

# Amici della Bicicletta

TRIMESTRALE DELLA FIAB FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA



## BENVENUTI AL



*Sulle Tracce dei Dogi*

Sarà l'acqua il filo conduttore del Cicloraduno veneziano, il 17° in ordine di tempo da quel lontano 1988 quando le associazioni storiche della FIAB diedero corpo al primo appuntamento a Reggio Emilia. L'acqua dolce dei fiumi alpini e di risorgiva come il Brenta, l'Adige e il Sile; l'acqua salmastra delle Valli da pesca e della laguna di Venezia.

Venezia, un luogo unico e un paradigma contemporaneo dove passato, presente e futuro, sono inevitabilmente intrecciati, dove tutti fanno i conti con un ambiente e una storia, piena di vincoli e di potenzialità. Luoghi che raccontano come le popolazioni, le istituzioni e le comunità hanno affrontato le sfide e hanno trovato le soluzioni, creative, per adattarsi e svilupparsi.

Continua pag. 2 

Continua da pag. 1

Luoghi che esprimono anche le contraddizioni e le violenze che questi territori hanno subito per far spazio alle industrie inquinanti, alle villette e ai capannoni. I pericoli che permangono per la sopravvivenza ci obbligano a cercare nuove soluzioni alle questioni legate all'uso del territorio, delle compatibilità delle produzioni con l'ambiente, la salute, e il bisogno di muoversi.

Il bisogno di muoversi, con quali mezzi? In bicicletta, per andare con altri ritmi, con lentezza serenità.

Andar per acque e terre, andare per esplorare ambienti e forme urbane, modi di vivere, essere comunità sociale ed economica, andare per incontrare abitanti, non solo umani, andare per conoscere nuove sfide per un futuro sostenibile, per tutti.

Benvenuti a Venezia, benvenuti in laguna, benvenuti tra amici. □

Antonio Dalla Venezia  
Massimo Corezzola

# Bimbimbici

DOMENICA 9 MAGGIO (IN POCHI CASI, SUBITO PRIMA O SUBITO DOPO) SI È SVOLTA LA QUINTA EDIZIONE DI BIMBIMBICI.

Dal 2000, proprio all'interno di un mercato interesse per la mobilità urbana e per la sicurezza di tutti gli utenti della strada, compresi i più piccoli, la FIAB organizza Bimbimbici, manifestazione nazionale che si tiene in una domenica del mese di maggio.

I bambini costituiscono il soggetto cui si rivolge Bimbimbici e i percorsi sicuri casa-scuola sono il tema che è stato all'attenzione delle precedenti edizioni e che si concretizzano in iniziative progettuali rivolte ad attività didattiche di educazione alla mobilità sostenibile e sicura. Esperienze significative in tal senso si stanno sviluppando in alcune realtà come, ad esempio, Geno-

coinvolgimento e di partecipazione dei vari attori quali i genitori, associazioni del volontariato, referenti delle pubbliche amministrazioni, tecnici e politici.

Proprio in relazione a tali tematiche e al loro relativo sviluppo, Bimbimbici è riuscita a tessere saldi legami col mondo della scuola e con tutte quelle realtà - tra queste tante amministrazioni comunali - che hanno ritenuto importante sostenere e promuovere l'iniziativa della FIAB.

Nelle edizioni dal 2000 al 2002 Bimbimbici ha visto costantemente crescere le adesioni e l'interesse di tante realtà; siamo passati dalle 38 città che nel 2000 organizzarono la prima Bimbimbici a 58 del 2001 e



va, Milano, Mirano (Venezia), Reggio Emilia, Torino, Varese, Venezia, Verona. Le iniziative sopraindicate si sviluppano sia attraverso corsi di formazione e aggiornamento per i docenti, sia con attività dirette verso gli studenti della scuola dell'obbligo.

Tale approccio educativo si avvale di momenti di

nel 2002 a 95 città e 3 amministrazioni provinciali.

Nel 2002 la nostra iniziativa ha suscitato l'interesse dell'Unione Europea ed è

Continua pag. 3 ➡

## Amici della Bicicletta

Aut.Trib.Milano n° 32 del 29 -1- 2002

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

Proprietà : FIAB-onlus

Editore : FIAB-onlus

Direttore Responsabile :  
Luigi Riccardi

Stampa La Nuova Tipolito  
Via F.lli Kennedy 43 Felina (R.E.)  
numero chiuso il 16 Giugno 2004  
6500 copie

Redattore : Andrea Coscia  
Redazione :

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

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

Non è previsto l'abbonamento.

Chi vuole ricevere il notiziario della FIAB può:

- Iscrivendosi ad un'associazione aderente alla FIAB

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

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

### FIAB onlus ORGANIZZAZIONE

#### SEDE LEGALE E PRESIDENZA

Via Borsieri ,4/E 20159

Milano tel./fax. 02-69311624

#### SEGRETERIA GENERALE contatti e invio corrispondenza

Via Col Moschin ,1 - 30171

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

Martedì: 9.30-12.30 - Giovedì:

18.00-20.00 - Venerdì: 16.00-19.00

### FIAB onlus Consiglio Nazionale

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

Lello Sforza *Vice Presidente*  
rsforza@libero.it

Fantini Gianfranco *Vice Presidente*  
gianfranco@tuttinbici.org

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

Andrea Astolfi gigi@tuttinbici.org

Dematté Manuela manude2@katamail.com

Stefano Gerosa s.gerosa@tiscalinet.it

Fabbri Paolo plaffabbri@tin.it

Fabio Masotti fabiomassotti@virgilio.it

Mutterle Michele mutterle@tin.it

Pedroni Claudio claudio.pedroni@tuttinbici.org

Radici Daniela danirad@libero.it

Schillaci Gianpaolo schillaci.gianpaolo@unict.it

Spagnolello Giuseppina g.spagnolello@libero.it

Solari Romolo alcedo@tin.it

Tissino Vanni vagamondo@inwind.it

Antenore Vicari anten.vicari@ciaoweb.it

# Corso per Accompagnatori in Bicicletta FIAB

# L

E ATTIVITÀ ESCURSIONISTICHE, TURISTICHE E LUDICHE DELLE ASSOCIAZIONI FIAB SONO MOLTO IMPORTANTI PER LA PROMOZIONE DEL TERRITORIO, I RAPPORTI ISTITUZIONALI E L'ACQUISIZIONE DI NUOVI ADERENTI ED È PERTANTO LOGICO CHE TALI ATTIVITÀ ABBIANO UNO STILE FIAB RICONOSCIBILE E CHE SIANO DI ALTA QUALITÀ.

Le finalità di questo corso sono quelle di dare a tutti i "capigita" le conoscenze generali, tecniche, organizzative, giuridiche per questo ruolo, e di mettere al confronto, varie esperienze.

Si terrà nei giorni di venerdì 9, sabato 10 e domenica 11 luglio a Correggio, comune di 20.000 abitanti in provincia di Reggio Emilia, vincitore del premio Città Amiche della Bicicletta 2002, a 5 km dalla stazione ferroviaria di Carpi (linea Modena Verona).

L'ospitalità è in un bellissimo ostello.

Costo iscrizione : 35 € che comprende i due pernottamenti. Per i pasti faremo cassa comune in base alle soluzioni che adotteremo.

Iscrizioni tramite e mail a [claudio.pedroni@tuttinbici.org](mailto:claudio.pedroni@tuttinbici.org) dietro versamento dei 35 € su ccp 12772422 intestato a Tuttinbici, copia del versamento da inviare per fax al 0522 303247.

N° minimo : 10 partecipanti , n° massimo: 24 partecipanti.

Per ulteriori informazioni : Claudio 0522 560838, Gianfranco 328 1850980, Loretta 347 9105101

## PROGRAMMA

### VENERDÌ 9 LUGLIO

10,00	Ritrovo dei partecipanti presso il Convitto Nazionale R. CORSO a Correggio
	Registrazione e saluti Presid. FIAB e Comune di Correggio
11,00	Introduzione al corso Fantini
12,30	Pranzo
14,30 -16,00	Aspetti normativi giuridici e assicurativi Chiari/Caranti
16,00 - 17,00	Il codice della strada e la bici Rocchi/Pedroni
17,00 - 19,00	Uscita breve in bicicletta
	Vecchia ferrovia Bagnolo Correggio
19,30	Cena
21,00 - 23,00	La bicicletta da viaggio e manutenzione

Continua pag. 4 ➡

stata ufficialmente presentata a Bruxelles e descritta nella pubblicazione della **Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea dal titolo "Bambini in movimento- Città dei bambini, città dell'avvenire"** come un positivo esempio da seguire per promuovere la mobilità scolastica salvaguardando ambiente e salute.

La quarta edizione, organizzata l'11 maggio 2003, si è presentata con lo slogan **"Strade sicure: a scuola in bicicletta"**, intendendo riaffermare ancora una volta il saldo legame che la FIAB intende avere con il mondo della scuola nel riproporre il delicato tema della sicurezza stradale dei più piccoli. Un tema che nella sua specificità si salda a quello più complessivo

della crescente difficoltà per tutti di spostarsi all'interno delle nostre città sempre più costrette a confrontarsi con i problemi derivanti da un uso improprio del mezzo privato motorizzato. Città che soffocano di traffico e conseguente inquinamento atmosferico e acustico e causa di patologie significative quali allergie, difficoltà respiratorie, obesità.

Città che si propongono come i luoghi degli adulti in cui i bambini, unitamente agli anziani, ai portatori di handicap, ai pedoni e ai ciclisti, vivono le difficoltà di movimento, sempre alle dipendenze di altri, sempre in difficoltà se rimangono soli.

I **percorsi casa-scuola** sono quelli che la FIAB indica come i primi da cui partire per una riappropriazione

della città e delle sue strade da parte dei bambini.

La FIAB, proprio per perseguire gli obiettivi di cui sopra, si rivolge al mondo della scuola, alle associazioni ambientaliste e del volontariato, alle Regioni, Province ed Amministrazioni comunali, all'OMS, all'associazione Città Sane, all'Associazione Medici per l'Ambiente, al Ministero dell'Ambiente, ai mezzi di comunicazione affinché, ognuno nelle forme e nei modi che riterrà opportuni e che gli sono più propri, dia il proprio specifico apporto e sostegno a Bimbimbici.

L'edizione del 2004 - con lo slogan **"Bambine e bambini si fanno strada. Allegrì e sicuri in bicicletta"** - si è appena conclusa.

Ben 124 città hanno organizzato questa quarta edizione e dai dati che ci sono pervenuti la partecipazione di bambini è stata straordinaria: migliaia e migliaia di bambini, accompagnati da altrettanti adulti, hanno entusiasticamente aderito all'iniziativa FIAB che quest'anno ha raggiunto il suo record di adesioni.

Tutto questo grazie all'impegno di tante associazioni FIAB che in molte città sono state le promotrici di Bimbimbici. E poi, non dimentichiamocelo, grazie anche a tante amministrazioni comunali, ad associazioni del volontariato, a singole scuole e circoli didattici che si sono adoperate in prima persona per organizzare al meglio Bimbimbici 2004. □ *Fabio Masotti*

# SAN FLORIANO

## Terzo Corso di Formazione Residenziale per Dirigenti della FIAB

**P**RESSO LA FORESTERIA DELLO SPLENDIDO PARCO DI S. Floriano di Polcenigo in Provincia di Pordenone, dal 23 al 28 agosto 2004, si svolgerà il terzo corso di formazione residenziale per dirigenti della FIAB. Il corso di formazione di S. Floriano si rivolge ai dirigenti ed ai volontari attivi - proposti dalle associazioni della FIAB che intendono *investire* in risorse umane per migliorare la qualità delle proprie attività e iniziative - interessati a sviluppare

le proprie conoscenze: nel settore del cicloambientalismo e nelle materie connesse; nonché sulla organizzazione della vita associativa.

Durante il corso residenziale esperti della FIAB svolgeranno lezioni e comunicazioni; vi sarà inoltre ampia possibilità per ciascun partecipante di intervenire, discutere e approfondire gli argomenti trattati, oltre che di scambiare esperienze con i relatori e gli altri partecipanti.

Sono previsti inoltre momenti di svago e di socializzazione per rendere piacevole il soggiorno, per rapportarsi con i rappresentanti delle pubbliche amministrazioni locali, per contribuire, anche in questo modo, a sviluppare ulteriormente la conoscenza reciproca tra i partecipanti e per favorire il senso di appartenenza al nostro movimento ed alla nostra realtà associativa.

Tra i temi che verranno trattati durante il corso vi sono i seguenti: a) storia e organizzazione, ai vari livelli territoriali, della FIAB e del

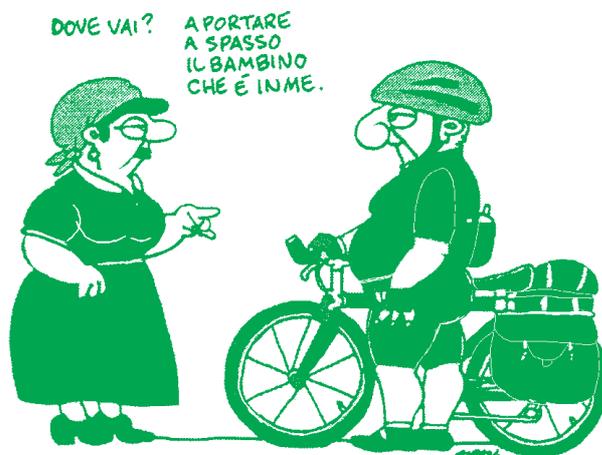
movimento cicloambientalista europeo; b) settori di intervento delle associazioni aderenti e della FIAB (azioni di lobbying nei confronti delle istituzioni e delle aziende pubbliche ai vari livelli territoriali; manifestazioni; attività culturali, studi e ricerche, formazione; interventi nella scuola; cicloescursionismo); c) la promozione della mobilità ciclistica: campagne generali e mirate per la promozione dell'uso della bicicletta; progetti "bici a scuola", "bici al lavoro"; uffici biciclette negli enti locali; mobility managers aziendali e territoriali; d) lo stile di lavoro e nelle relazioni interpersonali all'interno dell'associazionismo; e) le conoscenze tecniche indispensabili sulla bicicletta: tipologie e manutenzione; f) la comunicazione interna ed esterna; il rapporto con i mezzi di comunicazione di massa; g) la mobilità sostenibile e la moderazione del traffico; h) i piani di rete per la ciclabilità; i) gli aspetti economici e fiscali delle associazioni senza scopo di lucro; la raccolta dei fondi per il finanziamento delle attività; le iniziative per la fidelizzazione dei soci; l) le reti di strade per il

cicloescursionismo; m) l'intermodalità bici/treno; n) preparazione e gestione delle escursioni in bicicletta; o) lo sviluppo delle associazioni aderenti alla FIAB e della FIAB. □

Per informazioni:

Vanni Tissino:  
sanfloriano@aruotaliberapn.it

Luigi Riccardi:  
presidente@fiab-onlus.it  
tel/fax 02.69 311624



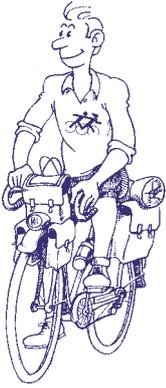
### SABATO 10 LUGLIO

8,30 - 10,30	La scelta dei percorsi, cartografia, guide. Pedroni
11,00 - 12,30	Nozioni di pronto soccorso
12,45	Pranzo
14,30 - 18,30	Escursione lunga in bici (Ciclabile del fiume Secchia)
19,30	Cena
21,00 - 23,00	A disposizione (Proiezione viaggi)

### DOMENICA 12 LUGLIO

8,30 - 10,30	Attrezzatura, preparazione escursioni Caranti
11,00 - 12,30	I trucchi del mestiere Mik/Bonini/Exp.Plus
12,30	Pranzo
14,30	Saluti Fantini

## COME CONSERVARE I SOCI ISCRITTI NELLE ASSOCIAZIONI FIAB E FARNE DI NUOVI



### L'esperienza di Ciclobby Fiab di Milano

**P**REMesso CHE LA TESSERA DI ISCRIZIONE A CICLOBBY FIAB DI MILANO HA VIGENZA PER 365 GIORNI CONSECUTIVI A PARTIRE DALLA DATA DI ISCRIZIONE, LE AZIONI INDICATE DI SEGUITO, CAMBIATO CIÒ CHE È DA CAMBIARE, SONO PROPONIBILI ANCHE PER LE ISCRIZIONI AD ANNO SOLARE.

Le azioni per **conservare gli iscritti** sono state (e sono) le seguenti:

a) qualche anno fa si è proceduto a sollecitare per lettera il rinnovo di chi non si era più iscritto da anni; adesso questi solleciti una tantum non si fanno perchè, come si dice dopo, i solleciti sono a scadenza trimestrale;

b) a corollario di questa campagna di recupero soci del passato, alcuni volontari si sono offerti di organizzare cene a casa propria invitando gli ex soci i quali *si sono pagati la cena* reinscrivendosi; questa pratica ha avuto successo sia per quanto riguarda il numero dei volontari che si sono prestati ad organizzare le cene a casa propria (e, ben s'intende, a proprie spese), sia per quanto riguarda l'accoglimento dell'invito conviviale da parte degli ex soci;

c) in occasione dell'uscita del notiziario di CICLOBBY Fiab (ogni tre mesi) è prassi normale inserire nei notiziari, da inviare ai soci la cui iscrizione scade nel trimestre successivo, un memo sulla prossima scadenza con invito al rinnovo;

d) un certo numero di volontari hanno accettato di fare i **collettori**, vale a dire si sono creati un **portafoglio soci** ai quali telefonano alla scadenza dell'iscrizione chiedendo dove incontrarsi per consegnare il rinnovo e ritirare la quota di iscrizione.

Azioni per raccogliere **nuove iscrizioni**:

✓ per l'intero mese di settembre 2003 - quando, per una

settimana di quel mese, si è svolto *MilanoBiciFestival*, un ricco *cartellone* di eventi promozionali della bici promosso da un'ampia *cordata* di associazioni con alla testa CICLOBBY Fiab - è stato possibile effettuare, in tutti i punti dove si sono svolti gli eventi (ma anche in sede e nei negozi convenzionati, denominati CICLOBBY Point), le **nuove** iscrizioni (non dunque i rinnovi) con il 50% di sconto sulla quota di iscrizione; questa pratica ha avuto successo perchè si sono raccolte circa 130 nuove iscrizioni;

✓ sono stati istituiti premi (di norma, partecipazioni al cicloraduno FIAB gratuite e scontate) per i soci che effettuano nel corso dell'anno il maggior numero di nuove iscrizioni;

✓ è prassi normale che alcuni volontarisiano disponibili ad effettuare iscrizioni in occasione delle varie iniziative dell'associazione (gite, banchetti sulle strade, incontri pubblici);

✓ sono state predisposte mini ricevute da tenere nel portafoglio (ciascuna in duplice copia) da parte di alcuni volontari che, nelle occasioni più diverse, si rendono disponibili ad effettuare iscrizioni *sui due piedi* raccogliendo le relative quote: una copia della ricevuta va al socio che si iscrive ed una va in sede per la registrazione e l'invio per posta della tessera.

Ai lettori di *AdB* chiediamo di segnalarci altre buone pratiche in materia di reclutamento di nuovi soci e di mantenimento dei *vecchi*. □ *l.r.*

## Il possibile futuro dei movimenti cicloambientalisti in Italia

**B**ICI, UNA PACIFICA INVASIONE NELLE CITTÀ MALATE DI TRAFFICO: I CICLISTI URBANI RIVENDICANO IL LORO DIRITTO A PEDALARE".

Così recentemente titolava a tutta pagina un importante quotidiano nazionale.

Ma chi sono questi ciclisti urbani? Chi li rappresenta? Chi si occupa di loro?

Fino a non molto tempo fa, in Italia non esistevano realtà organizzate, diverse dalla FIAB e dalle associazioni ad essa federate, che realizzassero azioni e muovessero rivendicazioni e proposte sui temi della mobilità sostenibile in bicicletta. La FIAB, insomma, si presentava come unico soggetto promotore e di riferimento, di riconosciuta competenza ma spesso

poco incisivo: una sorta di monopolista marginale, una voce isolata e fuori dal coro.

Quella marginalizzazione delle nostre realtà associative era forse il frutto della rappresentazione comune della bici, e della contaminazione culturale da essa prodotta, che ne faceva soprattutto un mezzo per la pratica sportiva e, nel migliore dei casi, escursionistica: predominan-

te era cioè l'interesse per il tempo libero.

Oggi, nelle città malate di traffico, la bicicletta riacquista finalmente - e a pieno titolo - anche il valore di mezzo di trasporto. E, con esso, sollecita l'interesse di molti soggetti, anche economici, e risveglia l'attenzione dei media da un lungo torpore.

Continua pag. 6 ➡

# In

## ATTRAVERSAMENTI CICLABILI: Non si Deve Interrompere la Pista

MOLTI COMUNI VI È L'ABITUDINE DI INTERRUPTO, IN CORRISPONDENZA DELL'ATTRAVERSAMENTO, LA PISTA CICLABILE (E CIÒ SOPRATTUTTO QUANDO NON SI SIA IN CORRISPONDENZA DI UN SEMAFORO), SEBBENE IL CODICE DELLA STRADA PREVEDA ESPRESSAMENTE L'IPOTESI DELL'ATTRAVERSAMENTO CICLABILE PER GARANTIRE LA CONTINUITÀ DELLE PISTE NELLE AREE DI INTERSEZIONE. CIÒ È INGIUSTAMENTE RIDUTTIVO DEI DIRITTI DEL CICLISTA E CONTRADDITTORIO IN NON POCCHI CASI.

È fuor di dubbio che i ciclisti godano del diritto di precedenza sugli attraversamenti ciclabili allo stesso modo di come i pedoni ne godono sugli attraversamenti pedonali (1). In pratica il ciclista viene considerato dal Codice della Strada come un pedone meccanizzato, tant'è che il DM 557/99 ("Regolamento sulle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", art. 9, comma 1) prescrive che gli attraversamenti ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità di quelli pedonali. Dunque, il comportamento atteso in sede progettuale è che il ciclista, nell'affrontare l'attraversamento, agisca come un pedone e pertanto non irrompa improvvisamente sulla sede stradale, ma renda palese al veicolo sopraggiungente la sua inten-

zione di avvalersi del diritto di precedenza, specie in condizioni di visibilità ridotta.

Caso ovviamente diverso è lo sbocco su strada di pista ciclabile da riferirsi alla confluenza di una pista con una strada (2). In tal caso scatta la regola classica della gerarchia delle strade in cui la pista è ovviamente ultima.

Come si diceva, in molti Comuni vi è l'abitudine di interrompere la pista in corrispondenza dell'attraversamento di una strada. L'attraversamento viene risolto in vari modi: a) viene comunque previsto con la segnaletica orizzontale a norma del Codice, ma con segnaletica verticale di fine pista e, dopo l'attraversamento, di

Continua ➡

Continua da pag. 5

A questo proposito alcune importanti novità sembrano ormai prossime ad affacciarsi.

Ci riferiamo in particolare al ruolo che il fenomeno del Critical Mass sembra destinato ad assumere in Italia.

Alcuni fatti suggeriscono riflessioni.

Lo scorso dicembre, in occasione della IX Conferenza internazionale delle Parti sull'applicazione del Protocollo di Kyoto sui mutamenti climatici (brevemente, CoP9), un raggruppamento ampio e trasversale di associazioni e movimenti - da Fiab a Legambiente, dal WWF a Italia Nostra e molti altri - diede vita a un cartello di iniziative, culminate con una manifestazione in bicicletta denominata "Stop Global Warming". In quella stessa giornata un altro corteo di ciclisti, colorato e festoso, attraversava la città con una scelta di autonomia visibilità: era il gruppo del Critical Mass, che si muoveva in direzione opposta a quella della manifestazione principale.

Ancora a Milano, da sempre il laboratorio che anticipa sviluppi di rilevanza per l'intero Paese, si è recentemente costituita un'associazione, dall'evocativo nome +bc, che risulta molto vicina all'area del Critical Mass e che intende rappresentare esigenze e interessi dei ciclisti urbani.

Buon ultimo, il *Manuale di sopravvivenza ciclica urbana*, da poco edito da Terre di Mezzo, fotografa questa multiforme realtà che sta emergendo a livello nazionale sotto le insegne delle "coincidenze organizzate". Una realtà tanto concreta da essersi data un appuntamento nazionale: il prossimo 29 maggio si svolgerà infatti a Roma il primo raduno nazionale delle Critical Mass locali.

E' su questi fatti che deve innestarsi una adeguata riflessione da parte nostra.

Da segnali come quelli sopra ricordati sembra probabile infatti che in un futuro che pare ormai prossimo - così come in Italia è già avvenuto storicamente nel mondo sindacale e più di recente

tra le associazioni ambientaliste e nella rappresentanza dei consumatori - anche i ciclisti, ed in particolare modo i ciclisti urbani, a livello nazionale saranno divisi nella loro rappresentanza tra più soggetti.

Anche la FIAB, dunque, dovrà saper affrontare il confronto e la relazione con altri soggetti rappresentativi degli stessi interessi di cui essa è stata portatrice esclusiva per oltre un decennio.

Se questa moltiplicazione della rappresentatività è indubbiamente un segnale positivo, perché stimola al confronto e perché convoglia più persone ad occuparsi di mobilità in bicicletta, essa, per la nostra realtà, potrebbe anche costituire un possibile limite: il rischio che l'esperienza e le competenze maturate e acquisite nella FIAB a livello locale, regionale e nazionale, facendone un riconosciuto centro di competenza, vengano disperse anziché essere valorizzate e capitalizzate tra tutti i nuovi soggetti.

Se non vogliamo dunque

che da questa proliferazione discenda una frammentazione e quindi un indebolimento, anziché un rafforzamento dell'azione, da qui e sin da ora emerge chiara l'esigenza che si debba adottare tra tutti i nuovi soggetti una linea comune, che può essere riassumibile nella formula, certamente non nuova: "marciare divisi per colpire uniti".

Solo così i ciclisti urbani quotidiani, e non solo quelli associati o "movimentisti", potranno veramente giovare delle forze nuove in campo, di un incremento effettivo della loro rappresentanza, di un'amplificazione della loro voce di utenti delle strade, trovando finalmente, anche a livello istituzionale e dei mass media, un'attenzione sin qui negata o resa estremamente difficile alla soluzione e al miglioramento concreto delle quotidiane difficoltà che rappresentano, per noi in Italia, un'eredità difficile da smantellare. □

Luigi Riccardi e Eugenio Galli

nuovo di inizio pista; b) si procede solamente prevedendo un attraversamento pedonale; c) si interrompe la pista senza nulla prevedere per garantire la continuità.

Il caso b) è chiaro: il ciclista deve scendere dal velocipede, divenire pedone e come tale comportarsi. Il danno per la mobilità ciclabile è evidente: non si riconosce infatti ciò che il Codice esplicitamente consente allo scopo di dare continuità alle piste ciclabili e cioè si seziona la pista in una interminabile serie di piccoli tronchi (3).

Il caso a) è apparentemente meno sfavorevole al ciclista, ma genera contraddittorietà nel comando dato ai due distinti utenti della strada (il ciclista e il conducente del veicolo che circola su strada): fine pista vuol dire obbligo di scendere dalla bicicletta e diventare pedoni? O solo che non si ha la precedenza nell'attraversare? Il comando dato all'automobilista non coincide infatti con quello dato al ciclista: deve forse dare una precedenza cui l'altro non ha diritto?

Il caso c), presente peraltro molto più spesso di quanto non si pensi, è paradossale. Il ciclista non solo deve trasformarsi in pedone, ma di esso ci si disinteressa ugualmente!

Se lo scopo, pur legittimo, è quello di evitare falsi sensi di sicurezza per il ciclista nel tentativo di proteggerlo, non è riducendone i diritti che si ottiene il risultato. Ma piuttosto abituandolo a sentirsi parte integrante del contesto circolatorio con precisi diritti, ma altrettanti precisi doveri, primo dei quali di comportarsi negli attraversamenti come un pedone e cioè dando modo ai veicoli sopraggiungenti di accorgersi per tempo della sua presenza. E poi abituandolo a tener conto che la sua velocità nel giungere all'attraversamento è maggiore di quella del pedone, e più ridotti sono pertanto i tempi di percezione della sua presenza da parte del conducente del veicolo su strada. Tale risultato atteso lo si può certo ottenere con una più efficace educazione stradale, ma tale mancanza non può e non deve essere un alibi all'inazione o alla rinuncia né una penalizzazione per la generalità dei ciclisti.

Alla luce di quanto sopra argomentato, si avanza la seguente proposta applicativa:

**1.** giungere da parte di tutti i Comuni alla rigorosa applicazione del Codice prevedendo l'attraversamento ciclabile, ai sensi dell'articolo 40 (possibilmente affiancato a quello pedonale), **senza segnale di interruzione della pista;**

**2.** prevedere, a corredo di ogni attraversamento, segnaletica orizzontale aggiuntiva: rallentatori ottici, pittogrammi, e altro;

**3.** prevedere, negli attraversamenti di strade più trafficate o con minore visibilità, vari dispositivi di salvaguardia: semafori (anche a chiamata) meglio se con la

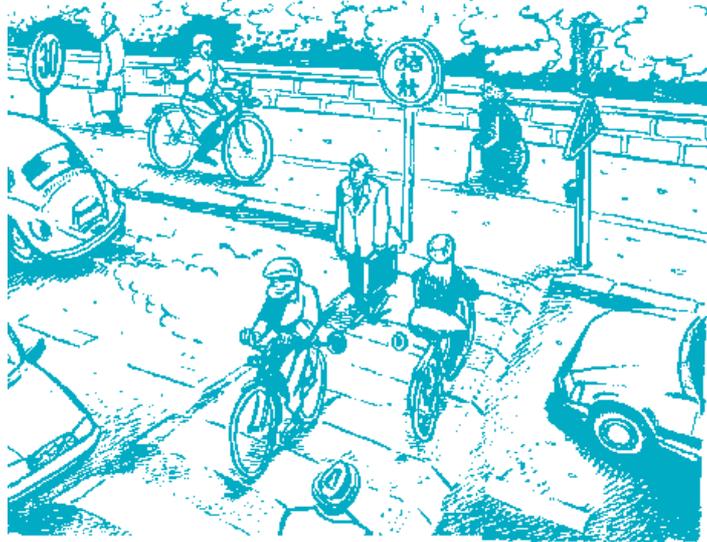
spira; isole rompitratte; golfi e/o dissuasori di velocità; segnaletica di pericolo ad hoc (esempio: "attraversamento pericoloso") per mettere sull'avviso i ciclisti;

**4.** prevedere, solo in casi particolarissimi, l'interruzione della pista, ma con attraversamento pedonale per la continuità, esplicitando contestualmente l'obbligo per i velocipedi di dare loro la precedenza (cartelli "fine pista" e "dare precedenza"); agire in modo analogo nel caso di semaforo messo a lampeggio;

**5.** utilizzare la lanterna semaforica gialla lampeggiante - oltre che, in qualche caso, negli attraversamenti ordinari - soprattutto (e quasi obbligatoriamente) in quelli successivi a svolta a de-stra. In tale ultimo caso si può utilizzare, in alternativa, compresa la svolta a sinistra, il cartello di preavviso con indicazione di freccia indicante la svolta e la distanza.

A modesto parere di chi scrive tale ultima segnaletica, pur molto utile e raccomandata, non è obbligatoria negli stessi casi in cui non è obbligatoria l'analoga segnaletica per gli attraversamenti pedonali, posta la completa parificazione data dalla normativa agli attraversamenti pedonali e ciclabili e il fatto che i medesimi sono di frequente affiancati. □

Andrea Mazzetti (Comune di Bologna)



(1) Si veda in proposito l'art. 40, comma 11, del Codice della Strada: "in corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. .. Ma, conseguentemente, con gli stessi obblighi di comportamento nell'approciare l'attraversamento". Si veda inoltre la figura II 460 - art. 165 Reg., la quale, nel normare le lanterne semaforiche gialle lampeggianti pedonali e ciclabili ancora una volta non fa alcuna differenza fra pedoni e ciclisti e inoltre nella seconda parte della rubrica esplicita il caso del conducente in volta a destra con interferenza con attraversamento ciclabile "al quale egli deve dare la precedenza".

(2) Art. 145, comma 8, del Codice della Strada.

(3) In tal modo, si costringe il ciclista ad un'infinità di salite e discese con buona pace per il buon senso; si ha il risultato finale di un ciclista che non riesce a rispettare il comando e attraversa in sella esponendosi, oltre che al pericolo, ad una situazione di sanzionabilità e di torto in caso di sinistro. Oltretutto si svilisce la possibilità, inevitabile in alcuni casi allorchè la situazione sia di reale pericolo e/o non si sia ancora attrezzato l'attraversamento, di dare quest'ordine gravoso, ma date le circostanze, necessario.

# L'INDIMENTICABILE BICISTAFFETTA DA SANTA MARIA DI LEUCA A ROMA

CHE COSA DISTINGUE LA BICISTAFFETTA DAL CICLORADUNO O DA QUALSIASI ALTRA VACANZA IN BICICLETTA? CHE COSA LE CONFERISCE UN PROFILO ORIGINALE RISPETTO ALLE ALTRE MANIFESTAZIONI SULLE DUE RUOTE?

Senza prenderci troppo sul serio, potremmo dire che è il suo carattere missionario, cioè il fatto che i partecipanti (ed il loro numero alla terza edizione è stato in forte aumento) è conscio di essere "in missione", di portare una testimonianza di un altro modo di viaggiare, di un altro tipo di turista, più lento, meno aggressivo, più disponibile, e speriamo anche più amabile. Dalla punta estrema dell'Italia, S. Maria di Leuca, "ex finibus terrarum", percorrendo quattro tra la più belle regioni italiane, la Puglia, la Basilicata, la Campania ed il Lazio, fino alla capitale per richiamare l'attenzione di chi ci governa su un modo di fare turismo a misura d'uomo, pacifico, non invasivo, a stretto contatto con la natura e l'arte, di cui la nostra terra è così prodiga.

Il fatto di avere uno scopo non ha tolto nulla al piacere di pedalare lungo strade secondarie senza auto o con traffico limitato, con l'incantevole vista del mare, degli ulivi centenari, dei campi di pomodoro o di tabacco, delle alture delle Murge dove le turbine eoliche fremevano come enormi libellule d'acciaio, fermandoci di tanto a gustare i grappoli d'uva dorata offertici dai vendemmiatori, o a cogliere i fichi maturi o a gustare quelli spinosi d'India aperti dai nostri amici pugliesi. Se la natura ci ha regalato momenti indimenticabili e l'aria ed il vento, non sempre a favore, ci hanno fatto sentire più leggeri e più liberi ed i profumi della campagna meridionale per molti di noi insoliti hanno continuamente sollecitato i nostri sensi, le testimonianze del passato lasciate dagli uomini ci hanno sorpreso per la bellezza, la ricchezza e la maestria delle esecuzioni. Così le facciate barocche illuminate nella

notte a Lecce, le intricate stradine bianche di Martina Franca vecchia, le volte restaurate del castello di Mesagne, che ci hanno offerto riparo dalla pioggia, la magia dei trulli di Alberobello sotto un bel sole caldo, l'incanto delle dimore preistoriche di Gravina e dei preziosi reperti della civiltà... nel museo tenuto aperto per noi, per citarne solo alcuni, e poi certamente Cassino, Anagni e tutto ciò che i miei occhi non hanno potuto ammirare, avendo dovuto interrompere il viaggio a Telesse. Nel ricordo accanto ai volti dei compagni di viaggio, alle loro risate e ai loro racconti, compaiono quelli dei sindaci, dei Presidenti di Provincia, degli assessori e dei consiglieri provinciali e comunali, dei responsabili del turismo, di tanti amici ciclisti che ci hanno accolto con calore, in particolare a Gravina e a Castellana, ma in realtà quasi ovunque.

Inoltre, se la "missione", come dicevo, non ha tolto niente al divertimento o al sapore delle orecchiette fatte a mano per noi a Castellana, delle mozzarelle fresche mangiate sotto gli alberi, del vino pugliese con il pecorino, delle pesche fragranti, e di tutto ciò per cui la cucina del Sud è rinomata, ci ha, però, aiutati a superare i momenti difficili, i guadi sotto la pioggia battente il terzo giorno, le salite contro vento, il peso delle borse, la stanchezza della sera che al mattino ti accompagna ancora, i tempi sempre troppo stretti e le serate lunghe sognando il letto.

Vorrei concludere ringraziando Roccaldo, la nostra immensamente sapiente e paziente guida e Lello, che ha organizzato tutto e senza il quale questa meravigliosa carovana non avrebbe potuto compiere il suo pellegrinaggio fino a Roma. □

Doretta Vicini



## I CORRIDORI

*Lungo i filari*  
*Filano*  
*Fingono fughe*  
*Folli*  
*Finché*  
*Sfiancati*  
*Sfiatano*

## IDOLATRIA

*Bicicletta*  
*Ambita*  
*Amica*  
*Amata*  
*Bicicletta*  
*Dolcissima*  
*Alleata*

## RECENSIONE

### *Il Messaggero. L'arte di andare in bicicletta & il caos delle metropoli*

AUTORE: TRAVIS HUGH CULLEY

EDITORE: GARZANTI

PREZZO: ₣ 15,00

PAGINE: 279

Quando il commesso della Feltrinelli mi ha indirizzato nella sezione sport e tempo libero dove "Il Messaggero" di Travis Hugh Culley se ne stava comodamente adagiato ad un manuale di preparazione atletica, pensavo di essermi imbattuto in un libro per sportivi, per puristi della bicicletta, quella fatta di corse e di allenamento.

Oggi, quello stesso libro che solo pochi giorni ha stazionato sul mio comodino (è appassionante e si legge tutto in un fiato), lo riporrei su uno scaffale diverso, magari nella sezione urbanistica o, perché no, in quella di filosofia. Si tratta, infatti, di un libro in cui la bicicletta è descritta non solo come un mezzo di lavoro (il protagonista è un bike messenger, un pony express in bicicletta), ma anche e soprattutto come un modo di vivere, anzi, come un "martello per cambiare il mondo".

Leggendo le avventure di Travis, il giovane protagonista che scorrazza per le vie di Chicago "sfidando le leggi universali della vita e della morte" per consegnare buste e pacchetti, ci si chiede infatti e insistentemente se sia davvero possibile cambiare il mondo con la forza di due ruote, un telaio, due pedali, una catena e un sorriso. Sicuramente, il giovane scrittore, che oggi è regista e sceneggiatore, ci invita a riflettere e a osservare le metropoli in cui viviamo da una prospettiva nuova, originale. Ne esce il disegno di una città dove ancora marcate sono le distinzioni sociali, una città dura e a tratti spietata, una città in cui la povertà è sinonimo di fallimento personale.

Forse, le pagine più belle sono quelle in cui il bike messenger ci invita a riflettere sul nostro modo di pensare, modo fortemente influenzato da schemi e preconcetti partoriti all'interno di una scatola a quattro ruote. Così, il poliziotto arriva ad accusare il giovane Travis di andare in bicicletta e di essersi fatto investire da un taxi; come dire, chi non sceglie l'automobile è tagliato fuori, anzi, è un fuori legge, privo di diritti.

È un libro che non ha la pretesa di svelare la formula magica per una città ideale, ma offre più di uno spunto per provare a viverla meglio, ricominciando a osservarla. Magari proprio dal sellino di una bicicletta. □

Andrea Coscia



## SEGNALAZIONE

### *Minima pedalia. Viaggi quotidiani su due ruote e manuale di diserzione automobilistica*

AUTORE: EMILIO RIGATTI

EDITORE: EDICICLOEDITORE

PREZZO: ₣ 13,00

PAGINE: 248

ANNO: 2004

In questo numero di *AdB* ci limitiamo a segnalare questo splendido diario di dodici mesi senz'auto, che contiene descrizioni dei paesaggi, osservazioni sulla realtà sociale, economica e culturale dei territori attraversati, e che è carico di riflessioni esistenziali.

La bicicletta è il mezzo con cui l'autore effettua per un intero anno ogni spostamento, e in primo luogo, il percorso casa/scuolalavoro (i due luoghi coincidono perché Emilio fa l'insegnante).

Un nuovo libro di Emilio Rigatti dopo il successo editoriale de *La strada per Istanbul*.

**Lanciamo quindi una proposta: correte in libreria a comprare il libro, leggetevelo in un fiato (come è capitato a noi), ed inviateci una vostra breve recensione ([presidente@fiab-onlus.it](mailto:presidente@fiab-onlus.it) fax 02.69 311 624). Le vostre recensioni verranno pubblicate sul prossimo numero di *AdB*. □** *l.r*

## VIAGGIO DI STUDIO FIAB A BERNA

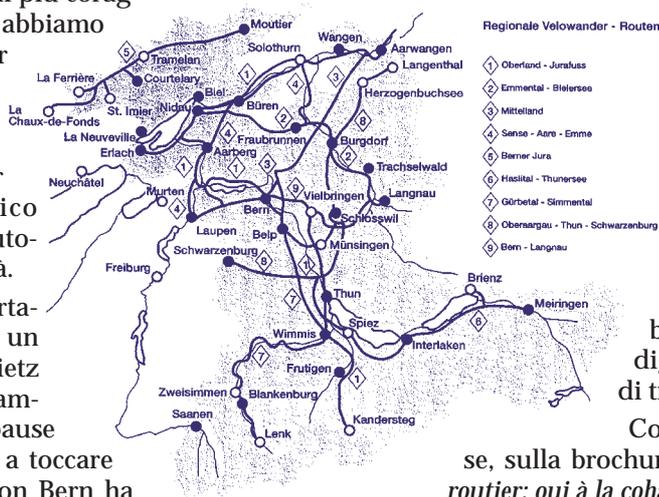
# LA

SVIZZERA HA LA FAMA DI ESSERE UN PAESE BELLO MA NOIOSO, CONSERVATORE, E UN TANTINO PROVINCIALE, MA GLI ARCHITETTI, E GLI ADDETTI AI LAVORI CHE HANNO PARTECIPATO AL VIAGGIO STUDIO ORGANIZZATO DALLA FIAB LO SCORSO OTTOBRE NEL CANTONE DI BERNA SONO SICURAMENTE TORNATI ALLE LORO CITTÀ CON TUTT'ALTRA OPINIONE.

Difficile immaginare soluzioni più coraggiose ed innovative di quelle che abbiamo visto nella capitale elvetica per favorire la circolazione delle bici, difficile immaginare un uomo importante più informale, allegro e fuori dal comune di Oskar Balsiger, il nostro poliedrico anfitrión, forse la più grande autorità svizzera in fatto di ciclabilità.

Oskar, ci ha sportivamente portato in bici per la città e poi per un tratto lungo il lago di Thun da Spietz ad Interlaken in un intenso programma, dove non sono mancate pause caffè e conviviali soste pranzo, a toccare con mano tutto ciò che il Kanton Bern ha realizzato per rendere più gradevole e sicuro l'uso delle due ruote.

La sua grande esperienza di ciclista quotidiano, ma anche di ingegnere, progettista di strade, amministratore e quant'altro lo ha convinto a lasciare il modello "olandese" per dare vita a quello che ormai è conosciuto come il "modello bernese".



Il principio alla base della sua filosofia, che non parte da astrazioni, ma dall'osservazione dei comportamenti, dalla pratica prima che dalla teoria, non potrebbe essere più democratico: dare gli stessi diritti a tutti gli utenti della strada, integrare il traffico ciclistico in un sistema di traffico globale, conferendo alla bici pari dignità rispetto agli altri mezzi di trasporto pubblici o privati.

Come dice lo slogan in francese, sulla brochure che ci è stata data: *Trafic routier: oui à la cohabitation, non à la domination.*

Auto, bici, trasporti pubblici e pedoni possono e devono convivere. E' stato bello sognare con lui, trascinati dal suo entusiasmo e dalla sua simpatia, che quello che abbiamo visto a Berna possa un giorno essere realizzato anche qui da noi, grazie all'impegno e alla devozione di alcuni pionieri, che non si lasciano intimidire davanti agli scettici e ai burocrati. □

Doretta Vicini

## Lo Promuovere La Mobilità Sostenibile

Lo scorso dicembre è stato siglato il protocollo d'intesa tra l'Associazione Italiana Città Ciclabili e il Coordinamento Agende 21 Locali Italiane con l'intento di promuovere lo sviluppo sostenibile, la mobilità sostenibile e le Agende 21 locali in Italia.

Da una parte, dunque, l'associazione che promuove in tutta Italia ed in particolare nelle aree urbane l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di fruizione naturale del territorio, dall'altra il coordinamento delle città, province e regioni italiane che stanno elaborando la propria Agenda 21 Locale.

Ma cos'è Agenda 21? Si tratta di un documento di intenti e obiettivi su temi ambientali, economici e sociali, nato ufficialmente all'Earth Summit di Rio de Janeiro nel giugno del 1992 e siglato da oltre 170 paesi di tutto il mondo. Dal momento che gran parte dei problemi e delle soluzioni cui si rivolge Agenda 21 hanno origine da attività locali, tale documento riconosce un ruolo decisivo alle singole comunità che attraverso il dialogo con cittadini, organiz-

zazioni ed imprese private attivano il processo volontario per l'adozione di una propria Agenda 21 Locale.

Nel dettaglio, i contenuti dell'accordo tra AICC e Coordinamento Agende 21 sono:

- ✓ attivare un confronto affinché in tutte le sedi istituzionali ovvero negli incontri nazionali ed internazionali emerga che la mobilità ciclabile è un elemento particolare della mobilità sostenibile;
- ✓ attivare scambi informativi, organizzare incontri ed eventi per divulgare le iniziative concernenti lo sviluppo sostenibile e la mobilità ciclabile;
- ✓ censire le azioni relative alla mobilità ciclabile urbana ed extra-urbana nei piani di azione di Agenda 21 Locale.

"Non poteva che esserci intesa" ci spiega Augusto Castagna, coordinatore nazionale dell'associazione pro bici. "Da anni promuoviamo l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto in favore della protezione ambientale, concetto prioritario per qualsiasi comunità che intenda avviare un processo di Agenda 21". □ a.c.

## APPROFONDIMENTO



# La Condivisione Della Strada Tra i Diversi Utenti

*Esempi del modello bernese per la circolazione sicura della biciclette*

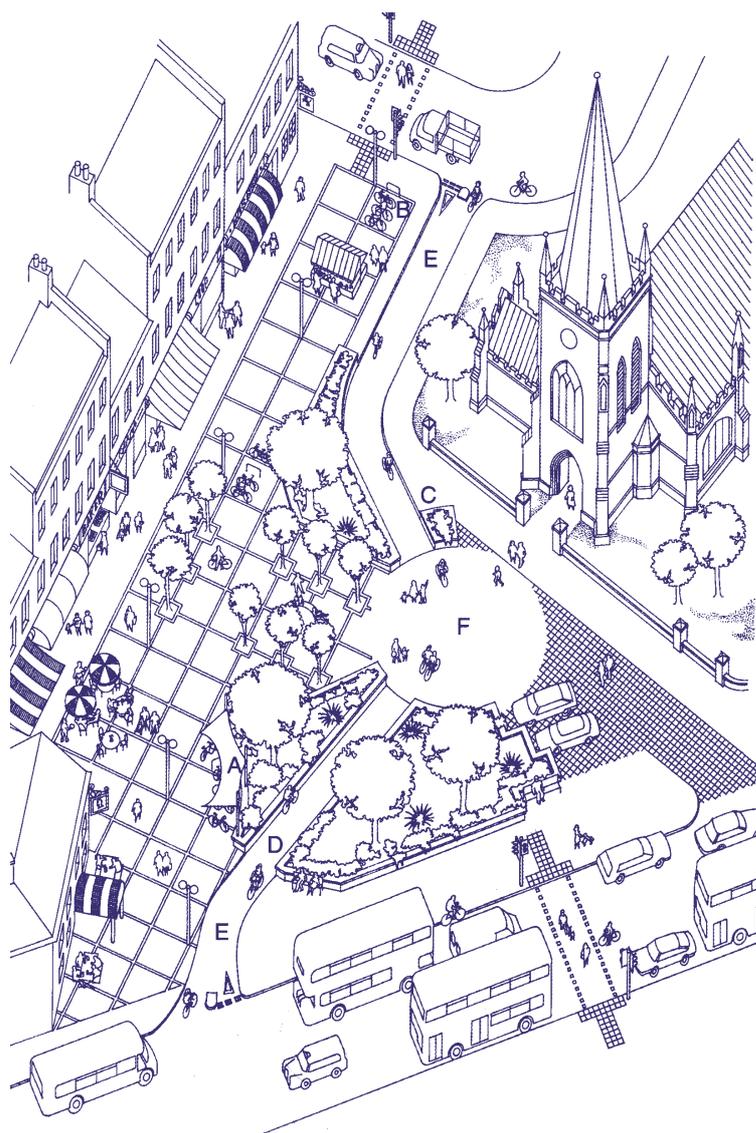
*di Matteo Dondè  
Architetto di polinomia S.r.l.*

**L** viaggio di studio a Berna, organizzato dalla FIAB nello scorso mese di ottobre, per visionare gli interventi (piste ciclabili e moderazione del traffico) per favorire la ciclabilità urbana e la rete di percorsi extraurbani per la pratica del cicloescursionismo, ha inizio negli uffici della *Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne*, dove la Signora Barbara Egger, consigliera di stato del Cantone, e Oskar Balsiger, ingegnere stradale e storico consigliere comunale del Cantone di Berna, introducono i partecipanti della delegazione italiana al mondo della bicicletta come vissuto e regolamentato nel Cantone di Berna.

Il cantone di Berna ricopre una superficie di 6.050 chilometri quadrati e conta 950.000 abitanti, di cui 700.000 sono possessori di una bicicletta.

Fra il 1960 e il 1985, molte strade sono state allargate a 9-10 metri e provviste di corsie ciclabili delimitate da linee gialle discontinue. Questa soluzione non soddisfaceva affatto gli utenti, che richiesero piste ciclabili separate per ciclisti.

Fu così che il 4 dicembre 1985 il Consiglio di Stato del cantone di Berna, decise ad incorag-





## APPROFONDIMENTO

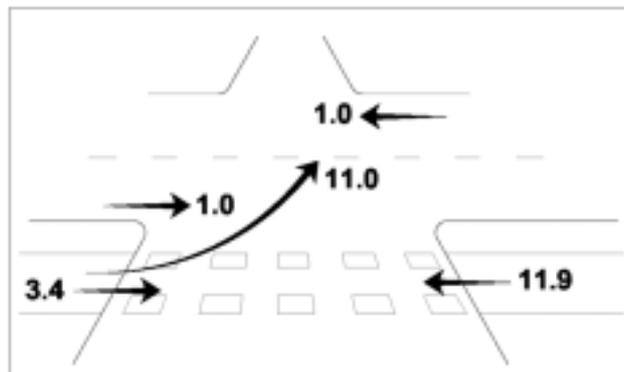
giare la pratica della bicicletta allo scopo di migliorare la sicurezza del traffico e di contribuire alla protezione dell'ambiente, introdusse il Piano Regolatore delle Piste Ciclabili.

Ben presto però, si è constatato che circolare sulle piste ciclabili separate che costeggiano la carreggiata non è più sicuro che circolare in strada e che i rischi di incidenti restano o addirittura aumentano agli incroci pericolosi.

Si scelto dunque un approccio pragmatico, decidendo di agire nell'interesse dei ciclisti ogni volta che se ne presentava l'occasione nell'ambito di progetti stradali, d'installazione di semafori o di lavori di manutenzione di strade.

Dopo la creazione, nel 1987, di un servizio cantonale specializzato per le biciclette, il principio della separazione dei traffici è passato in secondo piano. L'accento è stato messo invece sulle misure da prendere quando si tratta di attraversare strade principali, linee ferroviarie, corsi d'acqua e ostacoli. Questo nuovo modo di vedere è espresso nel nuovo Piano Regolatore del Traffico Ciclistico, che persegue l'ambizioso obiettivo di aprire la strada per l'integrazione del traffico ciclistico in un sistema di traffico globale.

L'obbligo dei ciclisti di utilizzare le piste ciclabili è limitato attualmente alle strade espressamente vietate al traffico lento (autostrade). Ma nella maggior parte dei casi, le corsie tracciate a lato delle carreggiate non sono più dichiarate "piste ciclabili" ai sensi della legge sulla circolazione stradale. I ciclisti sono quindi liberi



Percentuale di incidentalità in rapporto alle manovre delle biciclette agli incroci: risulta più sicuro rimanere in carreggiata

di decidere se circolare sulla corsia ciclabile oppure sulla strada.

La presenza dei ciclisti nella circolazione (traffico misto) esige naturalmente una pianificazione accurata nei dettagli e un'applicazione pratica delle osservazioni raccolte in base alle ricerche e alle analisi dei comportamenti.

Per comprendere al meglio i principi della pianificazione cantonale appena esposti, in sella a biciclette affittabili gratuitamente in diversi punti della città e sotto la guida dell'ingegner Balsiger, si sono quindi visionati diversi esempi riguardanti il cicloturismo in ambito extraurbano (*Nationalstrasse N5, tratto Spiez-Interlaken*) e la circolazione delle biciclette in ambiente urbano (attraversamento di *Wabern* e *Zollikofen*).

## D Nationalstrasse N5, tratto Spiez- Interlaken

Dopo una breve visita alla prima Stazione per Biciclette totalmente automatizzata adiacente alla stazione di Berna, si è arrivati a Spiez in treno. Qualsiasi treno in Svizzera offre un minimo 6 posti per biciclette e se il prezzo del biglietto per la bicicletta è maggiore del prezzo per persona (ad esempio per i viaggi brevi) il prezzo viene ridotto a quello della persona.

Dalla cittadina di Spiez a Interlaken si è percorsa la Strada Nazionale N°5, mediante un tragitto nel quale l'integrazione con gli autoveicoli in carreggiata (corsie ciclabili monodirezionali su entrambi i lati) si è alternata con la totale separa-



Molta attenzione è riservata alla risoluzione dei punti di conflitto: l'esempio di un incrocio tra la strada statale e il percorso ciclabile separato, con attraversamento pedonale protetto.

## APPROFONDIMENTO



zione dei percorsi per sole biciclette, potendo osservare in particolare i punti di conflitto tra i due tipi di traffico e gli strumenti adottati per risolverli.

Particolarmente interessante è risultata la riqualificazione dell'attraversamento di un piccolo comune molto frequentato nel periodo estivo: la carreggiata della strada nazionale di 6.70m di larghezza è stata ridotta a 4.70m attraverso la realizzazione di due bande ciclabili monodirezionali da un metro e la conseguente eliminazione della striscia di mezzzeria.

Da evidenziare anche le soluzioni studiate per risolvere il conflitto tra la svolta a destra delle automobili ed il percorso delle biciclette: in questi casi viene sempre tracciata la corsia per le biciclette, che si trova tra la corsia dei veicoli che proseguono dritti e la corsia di incanalamento dei veicoli per la svolta a destra (e questo anche in corrispondenza di rampe di accesso all'autostrada!).



*La carreggiata di un attraversamento urbano: 4.70m di corsia a doppio senso di marcia senza mezzzeria e corsie ciclabili laterali.*

## Seftingenstrasse a Wabern



*La possibilità per il ciclista di servirsi del marciapiede o di rimanere in carreggiata.*

**S**eftingenstrasse è una Strada Regionale di ingresso alla città di Berna. Caratterizzata da intenso traffico di attraversamento (18/22.000 auto/giorno) e dalla presenza della linea del tram, tra il 1996 e il '97 è stata totalmente riprogettata, creando una fascia polivalente centrale utilizzabile per facilitare le svolte a sinistra e per migliorare la protezione degli attraversamenti pedonali e ciclabili, e dividendo la carreggiata in una corsia per senso di marcia con banda ciclabile in carreggiata.

Un ingegnoso sistema di semafori e rotonde con priorità al tram ha permesso di integrare trasporto pubblico e traffico privato sulla stessa strada. Malgrado la nuova sistemazione dello spazio a favore del traffico lento e del commercio, i veicoli viaggiano meno veloci ma, grazie alla riduzione dei tempi di attesa,

la circolazione dentro Wabern risulta più fluida. Inoltre il semaforo di ingresso al centro abitato regola il flusso di attraversamento: quando la quota di auto eccede rischiando di creare code all'interno dell'abitato, il semaforo scatta bloccando il flusso all'esterno.

Il tram, oltre alla priorità in rotonda, ha anche la possibilità di comandare il semaforo del capolinea:



## APPROFONDIMENTO

quando parte per una nuova corsa, il semaforo blocca il flusso automobilistico permettendo al tram di predisporre in testa alla coda e nel contempo di regolarne la velocità. Inoltre, in corrispondenza delle fermate, è vietato il sorpasso del mezzo per evitare manovre pericolose, e si facilita l'aggancio dei ciclisti inserendo una piccola rampa prima della fermata che permette di salire

agevolmente sul marciapiede.

In corrispondenza delle rotatorie, al ciclista viene sempre data la possibilità di rimanere all'interno della carreggiata o di servirsi del marciapiede per effettuare la manovra con maggior sicurezza: è interessante osservare come 8 ciclisti su 10 (anche tra i più piccoli) preferiscano rimanere all'interno della rotatoria, coscienti della maggiore visibilità.

**B**ernstrasse è una Strada Statale anch'essa di ingresso alla città. Caratterizzata da un traffico di 22/25.000 auto/giorno, tra il 1991 e il 1998 è stata interamente trasformata eliminando tutti i semafori e sostituendoli con rotatorie compatte e realizzando anche qui una fascia polivalente centrale e corsie ciclabili in carreggiata. Nonostante i dubbi derivanti dalla presenza di una importante scuola al di là della strada rispetto alle zone residenziali, a otto anni dalla realizzazione, si può constatare che i livelli di sicurezza sono aumentati.

Nel rientrare alla stazione di Berna, si sono nuovamente percorse le corsie ciclabili

### Bernstrasse a Zollikofen



*La riqualificazione di Bernstrasse a Zollikofen: la realizzazione di una fascia polivalente centrale e le corsie ciclabili laterali in carreggiata.*



*La realizzazione di una corsia di svolta a sinistra per le biciclette con una propria fase semaforica*

che collegano la periferia al centro della città, osservando anche in questo caso come ogni punto di conflitto sia stato risolto sempre con molta attenzione.

Non ultima la possibilità per le biciclette di percorrere alcune strade contromano, di avere spesso una corsia riservata per le svolte a sinistra e una propria fase semaforica, di avere la striscia di arresto ai semafori avanzata rispetto a quella per i veicoli a motore, di poter percorrere la maggior parte delle corsie riservate al bus e di avere abbondanti aree di sosta coperte ed ben attrezzate. □

# Mobility Managers e Bicicletta 1°

**A** noi della FIAB capita spesso di suggerire ai **m o b i l i t y** managers azioni per favorire gli

spostamenti casa lavoro dei propri dipendenti mediante l'utilizzo della bicicletta.

Ci sembra di proporre delle novità. In realtà, come spesso capita anche in altri campi, *nulla di nuovo sotto il sole* si potrebbe dire.

Come si vede qui a fianco, già nel contratto collettivo di lavoro per gli impiegati dell'edilizia del 1947 era prevista l'*indennità di bicicletta*. Nei ccnl successivi, compreso quello in vigore, invece, il titolo di questo articolo diventa "*Indennità per uso di mezzi di trasporto di*

*proprietà dell'impiegato*" e il contenuto cambia nel modo seguente: "*All'impiegato che, a richiesta dell'impresa, usi in via continuativa mezzi di tra-*

*sporto di sua proprietà per l'espletamento delle mansioni affidategli (personale addetto al recapito, alla sorveglianza di più cantieri, ecc.) deve esse-*

*re corrisposto, a titolo di rimborso delle spese di manutenzione e di indennizzo per usura del mezzo, un compenso da concordare tra le parti.*"



Anche nella versione attuale, vi è comunque la possibilità contrattuale di richiedere una indennità di trasporto per l'uso della bicicletta qualora l'impiegato utilizzi questo mezzo. In tempi di difficoltà economiche come il presente, potrebbe essere questo un modo per integrare lo stipendio, tenuto conto che il costo della bicicletta (uso e ammortamento) è decisamente inferiore a quello degli altri mezzi di trasporto. Oltre che un modo per tenersi in forma e vivere meglio anche durante le ore lavorative. □ *Lr.*

## **L** Mobility managers e bicicletta 2°

Il contratto collettivo nazionale di lavoro per gli operai dell'edilizia del 1969 all'art. 45, *Custodia degli indumenti, dei cicli e motocicli*, prevedeva quanto segue: "*L'impresa deve mettere a disposizione degli operai, in ogni cantiere, un luogo chiuso, al riparo dalle intemperie, in modo da consentire il deposito e la buona conservazione degli indumenti, dei cicli e motocicli. In esso l'operaio deve avere la possibilità di provvedere al cambio degli abiti normali con quelli da lavoro, prima e dopo l'orario lavorativo.*"

L'impresa deve provvedere a far chiudere il locale predetto o ad adibire un incaricato al locale stesso, ai fini della migliore sicurezza degli indumenti personali, dei cicli e motocicli lasciati dagli operai....."

Come dire, parcheggio per bici e spogliatoio interno all'azienda. Questo articolo è rimasto, pressochè simile, anche nei ccnl successivi. □ *Lr.*

## **L** Mobility managers e bicicletta 3°

L'idea mi è venuta un'estate, in Svizzera, quando, dovendo spostarmi in pochi minuti nella cittadina di Yverdon Les Bains, ho pensato di salire su un bicitaxi". È Carlo Montalbetti a parlare, Direttore Generale di Comieco, il Consorzio Nazionale per il Recupero e il Riciclo degli Imballaggi a base Cellulosica. Dallo scorso anno, i 27 dipendenti di Comieco possono contare su una flotta di 15 biciclette aziendali per i loro spostamenti urbani. Le biciclette, consegnate in comodato d'uso, sono state tutte assicurate e trovano nel cortile dell'azienda una comoda rastrelliera per il parcheggio. Si tratta di una scelta che migliora la mobilità dei dipendenti, ottimizza i tempi e annulla i costi per taxi e mezzi

pubblici. Ma loro, i nuovi ciclisti urbani, cosa ne pensano? "Ho guadagnato in sorrisi: non ho più l'angoscia dell'imbottigliamento nel traffico. E poi, non mi sono nemmeno accorto dei recenti scioperi selvaggi" ci sentiamo rispondere.

L'iniziativa è piaciuta anche a Legambiente, alla Regione Lombardia e alla Camera di Commercio di Milano che hanno segnalato l'iniziativa nell'ambito del premio all'innovazione amica dell'ambiente 2003. La motivazione è semplice: una piccola esperienza, ma altamente replicabile. Tanto che Comieco è disponibile a dare informazioni e suggerimenti: basta scrivere a "[coscia@comieco.org](mailto:coscia@comieco.org)". □ *a.c.*

## Mobility managers e bicicletta 4°

Pannello predisposto da un cartello di associazioni milanesi, tra le quali CICLOBBY Fiab, in uno stand presso l'esposizione e la conferenza sulla mobilità

### MUOVERSI IN FRETTA E... IN BICICLETTA!

**soluzione efficiente a emissione zero**

**BREVI DISTANZE (FINO A 3-5 CHILOMETRI)**  
permette tempi certi di spostamento  
è facile da parcheggiare è veloce

**LUNGHE DISTANZE (+ 5 CHILOMETRI)**  
la bici si integra con i mezzi  
pubblici ; soluzioni bici/  
mezzo pubblico/bici ;  
servizio di trasporto  
bici sui treni

#### PROPOSTA PER I MOBILITY MANAGERS AZIENDALI

Attrezzature per il parcheggio  
delle bici, possibilmente coperti,  
all'interno delle aziende

Prevedere in azienda un locale  
con armadietti e doccia

Fornitura di una bicicletta ai lavoratori  
che si impegnano a non  
utilizzare l'auto per  
raggiungere il posto di  
lavoro: in regalo o con  
trattenuta sulla busta paga

**Rimborso chilometrico**  
per i lavoratori che usano  
la bicicletta per spostamenti per motivi di lavoro  
**Accordi con le aziende di trasporto pubblico per l'utilizzo a  
tariffe congrue dei depositi bici nelle stazioni**

Flotta bici aziendale, in proprietà o a noleggio,  
per gli spostamenti brevi per motivi di lavoro

Iniziative cicloescursionistiche  
aziendali

#### PROPOSTA AI RESPONSABILI SCOLASTICI

Attrezzature per il parcheggio  
delle bici, possibilmente coperti,  
all'interno delle scuole

Azioni di accompagnamento  
a scuola in bicicletta

Accordi con le municipalità per  
mettere in sicurezza il transito  
delle bici sui percorsi casa scuola

Iniziative di educazione  
alla mobilità sostenibile

Atelier di automantenimento  
delle biciclette

Lezioni di educazione fisica nelle  
quali sia previsto anche l'utilizzo  
delle biciclette

Iniziative cicloescursionistiche  
scolastiche

