica dell'impresa e del profitto privato, in fase di stagnazione economica, un sostegno alla domanda non può che giovare. Ma nell'ottica dell'interesse pubblico e delle politiche virtuose, la valutazione è diversa: non basta acquistare una bici se si è costretti a tenerla in cantina. Poiché le barriere all'uso diffuso della bicicletta non sono costituite principalmente dal costo (la maggioranza delle famiglie italiane già possiede almeno una bicicletta), se si vuole che gli incentivi economici siano un investimento fruttuoso per il bene comune, e

non un finanziamento 'a perdere' a favore solo di alcuni, occorre rimuovere gli ostacoli alla circolazione della bici intervenendo su infrastrutture, segnaletica, sicurezza stradale e servizi. Serve cioè una seria e coerente politica della mobilità ciclistica ai diversi livelli, nazionale, regionale e locale, che permetta alla bici di circolare sulle strade, in sicurezza e con pari dignità rispetto ad altri mezzi di trasporto, favorendo una sempre maggiore conversione a favore della mobilità sostenibile, sia per gli spostamenti quotidiani sia per il tempo libero.

Il secondo esempio riguarda il pacchetto di "Disposizioni in materia di sicurezza pubblica" approvato a luglio 2009 dal Parlamento, che, attraverso una modifica alle norme del codice della strada (art. 219 bis), introduce la decurtazione dei punti della patente di guida anche nel caso di infrazioni commesse in bicicletta. Scoppia il caso, e all'improvviso della bici parlano tutti. Subito nascono le fazioni oltranziste: «Era ora! Voi ciclisti siete pericolosi e irresponsabili, andate in giro come pirati. E' finita la pacchia!». Già, la pacchia... Cinquemila morti l'anno sulle strade, anche urbane, oltre a feriti, invalidi, i costi individuali, familiari, sociali. Migliaia di caduti fra i quali innanzitutto pedoni e ciclisti. Come porvi freno? Spostando l'attenzione su altri obiettivi. Articoli sui giornali, servizi sui tg nazionali, interviste, commenti feroci anche in rete: all'improvviso della bici parlano tutti, anche se non tutti sanno esattamente di cosa parlano.

Poiché il sonno della ragione genera mostri, ci siamo puntualmente sforzati di riportare la discussione su un piano di razionalità affinché questo confronto, per quanto ci apparisse lunare, potesse avere una qualche utilità - per inciso, viene data come imminente la correzione legislativa di quelle norme, tuttora in vigore, su cui comunque pendono dei ricorsi presentati dal nostro Servizio legale. Certo è difficile far passare il provvedimento che sanziona i ciclisti equiparandoli agli automobilisti come un intervento serio, motivato, non demagogico, utile alla sicurezza stradale, giusto, ragionevole. E poiché, come più volte ribadito, non c'è da parte nostra alcuna rivendicazione di impunità o immunità per una categoria di utenti delle strade, ma solo un'esigenza di maggiore ponderatezza nei provvedimenti legislativi, non si può sfuggire a un nodo di sostanza: i ciclisti erano già destinatari di norme del codice della strada – quindi di obblighi e sanzioni – sia quanto alle dotazioni del veicolo (luci, campanello, catadiottri etc.) sia quanto ai comportamenti da tenere (segnalazione delle svolte, etc.); qualcuno avrebbe già dovuto far rispettare le disposizioni esistenti: perché non lo ha fatto? Alla luce di ciò è evidente che non vi è alcuna necessità di introdurre nuove norme sanzionatorie. Pertanto, o qualcuno si illude che il rispetto delle leggi discenda dalla severità della sanzione invece che dalla sua certezza e prontezza di applicazione, oppure è evidente che a monte vi sono due temi tanto fondamentali quanto poco 'sentiti': educazione stradale e controlli.

La bicicletta continua ad essere vista dal legislatore come un ibrido: agli incroci si impone spesso al ciclista di trasformarsi in pedone, altre volte di seguire il traffico veicolare a motore, in altri casi lo si induce ad inventarsi percorsi che non esistono, si pretende che segua percorsi ciclabili oggettivamente inadatti e pericolosi, lo si costringe di fatto a rifugiarsi sui marciapiedi per proteggere la propria incolumità... questo è "se vi pare" il ciclista urbano, in Italia.

Un esempio conclusivo in tema di regole e controlli. Mentre in Italia divampava la polemica, percorrevo centinaia di chilometri in bici in Olanda dove ero in vacanza. In un Paese dove ci sono più bici che abitanti, in pochi giorni ho visto un vigile fermare un ciclista ad Amsterdam perché circolava senza luci. A Scheveningen, sobborgo marittimo della capitale l'Aja, mentre pedalavamo a passo d'uomo sul lungomare, ci hanno avvicinati due agenti i quali, dopo averci avvisati che eravamo in zona pedonale vietata alle bici, controllati i documenti, ci hanno ammoniti in modo cortese ma deciso che, se ci avessero ripresi nuovamente a circolare in bici in area vietata, ci avrebbero contestato la contravvenzione da 30 : «Tutto sommato, meglio spenderli in birre» concludeva uno dei due poliziotti. Molta chiarezza, grande rispetto, nessun accanimento, niente fanatismi. Qualcuno potrebbe mai riferire un episodio simile in Italia?

Sabato 15 maggio 2010

PACICLICA 2010

In bici da tutta italia alla marcia per la pace Perugia-Assisi

Massimo Braghini

La scommessa di Paciclica di rappresentare per il mondo cicloambientalista italiano, non solo per quello di Brescia da cui è nata, un fatto nel quale identificarsi, può dirsi vinta: dieci associazioni Fiab in sette regioni italiane - Lombardia Veneto Emilia Toscana Marche Lazio Sicilia che parteciperanno - hanno già comunicato la loro adesione. Funzionerà così: ogni gruppo autonomamente, con i propri tempi e modi di percorrenza (tutto bici o treno+bici), con maglie e insegne diversamente ispirate alla pace ma tutte sotto l'egida FIAB, giungerà entro sabato 15 maggio a Ponte San Giovanni, stazione FS di Perugia. Da lì, nel pomeriggio, tutti insieme in sella per 2 km fino in città, per il ricevimento ufficiale al Forum della Pace. Oltre a un bello spettacolo,sarà di per sé un fatto degno di nota, in piena sintonia con la Marcia Perugia-Assisi dell'indomani e quindi, si spera, anche una notizia per i media.

La pace è ancora un valore che può appassionare qualcuno, fino alla fatica, mista al piacere, di partecipare a un viaggio in bici. E la bici a sua volta sarà riconosciuta quale mezzo di pace in senso lato, come è inteso in casa FIAB: affratella, stimola alla partecipazione in modo non aggressivo, si integra bene con la natura, non inquinandola e inducendo a rispettarla. Pacifica nei percorsi di cicloturismo e in quelli di ogni giorno. Il palcoscenico della Marcia della Pace (la più prestigiosa a livello internazionale, voluta nel '61 con cadenza biennale da Aldo Capitini) è un'occasione da non perdere per dare sostanza e visibilità a queste parole.

Alle dieci associazioni FIAB pacicliche se ne potrebbero aggiungere ancora tante, se non fossero impegnate da iniziative locali già programmate per quella data.

Ai paciclici l'emozione di stare dentro il serpentone arcobaleno di sabato pomeriggio, tanto lungo da rivaleggiare con quello del Giro d'Italia in svolgimento negli stessi giorni. Sarebbe piaciuto anche a Gigi Riccardi, l'indimenticato presidente Fiab inventore di tante iniziative per diffondere la bici, che prima di andarsene aveva pubblicamente elogiato Paciclica 2007.

ASSICURAZIONE FIAB *RC Bici e Infortuni*

Tutti conosciamo la RC Auto. Se si causa un danno alla guida di un'automobile, l'assicurazione rimborsa il danno. L'assicurazione per i mezzi a motore è obbligatoria, ma non per la bicicletta, normale o a pedalata assistita. Eppure anche in bicicletta si possono provocare danni notevolissimi, per esempio se un'auto esce di strada per evitare un ciclista sbucato inavvertitamente da uno stop.

La maggior parte delle associazioni aderenti alla FIAB ha stipulato una polizza che permette ai propri soci di essere assicurati per la RC in tutti i loro spostamenti in bici. Per sapere se ha "le spalle coperte" il socio può verificare se la propria associazione l'ha sottoscritta nella pagina dedicata del sito Fiab: www.fiab-onlus.it/assofiab/assic.htm. L'assicurazione copre i danni causati da soci di qualsiasi età durante un qualsiasi spostamento in bicicletta, 24 ore su 24. Quindi se causiamo un incidente mentre andiamo a lavorare, a fare la spesa o quando siamo semplicemente a spasso in bici, siamo coperti. Lo sarebbe anche un nostro piccolo socio di 3 anni se con la bici con le rotelline facesse cadere un vecchietto sul marciapiede. Il massimale è di 2 milioni di euro e c'è una franchigia per ogni evento di 200 . I soci hanno la tutela legale fino alla liquidazione del sinistro.

In aggiunta, il socio FIAB può attivare anche una convenientissima copertura per infortuni per qualsiasi causa, valida non solo per incidenti in bicicletta, ma anche in auto o sugli sci. La polizza infortuni costa 90 annui e i massimali sono di 25.000 in caso di morte e 50.000 per invalidità permanente. E' sottoscrivibile singolarmente da tutti i soci FIAB, indipendentemente dall'adesione della propria associazione alla assicurazione RC.

Tutte le informazioni sulle assicurazioni sono raccolte in un opuscolo per i soci e per le associazioni.

Info: www.fiab-onlus.it/assofiab/a_socio.htm, email info@fiab-onlus.it assicurazione@fiab-onlus.it

9 MAGGIO 2010: Bimbimbici e 1° Giornata Nazionale della Bicicletta

Bepo Merlin

Maggio, si sa, è il mese delle rose. Per FIAB però è soprattutto il mese di Bimbimbici, la manifestazione nazionale organizzata per l'undicesima volta, in collaborazione con Achab Group.

Lo scopo di Bimbimbici, ampiamente dichiarato, è di convincere gli adulti con responsabilità amministrative a creare città a misura di bambino. Città in cui i bambini e gli adolescenti possano andare a scuola in bicicletta o giocare per le strade in tutta sicurezza, senza la paura (dei genitori) e il pericolo effettivo di essere investiti da auto o motorini. Città che diventino, in una parola, più vivibili e sicure per tutti, in tutti i giorni dell'anno.

Tradizionalmente Bimbimbici ospita un personaggio, conosciuto al grande pubblico, come testimonial. Nel 2010 è la volta di Armando Traverso, bravo e simpatico conduttore radiofonico e televisivo, in particolare della trasmissione per bambini "È Domenica Papà" su Rai 3, la domenica mattina.

Quest'anno il 9 maggio si celebrerà anche la prima "Giornata Nazionale della Bicicletta", promossa dal Ministero dell'Ambiente, in collaborazione con ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) e ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni Italiani).

Per aderire e concorrere al premio Bicity, assegnato alle città che si distingueranno come le più virtuose in occasione della prima Giornata Nazionale della Bicicletta, i Comuni dovranno rispettare alcuni impegni che elenchiamo qui sotto:

- chiudere al traffico un'ampia area del centro cittadino;
- riservare alle biciclette l'accesso a zone di particolare pregio storico-artistico-archeologico;
- organizzare manifestazioni per la promozione della mobilità lenta, riconosciute dal Ministero, come ad esempio Bimbimbici;
- attuare iniziative di sensibilizzazione rivolte ai più giovani, come ad esempio il Concorso di disegno "La mia città in bici" (per info: www.bimbimbici.it);
- promuovere attività educative, come, ad esempio, il Bicibus.

Sembra di leggere il programma della Fiab!

Si può anche dire che, pian piano e con fatica, il lavoro degli Amici della Bicicletta comincia a dare qualche frutto. Il Ministero dell'Ambiente invierà a tutti i Comuni d'Italia un modulo in cui questi impegni verranno dichiarati e certificati dai Sindaci. I moduli dovranno essere riconsegnati al Ministero entro il 30 aprile 2010. È evidente che Bimbimbici - essendo probabilmente, tra tutte le iniziative possibili, l'unica di livello nazionale e con un'organizzazione collaudata e consolidata nel tempo - può costituire la migliore soluzione adottabile dalla maggior parte delle amministrazioni comunali che volessero aderire alla giornata e non avessero idee su cosa fare e tempo per organizzarlo.

Il Ministero stanzierà prossimamente 14 milioni di euro, da destinare ai Comuni tramite apposito bando, per finanziare la realizzazione di progetti di bike sharing associati ad alimentazione mediante energia rinnovabile. All'interno di tale bando, saranno valorizzati quei Comuni che abbiano già realizzato iniziative di comunicazione e sensibilizzazione (come ad esempio Bimbimbici) per promuovere l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano. Sarà, per i Comuni, un'occasione da non perdere, anche in considerazione dei chiari di luna degli ultimi tempi, che fanno piangere i bilanci comunali. Sarà un'occasione da non perdere anche per le associazioni FIAB delle varie città, che potranno presentarsi come valide interlocutrici delle amministrazioni locali sui temi della ciclabilità e dell'ambiente.

23° CICLORADUNO NAZIONALE FIAB

Natura, miti, sapori nel Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano

Elisa Maciocchi e Guido Celentano

Il 23° cicloraduno della FIAB si svolgerà dal 17 al 20 giugno 2010 nel Cilento, in provincia di Salerno.

Quest'anno sarà l'associazione Cycling Salerno, in collaborazione con altre associazioni e istituzioni presenti sul territorio campano, a organizzare questo importante evento, nel corso del quale centinaia di appassionati, provenienti da diverse parti d'Italia, si ritroveranno per riscoprire in bicicletta il Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, dopo diciotto anni dall'ultimo passaggio.

Il cicloraduno è l'evento di maggior rilievo sociale fra le iniziative promosse dalla FIAB. Fra gli ospiti, saranno benvenuti anche gli aderenti agli altri gruppi riuniti nella European Cyclists' Federation (ECF), e cicloambientalisti provenienti dagli Stati Uniti, dall'Australia e dalla Nuova Zelanda. E per l'occasione la FIAB ha stipulato

una convenzione anche con l'associazione Cycle Tourist Club (CTC), la più importante organizzazione di ciclisti del Regno Unito, che parteciperà alla delegazione internazionale invitata al cicloraduno.

L'intento del cicloraduno è di sostenere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto ecologico e promuovere il cicloturismo come forma di "turismo verde" non invasiva e rispettosa dell'ambiente, che può avere importanti ricadute economiche sui territori. La riuscita di questo evento può segnare per il Parco del Cilento e Vallo di Diano un significativo sviluppo per il cicloturismo, dando modo agli appassionati di lasciarsi guidare in modo alternativo e spensierato alla scoperta di questa terra impregnata di luce mediterranea, dei suoi angoli di pace e panorami mozzafiato.

Due sono le principali direttrici con cui il cicloraduno consentirà di esplorare il verde territorio cilentano: una privilegerà le zone interne, inerpicandosi tra paesini in un ambiente incontaminato, tra paesaggi con forte valore naturalistico; l'altra guiderà i ciclisti verso la fascia costiera, costeggiando un mare limpido e pulito. Tutti i percorsi previsti, quelli più leggeri come quelli un po' più impegnativi, permetteranno di pedalare su strade morbide e poco frequentate, tra la calma e il silenzio della natura.

Nel 1997 il Comitato Consultivo sulle Riserve della Biosfera dell'UNESCO ha inserito, all'unanimità, il Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano nella prestigiosa rete delle aree riconosciute vitali dal Programma MAB – Man and Biosphere.

E i tanti luoghi d'interesse presenti nel Cilento, i suoi splendidi siti archeologici, attrattori culturali di importanza nazionale e internazionale, hanno fatto sì che l'UNESCO conferisse al Parco il prestigioso riconoscimento di Patrimonio Mondiale dell'Umanità.

I ciclisti avranno modo di conoscere i maestosi templi dorici (VI sec. a.C.) di Paestum, l'antica Poseidonia. Un palcoscenico naturale, dove mito e leggenda, storia e archeologia coesistono in un connubio inscindibile.

Pedalando verso sud sulla costa si toccherà Agropoli, il cui territorio ha visto la presenza dell'uomo sin dall'era neolitica. Oggi l'abitato è sormontato da un centro storico di forte richiamo turistico, che conserva intatti il nucleo antico e gran parte del circuito delle mura difensive, dove si apre il portale seicentesco. All'interno delle mura, un intrico di stradine e significativi monumenti. Seguendo la litoranea, si arriverà alla suggestiva Punta Licosa: secondo quanto narrato da Omero nell'Odissea è su queste coste che Ulisse incontrò la sirena Leukosia. E ben oltre la leggenda, immergendosi nella realtà, si giungerà al sito archeologico di Velia, il nome che i romani diedero all'antica Elea, città della Magna Grecia. Pochi decenni dopo la sua fondazione, la città ebbe tra i suoi cittadini più illustri i filosofi Parmenide e Zenone, che diedero vita a una scuola di pensiero nota in tutto il mondo greco occidentale e contribuirono allo sviluppo delle scienze mediche e matematiche. La scuola presocratica influenzò le successive correnti filosofiche, e in qualche modo vive ancor oggi nel pensiero contemporaneo. Nel

In Tandem per Abbattere Le Barriere

Cycling Salerno e UNIVOC insieme per il diritto alla mobilità

Paolo Longo

In molti comuni in provincia di Salerno si è svolta nel corso del 2009 la campagna di sensibilizzazione al diritto alla mobilità, terreno comune alle due associazioni, Cycling Salerno della FIAB e l'Unione Nazionale Italiana Volontari pro Ciechi, che l'hanno organizzata grazie al finanziamento del Centro Servizi per il Volontariato di Salerno e con il patrocinio dell'assessorato alla Salute e Qualità della Vita della Provincia di Salerno. La campagna, rivolta agli studenti delle scuole dell'obbligo e agli amministratori di istituzioni pubbliche deputate a garantire il diritto alla mobilità e all'accessibilità - le amministrazioni comunali e quella provinciale, gli enti parco, le sovrintendenze, le comunità montane, ecc. - è consistita in una serie di cicloescursioni sul territorio provinciale integrate con lezioni e incontri, arricchiti dalle testimonianze dirette dei volontari delle due associazioni. Nelle cicloescursioni i volontari di Cycling Salerno FIAB hanno guidato i volontari non vedenti dell'UNIVoC-Salerno grazie all'utilizzo di biciclette Tandem appositamente attrezzate per segnalare la loro presenza. Gli incontri hanno affrontato i temi del diritto alla mobilità e alla salute, dell'inquinamento urbano, del trasporto sostenibile e del contributo della bicicletta alla mobilità urbana, delle ricadute sulla salute dell'uso della bicicletta, dell'abbattimento delle barriere architettoniche e dello sviluppo sostenibile.

Cilento interno ebbe modo di approfondire i propri studi un altro grande filosofo della storia, il napoletano Gian Battista Vico, che soggiornò dal 1686 al 1695 nel trecentesco Palazzo de Vargas, l'antico castello di Vatolla, dove elaborò la sua "Scienza Nuova".

Non solo di luoghi e di personaggi storici importanti vive il Cilento: anche la natura, con le sue architetture, dà pregio a questo territorio. Le grotte di Castelcivita, particolarmente ricche di stalattiti e stalagmiti dalle mille forme, si estendono per svariati chilometri nel massiccio degli Alburni. Alle falde di queste montagne si susseguono paesini incastonati: Castelcivita sormontato dalla Torre Angioina, Sant'Angelo a Fasanella con la splendida Grotta dell'Angelo, il Borgo di Roscigno Vecchia, abbandonato ai primi del novecento per eventi franosi, oggi splendida testimonianza di un antico abitato contadino pressoché inalterato.

Il Cilento è luogo di scoperte anche per la gastronomia, che offre in questa terra sapori genuini e prodotti di alta qualità. E' qui che nasce la dieta mediterranea studiata dal nutrizionista americano Ancel Keys, incentrata sui valori nutrizionali eccellenti esaltati dai prodotti cilentani, dai cereali ai legumi, dagli ortaggi alla frutta, dal latte all'immancabile olio d'oliva. Per averne conferma basterà provare i famosissimi ceci di Cicerale o il fagiolo di Controne, le diverse varietà di pesce azzurro, il tipico fico bianco del Cilento, la mozzarella di bufala, prodotta sin dal lontano '500 e che è fra i primi prodotti tipicamente italiani a poter vantare il marchio DOP (Denominazione di Origine Protetta) che la Commissione Europea le ha riconosciuto a fine maggio del 1996. Molti sono anche i cosiddetti presìdi Slow Food, come la mozzarella nel mirto, le alici di Menaica, la colatura di alici tradizionale, il cacioricotta di capra cilentana, la soppressata di Gioi...

Il 23° Cicloraduno nazionale del Cilento permetterà a tutti di fare un tuffo tra natura, miti e sapori, in un clima conviviale, ritrovando vecchi amici e conoscendone di nuovi. Parteciparvi sarà un'occasione per ammirare e conoscere il territorio nei suoi diversi aspetti: ottimi motivi per mettersi in sella alla bicicletta, sicuri di pedalare sospinti da un'inconsueta leggerezza.

Info: Associazione Cycling Salerno-FIAB

Via Iannelli 20 – 84122 Salerno. Tel. 349 8136344, email cyclingsalernocsc@libero.it, web www.cyclingsalerno.it. Altri siti web: www.cilentoediano.it, www.cilentoturismo.it

BICITALIA

CICLOPISTA DEL SOLE 2

E' uscito il secondo volume Dal Lago di Garda a Firenze

Claudio Pedroni

E' uscito il secondo volume della guida che descrive la ciclovia di respiro nazionale progettata per connettere tutta la penisola dalle Alpi alla Sicilia, presentata a Milano al convegno internazionale Velo-city del 1991. Oggi come allora gli itinerari della rete nazionale BicItalia - concepita da FIAB come infrastruttura 'dolce' o 'lenta' con pari dignità rispetto alle altre reti trasportistiche quali la rete ferroviaria o autostradale - passano di preferenza sulle infrastrutture ciclabili esistenti o in progetto, valorizzando i lavori realizzati dalle amministrazioni locali grazie al loro inserimento in itinerari di lunga percorrenza connessi in rete tra loro.

La Ciclopista del Sole costituisce la più rilevante delle ciclovie italiane inserite nella rete cicloturistica sovranazionale EuroVelo. Il tratto di 310 km descritto nella seconda guida conduce da Peschiera del Garda, sulla riva meridionale del lago, a Firenze. Il percorso segue la ciclabile che costeggia il Mincio fino a Mantova, e riprende, sempre su ciclabile, fino a Bagnolo San Vito e oltre. Un punto critico è l'attraversamento del Po in direzione di San Benedetto Po, dove il ponte non dispone di un adeguato marciapiede ciclabile e le bici devono fronteggiare un traffico significativo sulla strada statale. Passato il ponte, il percorso si sovrappone alla ciclovia del Po (BicItalia 2/ EuroVelo 8) fino a S. Benedetto Po e continua poi su viabilità minore sino al fiume Secchia, il cui argine sinistro è ciclabile per un lungo tratto di 40 km. Dal Secchia a Bologna il percorso si snoda su viabilità minore, attraversando il cuore della pianura, salvo l'entrata nella città di Bologna, che avviene decisamente nel traffico. Si esce da Bologna percorrendo una ciclabile di una decina di chilometri fino a Casalecchio, e si raggiunge poi l'abitato di Riola attraversando la valle del Reno su viabilità minore. Questo è il tratto più problematico dal punto di vista della sicurezza: per evitare il traffico e le forti salite si consiglia al ciclista non esperto di ricorrere al servizio treno+bici della ferrovia Porrettana da Casalecchio o Sasso Marconi a Vergato, in attesa che siano realizzate infrastrutture ciclabili.

Chi volesse usare solo la bici può anche rinunciare a passare da Bologna e optare per la 'variante Modena', che passa esclusivamente su piste ciclabili o strade a basso traffico. La variante di 100 km segue l'argine del fiume Secchia e poi due ciclabili ottenute rispettivamente sulla ex ferrovia Modena-Mirandola-Finale Emilia e sulla ex ferrovia Modena-Vignola (quest'ultima ciclabile premiata dall'Associazione Europea Greenways), oltre che le ciclabili urbane di Modena. Lasciata Vignola, il percorso continua sempre su pista sino al ponte sul Panaro. Nella guida è descritta anche la salita al parco dei Sassi di Rocca Malatina, da cui passa il percorso variante prima di ricongiungersi al tracciato principale a Vergato.

Dopo la salita da Vergato al passo di Aquiputoli e lo scollinamento, si scende in Toscana e si raggiunge Prato seguendo il Bisenzio, le cui sponde sono state rese ciclabili dalla Provincia di Prato sino al confine con la provincia di Firenze. Si entra infine a Firenze seguendo le ciclabili lungo il fiume Arno, dopo aver percorso 310 km da Peschiera del Garda o 566 km dal passo del Brennero.

L'itinerario descritto nella guida non è ancora del tutto evidente sul territorio, per mancanza di una segnaletica continua, precisa e discreta, che auspichiamo venga realizzata non solo per rendere la ciclovia riconoscibile ai viaggiatori ma anche per permettere ai residenti di prendere coscienza delle grandi reti che passano davanti alle loro case. Ci auguriamo che la pubblicazione di queste cartoguide serva anche a stimolare chi di dovere a operare con più convinzione a favore della mobilità lenta, per accrescere il grado di protezione del ciclista e anche di tutti gli altri utenti 'dolci' che decidono di attraversare il nostro paese con la sola forza muscolare.

Claudio Pedroni, Ciclopista del Sole, vol. 2, Ediciclo Editore, 2009, 156 pp., 16

BICISTAFFETTA FIAB 2009 VIA SALARIA

Dal Tirreno all'Adriatico sulla via del Sale

Romano Puglisi

E' andata oltre ogni aspettativa la 9° edizione della Bicistaffetta, manifestazione itinerante che si propone ogni anno di far conosc ere al grande pubblico le ciclovie nazionali di Bicitalia. Sono stati ben una quarantina gli enti territoriali coinvolti nell'intento di promuovere l'antica via del sale che unisce i due mari che bagnano la nostra penisola. Si tratta di una delle più antiche strade tracciate nella storia, nata in epoca arcaica quando l'uomo iniziò a praticare la pastorizia, utilizzata già da almeno cinque-sei secoli da Sabini e Piceni, che abitavano i territori interni dell'Appennino Centrale, ben prima che i Romani la lastricassero costruendoci sopra la Via Salaria e la Via Ostiensis.

Dopo mesi di lavoro organizzativo e dopo aver ricevuto l'onorificenza del Capo dello Stato, dall'8 al 12 settembre la Bicistaffetta prende corpo con l'adesione di tutti i grandi enti territoriali lungo il percorso della Salaria. Unica eccezione la Provincia di Ascoli "perché – dicono – non rientra nella linea politica della nuova giunta". Sono presenti: le Regioni Lazio e Marche, le Province di Roma e di Rieti, i tre grandi Comuni capoluogo, la capitale, Rieti e Ascoli, l'agenzia regionale per la promozione turistica AT Lazio, i due Parchi Nazionali dei Sibillini e Gran Sasso e Monti della Laga, e la VI Comunità Montana del Velino.

Durante le 5 tappe lungo i 330 km da Ostia Lido a San Benedetto del Tronto, il nostro gruppo di circa sessanta ciclisti - tra cui i dirigenti FIAB, i rappresentanti di molte associazioni locali e anche tedesche e austriache, e naturalmente gli organizzatori romani di Ruotalibera, Ostia in Bici e NaturAmici - ha consegnato a una ventina di sindaci* il materiale che illustra il Progetto Ciclovia Salaria, cioè la cartografia con la proposta del percorso in ogni territorio comunale, e ha chiesto l'impegno a favorirne la realizzazione. Abbiamo illustrato gli aspetti positivi del progetto per i territori attraversati, come la ricaduta economica locale generata dal turismo ciclistico eco-compatibile e l'incremento delle reti ricettive Albergabici della FIAB e Bike&Hotel del Piceno.

Alla vigilia della Bicistaffetta avevamo proposto un gemellaggio tra le località poste agli estremi dell'antica via del sale, il XIII Municipio del Comune di Roma e il Comune di San Benedetto del Tronto, suggellandolo con il bagno delle ruote delle bici nelle acque dei rispettivi mari, il Tirreno e l'Adriatico. Alla partenza dal Pontile di Ostia, il Municipio di Ostia Lido ha colto al balzo l'iniziativa affidandoci una targa che, al termine delle 5 tappe, abbiamo consegnato al Sindaco di San Benedetto con l'augurio che le due amministrazioni si prendano carico dell'itinerario Tirrenico-Adriatico, promuovendo iniziative culturali e per il turismo ciclistico.

Nel corso di tutte le tappe si è unita a noi la troupe televisiva di Rai Tre, programma Ambiente Italia, che, guidata dalla simpatica giornalista Claudia Apostolo, ha registrato il servizio andato in onda tutti i giorni dal 21 al 25 settembre (oggi disponibile su www.youtube.com cercando bicistaffetta Fiab). Caterpillar di Radio 2 ci ha intervistati in diretta.

Calorosi gli incontri con i molti sindaci, che ringraziamo per l'accoglienza. Un grazie particolare al sindaco di Ascoli Guido Castelli, che ci ha accolti in sella alla sua bici nel bel salotto della sua città, la monumentale Piazza del Popolo, nonostante l'imperversare della pioggia che negli ultimi due giorni ha un po' disturbato, ma non ostacolato, la carovana di ciclisti.

Il lavoro di promozione della Via Salaria continuerà nell'ambito del progetto speciale interregionale Lazio-Marche che, grazie all'iniziativa di Wigwam (www.wigwam.it), coordina tutti gli enti dei territori coinvolti per valorizzare ambiente, cultura, enogastronomia dell'area attraversata dall'antica strada consolare romana.

*i Municipi XIII, I e XX del Comune di Roma, i Comuni di Monterotondo, Monteleone Sabino, Rocca Sinibalda, Rieti, Cittaducale, Castel Sant'Angelo, Antrodoco, Posta, Amatrice, Accumoli, Arquata del Tronto, Acquasanta Terme, Ascoli, San Benedetto del Tronto

Bicistaffetta FIAB di Primavera: da Bari a Napoli

Lungo la Ciclovia dei Borboni di BicItalia, 12-16 giugno 2010

Una carovana di cicloturisti FIAB, tutti esperti di settore, pedalerà con bagagli al seguito, da Bari a Napoli, dal 12 al 16 giugno, lungo strade secondarie e poco trafficate minuziosamente descritte, insieme ad altimetrie e cartografie, in un'apposita cartoguida liberamente scaricabile dal portale turistico della Regione Puglia www.viaggiareinpuglia.it (in home page sezione cicloturismo). L'itinerario in questione è il n. 10 della rete Bicitalia, denominato "CicloVia dei Borboni", individuato nell'ambito del progetto di coooperazione internazionale CYRONMED, promosso e coordinato dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia. Al progetto ha collaborato anche la FIAB che ha prestato il necessario supporto tecnico specialistico.

Scopo dell'educational tour, che vedrà la partecipazione anche di esperti di settore spagnoli e tedeschi, è promuovere a livello nazionale e internazionale la conoscenza del primo itinerario ciclabile interregionale del centro-sud Italia e della relativa cartoguida, itinerario appartenente alla costituenda rete ciclabile nazionale "Bicitalia". Il tour si propone di sensibilizzare le comunità e gli enti locali sulle importanti potenzialità economiche del turismo in bicicletta e e sulla possibilità di attirare flussi di cicloturisti in un'area bisognevole di sviluppo sostenibile.

Tale iniziativa, che raddoppia la bicistaffetta FIAB tradizionalmente organizzata a settembre (quest'anno si terrà dal 22 al 26 di quel mese lungo la Variante tirrenica della Ciclopista del Sole), è stata anche voluta dalla FIAB quale tappa di trasferimento verso i luoghi del 23° Cicloarduno nazionale, che quest'anno si avrà luogo nel cuore del Parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano (SA) dal 17 al 20 giugno.

La manifestazione godrà del sostegno di Regione Puglia, Regione Basilicata, Agenzia Mobilità Campania (ACAM) e Trenitalia Campania.

A SCUOLA DI CICLABILITA' CON LA FIAB

Una giornata di studio a Mestre

Si è tenuta lo scorso 13 marzo una giornata di studio promossa dalla FIAB nella città di Mestre, teatro negli ultimi anni di alcuni interessanti interventi a favore della ciclabilità. Una ventina di partecipanti tra tecnici e dirigenti FIAB hanno potuto "toccare con mano" i risultati del Biciplan percorrendo per alcune ore in lungo e in largo le diverse infrastrutture realizzate dal Comune di Venezia dal 2006 a oggi. I corsisti sono stati accompagnati per l'intera giornata dal Presidente della FIAB Antonio Dalla Venezia, affiancato dall'ing. Roberto di Bussolo, dirigente della Municipalità di Mestre e dall'arch. Massimiliano Manchiaro dell'ufficio biciclette del Comune.

Piste ciclabili, segnaletica dedicata per chi usa la bici, interventi di moderazione del traffico, isole ambientali: questi gli ingredienti della giornata di studio veneziana, comprensiva di una lezione in aula in cui i tecnici comunali hanno potuto spiegare "il percorso" politico-organizzativo che ha permesso di raggiungere obiettivi ambiziosi. L'amministrazione comunale di Venezia è stata presente all'iniziativa con l'assessore alla Cultura Luana Zanella.

...CALENDARIO FIAB .... CALENDARIO FIAB ..... CALENDARIO FIAB.....

25 aprile 2010

Resistere, pedalare, resistere

Le associazioni della FIAB effettueranno escursioni in bicicletta sui luoghi teatro della Resistenza.

9 maggio 2010

Bimbimbici e 1° Giornata Nazionale della Bicicletta

Il grande evento nazionale della FIAB che in più di 200 città mette in sella decine di migliaia di bambini e i loro genitori per sollecitare l'opinione pubblica a una mobilità "dolce" e alternativa a quella motorizzata.

15 maggio 2010

Paciclica

Appuntamento a Perugia Ponte San Giovanni entro le ore 16:30 di sabato 15 maggio 2010 per poi risalire tutti insieme gli ultimi 7 km con bandiere FIAB e arcobaleno e partecipare alla marcia Perugia-Assisi del giorno successivo.

23 maggio 2010

BicItalia Day

Le associazioni FIAB promuoveranno i percorsi di BicItalia con escursioni ed iniziative.

12-16 giugno 2010

Bicicstaffetta FIAB di primavera: da Bari a Napoli

Lungo la Ciclovia dei Borboni per promuovere la rete di percorsi Bicitalia e per avvicinarsi al cicloraduno FIAB del Cilento.

17-20 giugno 2010

23° CICLORADUNO NAZIONALE FIAB NEL PARCO DEL CILENTO

Soci di tutte le associazioni FIAB si incontreranno nella splendida Paestum per pedalare assieme per quattro giorni in uno degli angoli più suggestivi e meglio preservati della Campania.

3° GIORNATA NAZIONALE DELLE FERROVIE DIMENTICATE

7 marzo 2010

Debora Sanna

Si è chiuso il sipario sulla Terza Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate, con un bilancio largamente positivo: oltre 80 gli eventi in tutta Italia (di cui XX organizzati da associazioni FIAB) con circa 25 mila partecipanti. Una festa per promuovere la riconversione in percorsi ciclopedonali dei 5.700 chilometri ferroviari smantellati, per rimettere in funzione collegamenti esistenti ma abbandonati, per valorizzare le tratte minori situate in aree marginali, eppure indispensabili alla mobilità locale.

"Le manifestazioni sono state celebrate lungo uno straordinario viaggio itinerante nei luoghi più evocativi del patrimonio ferroviario dismesso - dichiara con soddisfazione Albano Marcarini, Presidente della Confederazione Mobilità Dolce, Co.Mo.Do. – a dimostrare il successo popolare di questa manifestazione, dedicata a tutte le piccole ferrovie italiane. È un modo civile per far comprendere a tutti che non esistono solo i treni superveloci, ma esiste anche un patrimonio ferroviario minore da non dimenticare: linee turistiche, ferrovie abbandonate da trasformare in greenways, rotabili storici da conservare ecc."

Il ricco calendario di eventi ha permesso ai visitatori di scoprire le bellezze naturalistiche lungo le linee ferroviarie tra convegni, escursioni a cavallo, in bicicletta e a piedi, treni storici speciali. Ma non solo: la Terza Giornata delle Ferrovie Dimenticate è stata anche un momento di riflessione e di confronto sul tema del paesaggio, osservato dal finestrino di un treno. Da qui è partito il Concorso Le Ferrovie Dimenticate 2010 in video per portare all'attenzione di tutti l'educazione all'osservazione del paesaggio, il piacere di osservare i luoghi e i territori e apprezzare i panorami che variano. Si veda www.ferroviedimenticate.it

GIORNATE FAI DI PRIMAVERA

Anche quest'anno si è rinnovata la collaborazione, avviata nel 2004, tra FIAB e FAI in occasione della 18^ edizione delle Giornate di Primavera, celebrate sabato 27 e domenica 28 marzo scorsi, con l'apertura straordinaria al pubblico e visite guidate a 590 siti particolari in tutte le regioni italiane, spesso inaccessibili e segreti, come palazzi, castelli, chiese, giardini, conventi, biblioteche, aree archeologiche, teatri o paesaggi.

Le associazioni cicloambientaliste della FIAB, in collaborazione con le delegazioni territoriali del FAI, hanno organizzato 50 escursioni in bicicletta in tutta Italia aperte anche ai non soci.

I luoghi, in alcuni casi, sono stati raggiunti con la formula di trasporto integrato bici e treno.

L'iniziativa, occasione di promozione del turismo culturale in bicicletta, si propone anche di attirare l'attenzione sulle potenzialità del cicloturismo culturale come opportunità di sviluppo sostenibile.

Per la prima volta è stato ufficialmente possibile accedere in bicicletta ai sentieri interni, molto suggestivi, della Valle dei Templi, in Sicilia, potendo così visitare siti archeologici nascosti e molto poco fruiti dal turismo ordinario.

Turismo in Bici nelle Città d'Arte

Accordo nazionale tra FIAB e Circuito Città d'Arte della Pianura Padana

Giuseppina Spagnolello

Sabato 20 febbraio, presso il teatro Alle Vigne di Lodi, l'assessore al Turismo del Comune di Piacenza Paolo Dosi, presidente del Circuito Città d'Arte della Pianura Padana e il Presidente della Federazione Amici della Bicicletta onlus (FIAB) Antonio Dalla Venezia, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa allo scopo di valorizzare la fruizione del patrimonio artistico e culturale italiano, attraverso il turismo in bicicletta, che è un turismo responsabile, consapevole, sostenibile, a impatto ambientale nullo. Il Circuito Città d'Arte della Pianura Padana nasce nel 1997 e si compone di 13 città capoluogo di provincia: Alessandria, Bergamo, Brescia, Cremona, Ferrara, Lodi, Mantova, Modena, Parma, Pavia, Piacenza, Reggio Emilia, Vercelli.

L'idea della collaborazione tra il Circuito e la FIAB nasce in seguito ad alcune escursioni promosse dall'Associazione Ciclodi FIAB a Reggio Emilia e Parma. Con il protocollo d'intesa il Circuito Città d'Arte della Pianura Padana si impegna a promuovere il collegamento ciclabile tra le diverse città e le proposte di turismo culturale della FIAB, che sta predisponendo percorsi a tema per le biciclette e visite guidate gratuite in ciascuna città. Il Circuito offrirà collaborazione per migliorare i servizi di accoglienza e per individuare gli itinerari culturali ed enogastronomici.

Per informazioni rivolgersi a Giuseppina Spagnolello: spagnolello@ciclodi.it tel. 339 1688960.

BICI + TRENO

Ciclostazioni: Progetto Pilota in Toscana

Firmata una convenzione tra la Regione e la FIAB

Sergio Signanini

Regione Toscana e FIAB hanno firmato una convenzione per la consulenza per la progettazione e realizzazione di una rete regionale di Ciclostazioni, volta a favorire l'intermodalità tra bicicletta e treno. La convenzione si inserisce nell'ambito del Protocollo d'intesa sulle Ciclostazioni, firmato il 30/09/2009 da Regione, RFI e FIAB, e dei più generali rapporti di collaborazione tra il Coordinamento regionale FIAB Toscana e il Settore Pianificazione della Mobilità della Regione.

Una convergenza di interessi è alla base dell'accordo: da un lato promuovere l'intermodalità treno+bici è uno degli obiettivi statutari di FIAB, dall'altro la Regione sta operando per trasferire dal mezzo a motore al treno quote consistenti di tragitti effettuati sul proprio territorio, tanto da porsi l'obiettivo di raddoppiare il numero delle persone trasportate ogni giorno sui treni che percorrono la Toscana passando da 250.000 a 500.000.

Un ruolo essenziale nel favorire l'intermodalità bici+treno è svolto all'estero dai sistemi di ciclostazioni, che anche in Italia potrebbero offrire un supporto logistico ai viaggiatori che usano o userebbero la bicicletta per muoversi dalle e verso le stazioni ferroviarie.

Secondo il progetto ogni Ciclostazione garantirà tre funzioni principali: un luogo riparato e sicuro per la sosta e la custodia della bicicletta; il servizio di noleggio biciclette; il servizio di riparazione, manutenzione e assistenza. Ciclostazioni sono previste a Firenze, Prato, Livorno, Pisa, Pistoia, Grosseto, Empoli e Montevarchi.

FIAB si è impegnata a definire dei modelli per la realizzazione e gestione delle ciclostazioni, indicando soluzioni tecnico-organizzative, economico-finanziarie e giuridiche; a valutare i possibili soggetti gestori e considerare altre attività accessorie che integrino il reddito derivante dalle tre funzioni essenziali (custodia, noleggio e manutenzione). Fiab si augura che con i risultati del progetto si possa passare alla attivazione delle singole ciclostazioni e della rete regionale, e che si possano trasferire questi esempi ad altre regioni.

Impegno della Regione Emilia-Romagna sulla Mobilità Ciclistica

Protocollo d'intesa per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale

Germano Boccaletti

Diffondere la ciclabilità non solo come buona pratica ma soprattutto come tassello importante per costruire, nell'interconnessione col treno, un sistema di trasporti più sostenibile.E' questo il senso di fondo del "Protocollo d'intesa per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale" sottoscritto il 12 giugno scorso dalla Regione Emilia-Romagna con FIAB, WWF, UISP e Legambiente.

Il documento ribadisce l'impegno della Regione al finanziamento di 4,5 milioni di euro per la realizzazione di 20 interventi sulla mobilità ciclopedonale, secondo gli accordi di programma con gli Enti Locali; altri 500.000 sono destinati all'incentivazione dei percorsi casa-scuola e casa-lavoro e altrettanti per itinerari cicloturistici all'interno dei parchi naturali regionali. 2 milioni di euro finanzieranno un sistema regionale di bike sharing, con postazioni di biciclette pubbliche in ogni stazione ferroviaria e bigliettazione unificata; 45.000 sono destinati a un progetto pilota di "Qualificazione della segnaletica e movimentazione ciclistica" all'interno delle stazioni; 2 carrozze di FER (ferrovie regionali) saranno attrezzate per il carico biciclette. Completano il programma la definizione dei tracciati ferroviari dismessi utilizzabili per realizzare percorsi ciclopedonali, il monitoraggio della mobilità ciclistica regionale, la redazione di linee guida specifiche per la pianificazione e programmazione della rete ciclabile e soprattutto l'attivazione di un "Tavolo permanente della mobilità ciclopedonale" tra Regione, Province, Comuni e Associazioni

BICI + TRENO

Bici Gratis sui Treni Regionali anche in Basilicata, dopo Marche eCampania

La Puglia ha fatto scuola. Convenzioni tra le Regioni e Trenitalia

Anche in Basilicata bici gratis sui treni regionali di Trenitalia. Il nuovo contratto di servizio tra Regione Basilicata e Trenitalia ha introdotto la gratuità del trasporto delle biciclette al seguito del viaggiatore sui treni attrezzati e abilitati al servizio. L'Assessore lucano ai Trasporti, Rocco Vita, ha inserito la norma nell'accordo con Trenitalia, recependo l'istanza di cui si è fatto portavoce il direttore dell'Agenzia di Promozione Territoriale – APT – di quella regione, alla vigilia dell'uscita della guida "Cicloturismo in Basilicata" che propone circuiti, sentieri e percorsi per scoprire il territorio in bicicletta. A facilitare la disponibilità del Dipartimento Infrastrutture Opere Pubbliche e Mobilità della Regione Basilicata a recepire la proposta dell'APT è stata, senz'altro, la partecipazione, in qualità di partner, al progetto di cooperazione internazionale CYRONMED (Cycle Route Network of the Mediterreanean) finanziato con fondi europei, grazie al quale sono stati individuati itinerari, percorsi e dorsali della rete ciclabile regionale, finalizzati a promuovere sia la mobilità ciclistica urbana che quella turistica. Anche la Basilicata, dopo Marche e Campania (quest'ultima solo nei week-end), segue quindi l'esempio della Regione Puglia, capofila del progetto CYRONMED, che per prima aveva abolito il biglietto supplemento bici all'interno di un quadro organico di azioni per ridurre ed eliminare gli ostacoli infrastrutturali, organizzativi e tariffari, nell'ambito di un apposito Protocollo di Intesa con le Ferrovie regionali

In Trentino Trasporto Bici Potenziato in Estate

Speciali treni Minuetto

In Valsugana nei mesi estivi, da metà giugno a metà settembre, tutti i treni Minuetto sono di norma attrezzati per trasportare ognuno 32 biciclette. Sulla tratta Trento Bassano il servizio speciale viene prolungato nei weekend sino alla prima decade di ottobre, con quattro corse giornaliere. Anche sulla storica linea Trento-Malè-Marilleva, frequentata da chi vuole avvicinarsi alle belle ciclabili della Val di Sole e della Val di Non, sono stati attivati speciali treni estivi attrezzati per portare ognuno fino a 38 biciclette, grazie all'iniziativa "Treno+Bici" organizzata dal gestore Trentino Trasporti in collaborazione con l'Azienda di promozione turistica della Valle di Sole, Peio e Rabbi, e con i noleggiatori di biciclette della valle. Il costo del supplemento bici per i viaggi interni alla provincia di Trento (tariffa provinciale) è di 1 per corsa, e tali speciali supplementi a prezzo ridotto sono acquistabili anche presso le macchinette self-service del trasporto regionale oltre che nelle biglietterie

In Lombardia Supplemento Bici con lo Sconto

Silvia Malaguti

Rinnovata la convenzione FIAB con Trenitalia

Rinnovata fino al 31 ottobre 2010 la convenzione regionale con Trenitalia Lombardia che prevede per i soci FIAB uno sconto sul supplemento bici 24h e sull'abbonamento annuale regionale per la bici al seguito.

Il supplemento bici ribassato da 3,5 a 3,05 è chiamato "Low-ticket" e vale per viaggi entro i confini tariffari lombardi e fino a Novara, Tortona, Piacenza, Arona e Peschiera del Garda. Nelle biglietterie sarà utilizzato un biglietto chilometrico da 40 km sul quale apporranno il timbro "Low-ticket". Chi volesse potrà anche acquistare sul sito web delle Ferrovie un normale biglietto da 40 km, che andrà esibito insieme alla tessera FIAB. La convenzione prevede anche il solito abbonamento annuale regionale per la bici al seguito, ribassato per i soci da 80 a 60 , valevole sulle stesse tratte citate sopra.

Da quest'anno la convenzione è stata sottoscritta, oltre che da Legambiente, WWF e UTP, anche dal Touring Club Italiano e dalla Federazione Ciclistica Italiana, a conferma che sempre più persone scelgono il treno come mezzo di appoggio alla bici per coprire grandi distanze in modo sostenibile.

Inoltre dall'unione di Trenitalia Lombardia e LeNord sta nascendo la nuova azienda TLN: è già partita l'integrazione tariffaria e il supplemento bici ordinario da 3,5 vale ora indifferentemente sui treni Trenitalia e LeNord per 24 ore dalla convalida. Gli sconti FIAB valgono però al momento solo per i treni di Trenitalia perché l'accordo è stato sottoscritto da Trenitalia, e soltanto a novembre 2010 la convenzione regionale potrà essere stipulata con il nuovo soggetto TLN.

I biglietti e gli abbonamenti scontati sono acquistabili in tutte le biglietterie Trenitalia della Lombardia ma non sempre gli addetti allo sportello ne sono a conoscenza. Suggeriamo ai soci di portare con sé una copia del contratto di rinnovo della convenzione, scaricabile dal sito FIAB alla pagina bici+treno.

Qualsiasi disservizio nella vendita può essere segnalato a silviamala@katamail.com.

VELO-CITY 2010 A COPENHAGEN

Doretta Vicini

Il Velo-City festeggia quest'anno trent'anni e diventa Velo-City Global. Molte sono state le città che l'hanno ospitato dopo Brema nel 1980. Tra queste, città importanti come Londra (1984), Barcellona (1997), Parigi (2003) e altre meno vistose ma ugualmente determinate a sviluppare la ciclabilità, come Groningen (1987) o Basilea (1995). La conferenza si svolgerà a Copenhagen dal 22 al 25 giugno 2010 con il titolo «Different Gears - Same Destination». Copenhagen punta a superare Amsterdam nella quota di ripartizione modale della bicicletta, puntando a ottenere entro il 2012 che la metà di tutti gli spostamenti cittadini avvenga in bicicletta.

La sedi della conferenza saranno due, entrambe a meno di cinque minuti a piedi dalla stazione centrale: la Øksnehallen, l'antico mattatoio trasformato dieci anni fa in un prestigioso centro conferenze e mostre, ospiterà le due sessioni plenarie giornaliere e la seconda edizione dell'Expo, mentre le sessioni speciali, cioè le «turning tracks» and i «breakouts», si svolgeranno alla CPH Conference, un moderno edificio inaugurato da poco accanto alla Øksnehallen. Sono state 290 le richieste di presentazioni da ogni parte del mondo, ma le prescelte sono solo 40. A quanto mi risulta, purtroppo, nessuna della FIAB. Vi saranno poi 35 tavole rotonde e 5 sessioni dedicate alle domande. Inoltre, due sessioni speciali giovedì e venerdì saranno dedicate al networking e alla condivisione. Vi sarà poi la possibilità nella sezione «Meet the Danes» di incontrare gli esperti danesi e di conoscere gli ultimi progetti. Nella sezione «Collaborator for the future» saranno lanciate e discusse nuove forme di collaborazione». L'ultimo giorno della conferenza, dopo la chiusura ufficiale, sono previste una serie di escursioni, alcune a pagamento, altre gratuite.

Questa edizione del Velo City, sia per la sede prescelta, sia per la partecipazione di molte città extraeuropee, come New York e Seoul, promette di essere memorabile.

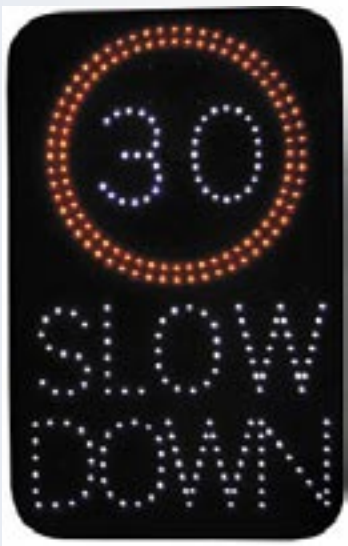
Zone 30: L'Esperienza di Londra

Doretta Vicini

Il British Medical Journal ha pubblicato i risultati di uno studio britannico finanziato da Transport for London sulle zone 30. Chris Grundy e i suoi colleghi della London School of Hygiene and Tropical Medicine si erano posti l'obiettivo di rispondere alla seguente domanda: «Quali sono gli effetti dell'introduzione a Londra delle zone a velocità ridotta a 20mph (32 km/h) sugli incidenti stradali, i feriti e i morti?». Basandosi sull'analisi dei dati forniti dalla polizia nel periodo 1986-2006 hanno scoperto che l'introduzione di zone 30 ha portato a una riduzione del 41,9% degli incidenti stradali. La percentuale è stata più alta riguardo i bambini fino agli 11 anni (48,5%) e anche riguardo gli incidenti gravi e mortali rispetto a quelli di minore entità. Gli incidenti che coinvolgono i pedoni sono diminuiti di quasi un terzo e quelli che coinvolgono i ciclisti del 16,9%. Non si è notato nessun aumento di incidenti nelle aree limitrofe alle zone 30, dove anzi gli incidenti sono leggermente diminuiti (8%).

Lo studio ha stimato che le zone 30 hanno evitato circa 200 incidenti l'anno, di cui 27 mortali o gravi, e di cui 51 avrebbero coinvolto dei pedoni. Lo studio riportato dal Guardian ha avuto una grande eco a livello di governo, tanto che si pensa che tali misure verranno presto prese in molte altre aree metropolitane inglesi, dando la priorità alle aree residenziali e nei pressi delle scuole. Sulle strade inglesi e del Galles nel 2006 si sono contate 2,858 vittime della strada e 26.066 feriti gravi. Inoltre più di 32.000 persone sono morte in Gran Bretagna negli ultimi 10 anni a causa di incidenti stradali.

Questo studio dovrebbe far riflette anche molti dei nostri amministratori e politici ed essere attuato maggiormente anche in molte città italiane, dove purtroppo il numero degli incidenti è a volte ancor maggiore di quello londinese.



LOMBARDIA: PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

NUOVA LEGGE REGIONALE N. 7 DEL 30 APRILE 2009

Giuseppe Ferrari

Dopo vent'anni di onorata ma spesso disattesa vigenza, la L. R. n. 65 del 1989 va in pensione per lasciare il posto alla nuova legge regionale 30 aprile 2009 n. 7, che mantiene pressoché immutato il titolo: "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica".

L'avvenimento merita una attenta considerazione da parte delle organizzazioni che rappresentano l'utenza ciclistica lombarda per cogliere le innovazioni, le potenzialità e le lacune della nuova normativa, ma soprattutto per sorvegliare e incoraggiare l'applicazione della legge nel modo più sollecito ed evoluto possibile. Tra gli aspetti che caratterizzano positivamente la nuova disciplina vi è, nel corso della elaborazione del "Piano regionale della mobilità ciclistica", la consultazione delle "associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta".

E' proprio l'istituzione di tale Piano, enunciata all'art. 1, che segna la prima significativa innovazione rispetto al testo precedente. A differenza della legge n. 65/89, che si presentava essenzialmente come una normativa di indirizzo, ora si prefigura un impegno diretto e specifico della Regione nell'individuare un "sistema ciclabile di scala regionale" connesso a quelli di scala provinciale e comunale.

Tale impostazione dovrebbe scongiurare i vizi di frammentazione ed estemporaneità dei progetti e degli interventi che hanno spesso caratterizzato, finora, l'iniziativa dei diversi enti territoriali con la conseguente dissipazione delle poche risorse finanziarie.

Si prevede inoltre che il piano regionale venga aggiornato con cadenza triennale: ciò potrebbe favorire, auspichiamo, la costituzione di un ufficio di piano all'interno dell'ente che si configuri come un riferimento univoco di gestione e coordinamento per tutte le iniziative e le problematiche connesse alla mobilità ciclistica, oggi rinviate a una pluralità scoordinata di assessorati e uffici.

A tale fine molto opportunamente si prevede di raggiungere intese con tutti gli enti interessati per promuovere il riutilizzo di infrastrutture e sedimi in disuso o comunque convertibili all'uso ciclistico (argini, ferrovie abbandonate, tratti stradali e ponti dismessi, ecc.).

La progettazione di una rete ciclabile di rango regionale dovrebbe finalmente affrontare e risolvere anche una serie di questioni che FIAB ha da tempo segnalato, indicandone la soluzione con le linee guida di Bicitalia. Si tratta degli standard qualitativi degli itinerari, di una segnaletica di indicazione specifica e unitaria, della numerazione degli itinerari, di una politica del turismo ciclistico di scala sovra locale, tendenzialmente nazionale, competitiva e integrata con quella mitteleuropea.

Tuttavia non solo di reti cicloturistiche si fa carico la legge regionale; il nuovo dispositivo legislativo pone tra i suoi obiettivi anche l'intermodalità, la migliore fruizione del territorio e lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano. In particolare risultano di estrema importanza l'istituzione dei piani strategici per la mobilità ciclistica, comunali e provinciali; la previsione da parte dei Comuni di velostazioni o depositi custoditi per cicli e motocicli presso le stazioni ferroviarie o le autostazioni di corrispondenza; l'attribuzione dell'onere di manutenzione degli itinerari ciclabili e ciclopedonali agli enti proprietari dei sedimi, con l'assistenza di un contributo regionale; l'informazione e la formazione alla mobilità ciclistica.

Infine, come la precedente legge del 1989, anche questa si conclude con uno stanziamento finanziario per la sua attuazione che, nell'esercizio finanziario 2009, è fissato in 4,5 milioni di euro. Sebbene in tempo di vacche magre, ci si poteva aspettare di più, soprattutto considerando che ciò di cui abbiamo maggiormente bisogno in Lombardia sono proprio le infrastrutture (piste ciclabili!) e che con le somme stanziate a mala pena se ne potrebbe realizzare una ventina di km.

Ma dispiace su questo punto dover marcare soprattutto altri due motivi di insoddisfazione.

In primo luogo il fatto che le risorse finanziarie siano state reperite sottraendole al capitolo di spesa per lo sviluppo del sistema ferroviario e tranviario regionale; giusto per dissipare le illusioni che l'incentivo alla mobilità ciclistica si inquadrasse in una politica di sviluppo di tutte le modalità trasportistiche più sostenibili, alternative all'automobile.

In secondo luogo per non aver previsto alcun meccanismo automatico di rifinanziamento della legge per gli anni a venire, lasciando nelle nebbie più assolute qualsiasi intenzione programmatoria di medio e lungo respiro.

Anche la mancanza di un termine entro il quale dovrà essere predisposto e approvato dalla Giunta regionale il piano della mobilità ciclistica suscita qualche apprensione.

La pressione di FIAB e dell'utenza ciclistica lombarda speriamo sia sufficientemente energica da superare inerzie e avarizie.

..LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.

Cicloturismo. Strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche

di Roberto Formato

Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2009

L'attenzione per la salute e la forma fisica, la riduzione delle emissioni di CO2, la riqualificazione territoriale sono solo alcuni dei fattori che, a livello globale, stanno determinando la crescita del turismo in bicicletta. L'autore esamina le principali esperienze in Italia e all'estero proponendo un modello di segmentazione della domanda che identifica quattro categorie di cicloturisti (i "casuali", gli "avventurosi", gli "sportivi" e gli "esploratori"), cui corrispondono altrettante soluzioni per l'organizzazione dell'offerta, dei suoi percorsi e dei servizi di accoglienza. Le soluzioni proposte suggeriscono strategie di sviluppo del territorio finalizzate ad attrarre nuovi e sostenibili flussi turistici e a migliorarne la fruizione anche da parte delle comunità locali.

Evviva Milano in bici

di Anna Pavan

Edizioni MilanoExpo, Milano, 2009

E' uscito il secondo libro di itinerari cittadini scritto per Fiab Ciclobby da Anna Pavan. La notizia a chi ha letto il suo precedente Milano è bella in bici, ristampato sei volte, di cui Evviva Milano in bici è l'ideale continuazione. Questo secondo volumetto offre 22 nuovi itinerari a tema tra i 5 e i 10 km circa di lunghezza a chi si lascerà condurre senza fretta a scoprire i diversi volti di quella "bella bruttona" di Milano, scovando in particolari, segni, architetture e curiosità la sua bellezza poco appariscente e nascosta. Ai bambini sono dedicati quattro itinerari, con tanto di indovinelli. Nello stile leggero e nelle descrizioni di ciò che normalmente non è riportato nelle guide turistiche, e che magari abbellisce le normali case di abitazione, si ritrova l'esperienza narrativa di un decennio di guida di itinerari d'arte. Il libro è corredato dalle foto di Guia Biscàro, attenta osservatrice di Milano. La prefazione è di Aldo Monzeglio, presidente onorario di Fiab Ciclobby. Silvia Malaguti ha curato la veste grafica e Donata Schiannini il coordinamento editoriale.

Corona di Delizie in bicicletta. Itinerario cicloturistico delle Residenze Sabaude

a cura di Bici & Dintorni FIAB Torino 2009

Un tracciato ad anello di 96 chilometri di percorsi protetti o lontani dal grande traffico attorno alla città di Torino è descritto nell'opuscolo di 24 pagine pubblicato dall'associazione FIAB torinese Bici & Dintorni. E' una sorta di tangenziale ciclabile di collegamento tra i percorsi Eurovelo e Bicitalia che convergono su Torino. Diviso in sedici tratti, tutti in partenza dal ponte Vittorio Emanuele I, è accessibile anche attraverso nove stazioni ferroviarie. Si aggiungono 35 km di varianti storiche per raggiungere gli ex castelli reali tra cui Rivoli, Moncalieri e villa della Regina. Il risultato, frutto di dieci anni di sforzi per "ricucire" realizzazioni recenti di ciclabili e stradine secondarie, è un itinerario cicloturistico di almeno due giorni alla scoperta del Sistema delle residenze sabaude, patrimonio Unesco dell'Umanità. L'opuscol, corredato da cartografia, foto e informazioni su come portare la bici su treno e battello, è stato progettato da Mario Agnese con la consulenza di Rosetta Daniele e la collaborazione di Annamaria Robiola, Massimo Peverada e Lavinia Galgano.

Rivoluzione Bici. La mappa del nuovo ciclismo urbano

di Silvia Zamboni

Edizioni Ambiente 2010

La bicicletta fa bene alle città, le disintossica dal traffico, dall'inquinamento, dal rumore, liberando spazio. Fa bene anche al clima. E fa bene alla nostra salute. E costa pure meno del mantenimento della macchina. Cosa fare allora per diffonderne l'uso, per esempio negli spostamenti casa-scuola o casa-lavoro? Come proteggerla dai furti, uno degli assilli del ciclista urbano, insieme al quello della caccia al palo libero a cui attaccarla? E come si può rendere più sicura la circolazione dei ciclisti nei centri urbani, aldilà della realizzazione delle piste ciclabili, che non sono la soluzione adatta a tutte le situazioni? Quali sono e quali politiche e interventi hanno realizzato le città amiche della bicicletta, in Italia, Europa e Usa, da cui prendere esempio? Ma poi non sarà che l'aria inquinata che respiriamo pedalando fa più male che bene? A queste domande prova a dare una risposta il libro di Silvia Zamboni, attraverso le voci di esperti, associazioni, blogger, movimenti, amministratori pubblici e protagonisti delle nuove tendenze.

..LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.....LIBRI.

SCUOLA E BICI A FRANCOFORTE

PROGRAMMI SCOLASTICI E PATENTINO CICLISTICO

Massimo Fagioli

COSA PENSERESTE SE UNA LETTERA DALLA SCUOLA ELEMENTARE DI VOSTRO FIGLIO VI INFORMASSE CHE L'ARGOMENTO PIÙ IMPORTANTE DA QUI ALLE PROSSIME VACANZE SARÀ L'USO CORRETTO DELLA BICICLETTA DA PARTE DEI BAMBINI?

E' quanto vi può capitare se vi trasferite a Francoforte, e il bambino frequenta la quarta elementare. Se pensate ad uno scherzo frugate nella cartella e date un'occhiata ai compiti per casa: studio del lessico inerente alla bicicletta nelle due lingue principali, tedesco e italiano (è una sezione bilingue), oppure, per arte, 'disegnate una bicicletta con tutte le sue componenti'. Se poi sfogliate il volumetto di cinquanta pagine donato ai bambini vi restano pochi dubbi sulla scelta, a lungo ponderata, di lasciare il Belpaese. Il libretto si chiama, volendo tradurlo, 'Formazione ciclistica' e reca il sottotitolo Quaderno per la classe quarta'.

La prima pagina, corredata di fotografie di bambini e adulti in bici, ha come slogan 'Andare in bicicletta diverte e mantiene in forma.' La seconda recita 'Andare in bici è bello e fa bene all'ambiente'. Seguono quarantotto pagine di consigli sulla sicurezza, l'uso del casco, vedere ed essere visti, come si chiude la bicicletta (!), innumerevoli foto sul comportamento in strada, come ci si comporta all'incrocio, quali segnali stradali è necessario saper riconoscere, eccetera eccetera.

Mia moglie è tedesca, capisce il mio turbamento, cela, a fatica la soddisfazione. Sostenere certe idee in Italia consegna i ciclisti a un'esistenza controcorrente, da eccentrici, additati come teste calde; qui è il ministero dell'Assia che diffonde il verbo. Attraverso la scuola, poi! Per fortuna interviene la polizia: siamo informati che sono previste due uscite con i bambini in bici, scortati da loro e da genitori volontari.

Come prima uscita i bambini vengono trasferiti in uno di quei boschi con cui i tedeschi hanno il vizio di circondare le città e lì si tengono delle esercitazioni su percorsi urbani simulati. Viene effettuato un check tecnico di gomme, freni, catene e i vigili stessi donano e montano sulle bici che ne sono prive gli infrangenti sotto il sellino, al manubrio ed ai raggi. Per l'uscita successiva i genitori sono pregati (intimati) di predisporre le luci attive mancanti.

Alla fine della prova sarà rilasciato ai bambini un patentino ciclistico, che non è un innocuo certificato di frequenza, bensì un documento che ha valore legale: i bambini che non lo ottengono non potranno muoversi da soli sulla strada, ma solo accompagnati dai genitori, sotto la loro responsabilità. La cosa è dunque terribilmente seria.

Partecipo come volontario alle prove; non prendo la Bianchi da corsa, anche se ci avrei fatto un figurone con i ragazzi, perché naturalmente sprovvista di qualsiasi accessorio che non sia concepito per andare più svelti; figuriamoci se c'è il campanello! I poliziotti sono due buoni diavoli. Ci muoviamo sulle strade del quartiere, in collina, tra salitelle e discesine, spesso in sensi unici con permesso di transito in entrambe le direzioni per le sole biciclette. Le auto in circolazione sono un decimo di quelle che troveremmo in una città italiana; per non parlare dello stile di guida. Nel quartiere vige un limite di velocità di 30 (trenta) chilometri orari. Mercedes da centomila euro si adeguano disciplinate.

I bambini se la cavano egregiamente. Segnalano con la mano ogni svolta a destra o a sinistra, e fanno attenzione a muoversi conformemente ai segnali stradali. Anche il mio Willi se la cava bene; viene promosso, sulla bicicletta viene applicato l'adesivo 'geprueft', come dire 'testata', 'approvata'. Ottiene il patentino.

Non è così per tutti: in tre vengono rimandati. Una bambina d'origine italiana piange. Intervengo a suo favore, ma i poliziotti non si inteneriscono. In Germania le cose non si fanno a metà. Willi, fiero dell'esito dell'esame, mi informa che da domani intende pedalare fino a scuola da solo. Mi complimento e deglutisco.

*autore del romanzo Madri di Biciclette, Società Editrice Fiorentina, Firenze 2009

STRADE PIÙ SICURE CI SONO SOLTANTO IN UN MONDO DI FIABA?

Da oltre vent'anni, le associazioni che aderiscono alla FIAB si battono per ottenere infrastrutture che favoriscano l'uso della bici e di mezzi di trasporto alternativi all'automobile.
La FIAB promuove e pensa città più sicure e vivibili, non solo per i ciclisti ma per tutti i cittadini.

Dai strada alla bici con il tuo **5x1000.**
Segnala, nella dichiarazione dei redditi,
il codice fiscale
11543050154

PER UN MONDO DI FIAB

FIAB ONLUS
in bici per l'ambiente

http://www.fiab-onlus.it