

Amici della Bicicletta



IN BICI PER L'AMBIENTE

2-2010

PERIODICO DELLA FIAB

Ottobre-Dicembre

"Poste Italiane s.p.a. - spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (con in L. 2/7/02/2004 n°46) art. 1, comma 2, DCB - Reggio Emilia"

BICITALIA SBARCA NEL WEB



CODICE DELLA STRADA

Giubbetti riflettenti
Obbligatorietà del casco



INCHIESTA

Reggio Emilia è
amica della bici



VIAGGI

Da Venezia a Salisburgo
Alpi Carniche Monti Tauri

L'editoriale

Giancarlo Marini

Direttore responsabile

“Se vogliamo una città più aperta alle biciclette, dobbiamo cambiare approccio e smettere di pensare in termini di infrastrutture, altrimenti i costi, i tempi e i disagi non renderanno mai realizzabile il disegno”.

11 ottobre 2010, l'assessore all'Urbanistica di Milano Carlo Masseroli, sul Corriere della Sera scopre l'acqua calda e spaccia come una grande trovata quella che almeno da vent'anni FIAB e decine di altri esperti di mobilità sostenibile vanno sostenendo: alle biciclette non servono piani quinquennali e faraonici progetti ma solo un po' di volontà politica.

A sei mesi dalla scadenza del suo mandato la giunta Moratti manda allo sbaraglio uno dei suoi talenti emergenti per cercare di giustificare l'immobilismo che l'ha caratterizzata in tema di inquinamento e traffico.

Il risultato è che Masseroli finisce per scoprire a Berlino quello che avrebbe trovato facilmente in un cassetto della sua scrivania: quel piano di mobilità ciclistica che, nel 2007, Ciclobby aveva contribuito a preparare per l'allora assessore alla mobilità Edoardo Croci e che conteneva già tutte le indicazioni per quei “provvedimenti leggeri” che adesso sembrano la soluzione a tutti i problemi.

Croci fu defenestrato in corso d'opera dal pa tito dell'automobile e dalla lobby dei commercianti meneghini e il suo progetto di ristrutturazione del traffico cittadino è rimasto in qualche cassetto dove, senza troppi sforzi, Masseroli avrebbe potuto almeno buttarci un'occhiata.

Dalla Lombardia alle Marche, da Milano ad Ascoli dove un giovane sindaco sta inimicandosi mezza e più città per aver imposto una pista ciclabile nella centralissimo e trafficatissimo corso Vittorio Emanuele dove la sosta in doppia fila per fare un salto dal tabaccaio o dal salumiere è la regola.

Centrodestra Milano, centrodestra Ascoli, segno che la bicicletta – come sosteneva Gigi Riccardi – non è di destra o di sinistra ma è una soluzione per quegli amministratori che hanno a cuore la salute e il futuro delle loro città, e non si sottraggono a scelte che – a prima vista – sembrano impopolari.

Per restare ad Ascoli, undici anni fa, la giunta di centrosinistra saltò anche per la decisione di chiudere piazza Arrigo, in pieno centro. Oggi chi proponesse di togliere i tavolini, di gettare asfalto sulla sua pavimentazione, verrebbe preso per pazzo.

Aprile è vicina, le schede elettorali anche. Pensiamoci.



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 **1 Ottobre 2010**

12000 copie

Redazione:

Bepo Merlin Giulia Cortesi

Via Borsieri 4/e 20159 Milano

☎-fax 02-69311624 adb@fiab-onlus.it

Progetto grafico e impaginazione :

Andrea Astolfi

Franco Anderloni

gigi@tuttinbici.org

Non è previsto l'abbonamento. Solo per soci fiab

Hanno collaborato

A.Dalla Venezia, E.Galli, M.Mutterle,

G.Pagliaccio, E.Galatola, G.Schillaci, R.Sforza,

D.Vicini, L.Lorini, C.Pedroni, R.Solari, M.Destino,

S.Conversano, G.Fantini, G.Celentano,

L.Costantini, M.Agnese, M.Geminiani, R.Ferri.

Foto di Copertina : C. Pedroni

**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 mammo.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

Mini Chiara arancinanet@yahoo.it

Rovaldi Umberto rovaldi@tin.it

Spagnolello Giuseppina
spagnolello@ciclodit.it

Vial Antonella a.vial@virgilio.it

Vicari Antenore antenore.vicari@email.it

Vicini Doretta dorettavicini@gmail.com

ATTENTI AL NUOVO CODICE!**NEL NUOVO TESTO DI LEGGE DUE NOVITÀ IMPORTANTI PER NOI CICLISTI**

Eugenio Galli responsabile ufficio legale Fiab

Il nuovo Codice della strada è legge. Pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 29 luglio, la legge 120, intitolata "Disposizioni in materia di sicurezza stradale", in 61 articoli modifica 80 norme del Codice della strada, ed entra in vigore in più fasi.

PER I CICLISTI DUE LE NOVITÀ PRINCIPALI.

Innanzitutto, **viene introdotto l'obbligo di indossare un giubbotto o bretelle riflettenti ad alta visibilità nelle ore notturne in ambito extraurbano e nelle gallerie** (art. 182 comma 9-bis CdS). Positiva la norma che rafforza la visibilità del ciclista sulle strade extraurbane di notte, anche se ci sembra eccessiva l'estensione alle gallerie urbane, costringendo teoricamente chi va in bici a circolare sempre con un giubbotto nell'eventualità che, anche di giorno, si trovi ad attraversare un tunnel urbano. Questa disposizione entra in vigore dal 27 settembre.

La seconda importante novità è data dall'**abrogazione della norma che prevedeva la sanzione accessoria della perdita dei punti della patente anche per infrazioni commesse in bicicletta** (era l'art. 219-bis CdS, oggetto di aspre critiche e svariati ricorsi sin dalla sua emanazione per la sua iniquità, e su cui fra l'altro pendeva un giudizio davanti alla Corte costituzionale per un "fumus" di illegittimità). Restano ovviamente le sanzioni principali, che, per le diverse infrazioni, già esistevano prima della discussa novella dello scorso anno. Questa saggia revisione introdotta dal Legislatore non ha però indotto lo stesso a prevedere delle sanatorie per il periodo pregresso in cui la norma era vigente ed applicata: sicché chi ha subito la sanzione accessoria del



taglio dei punti dovrà fare ricorso, se non sono ancora scaduti i termini di legge. E' possibile che venga emanato un apposito decreto su questo punto specifico.

Per completezza, e anche per fare chiarezza su notizie di segno contrastante talvolta divulgate dai media in queste prime settimane, ricordiamo che il Parlamento ha in questa sede rinunciato all'introdu-



zione della norma sul casco obbligatorio per i ciclisti.

Sul tema nei mesi scorsi si era improvvisamente accesa una disputa a seguito della comparsa, a sorpresa, di un emendamento durante la discussione del pacchetto normativo nelle commissioni parlamentari.

Dapprima inserito come obbligo generalizzato per tutti i ciclisti, a seguito di un confronto molto vivace (fra l'altro, anche FIAB è stata ascoltata in maggio nel corso di una audizione alla Commissione trasporti della Camera) era stato ridotto ai soli ciclisti minori di 14 anni. Ma durante la discussione in Aula, tale norma è del tutto caduta, prima del voto finale di approvazione della legge.

Pertanto, il casco è, e resta, un presidio consigliato per i ciclisti, come è giusto che sia, ma non è invece oggetto di un obbligo per alcuno di essi.

Un breve accenno al comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni (art. 191 CdS): dal 13 agosto, sono obbligati non solo a dare la precedenza, ma anche a fermarsi, quando il pedone transita sulle strisce pedonali. L'obbligo di precedenza sussiste anche quando il pedone "si accinge" ad attraversare. Novità che, se fatte rispettare, ci avvicineranno un po' di più all'Europa.

I commenti positivi per ora si fermano qui: a forza di innesti, l'albero del Codice della strada pare ancora mancare di un disegno organico delle norme che invece sarebbe fortemente auspicabile. Il Codice continua infatti ad essere un testo ipertrofico, di complessa leggibilità, oggetto di ripetute modifiche parziali e poco attento alla promozione della mobilità sostenibile.

In foto giubbotti riflettenti che trovate presso le sedi locali della Fiab

INDOSSARE IL CASCO PUÒ SALVARTI LA VITA**D'ACCORDO CON LA NON OBBLIGATORietà, MA BISOGNA DIFFONDERNE L'USO**

Giampaolo Schillaci

LUCIANO E BENIAMINO tornano da un percorso di allenamento fuori città. Ben ha comprato una superleggera da poco e ha voluto testarne l'assetto in condizioni di velocità in pianura. Sono al traverso del porto commerciale, un po' per la stanchezza ed un po' per le auto che passano accanto l'andatura è scemata e con essa anche il livello di attenzione. Tutto è andato benissimo e Ben, titolare di una splendida capigliatura, vuole ora togliersi un sassolino dalla scarpa ed esclama fra il risentito e il supponente: "Luciano, insomma, ma perché hai tanto insistito per farmi mettere il casco?". Pochi istanti dopo, un clangore di ferraglia: complice una irregolarità dell'asfalto cittadino il pedale di Ben ha toccato il marciapiede, la caduta è scomposta ed istantanea. Il suo casco nuovo è scheggiato sulla regione temporale, dovrà essere cambiato. E meno male che andavano piano.

PAOLO è ultimo, il tramonto è di quelli indimenticabili, siamo da poco sfilati innanzi ad una splendida area archeologica sulla costa e, grazie alla vicinanza del braccio africano del mar Mediterraneo, la natura a bordo strada è a dir poco spettacolare. Ancora un po' e finalmente saremo a destinazione, pedaliamo da questa mattina presto in questo terzo giorno di viaggio in bici per le antichità della nostra regione, la stanchezza comincia a farsi sentire. Paolo si accorge all'ultimo momento dell'incrocio con la provinciale. La frenata è brusca, la ruota anteriore si blocca (maledetti gli sregolati V-Brake!), vede l'asfalto della strada avvicinarsi sempre più al volto, in quegli attimo trova modo di pensare "ho gli occhiali e pure un naso lungo e pure..." Paolo chiude gli occhi, avviene l'impatto, ma il viso rimbalza miracolosamente indietro. Naso e occhiali sono a posto, la punta del casco - aveva persino dimenticato di averlo in testa - è arrivata per prima e ha fatto il suo dovere. "Solo" un braccio rotto, è andata proprio bene.

STEFY E MARY sono amiche e abitano nella parte alta della città. Da alcune settimane esco-



no insieme sempre più di frequente e scendono in centro lungo la via principale percorrendo la corsia riservata agli autobus. Mary è socia da poco e alla prima uscita ha dovuto subire la famosa "minaccia" di rito per questa volta va bene, ma se vuoi frequentare questo gruppo Ora assiste Stefy scivolata a terra per una macchia d'olio e dolorante per una spalla rotta, in attesa dell'ambulanza. Le slaccia con cautela il casco ammaccato e con un sussulto porta una mano al suo, che aveva comprato di malavoglia.

GIOVANNI vende e ripara biciclette e anche se spesso usa lo scooter per procurarsi i ricambi necessari sa

bene che in certi casi niente è più veloce della bici. La signora in auto è invece certamente stressatissima, ha appena trovato parcheggio e l'ultima cosa che può venirle in mente è dare uno sguardo allo specchietto prima di aprire lo sportello. Il volo è inevitabile, le conseguenze dell'impatto con l'asfalto sono nulle per miracolo, ma anche per merito del casco che Gianni indossa immancabilmente nel traffico cittadino e che oggi gli ha protetto efficacemente la nuca.

Se queste quattro favole - tutte rigorosamente vere seppure con qualche licenza

poetica - potessero avere una morale è che per chi lo usa correntemente, e lo fa usare, l'obbligo del casco sancito per legge risulta

argomento inutile. Per chi non la pensa così, potrebbe rivelarsi un'opportunità. Dal punto di vista di un ente che rappresenta una categoria di ciclisti può essere comprensibile che in linea di principio - e in linea di massima - si contrasti un obbligo a carico dei propri rappresentati. Resta dimostrato ampiamente, alla fine, che la politica a favore della sicurezza e dunque anche del casco possono farla con ottimi risultati - e dovuta visibilità - le Associazioni. Laddove queste dovessero mostrarsi ridondanti nelle parole e noncuranti nei fatti sarà altrimenti lecito aspettarsi che lo Stato troverà modo di inserirsi prima o poi con obblighi e imposizioni.



LE CITTÀ CICLABILI ESISTONO

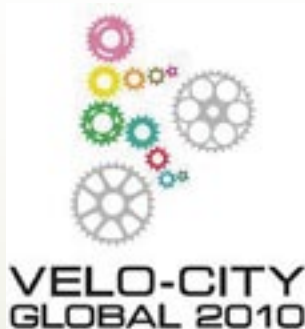
LA CONFERENZA EUROPEA VELOCITY GLOBAL 2010 A COPENHAGEN

Doretta Vicini vice-presidente European Cyclists' Federation

Qualche volta noi ciclisti italiani, una minoranza nelle città assediata dalle auto, ci lasciamo prendere dallo sconforto e a furia di sentirci dire che siamo degli ingenui o peggio ancora degli utopisti, siamo assaliti dal pessimismo. Ecco perchè è stato importante che la European Cyclists' Federation organizzasse lo scorso giugno la più grande conferenza della bicicletta a Copenhagen. Qui il sogno è diventato realtà. Grazie ad una politica iniziata negli anni '70 durante la crisi del petrolio, gli spostamenti in bicicletta sono arrivati al 38% con l'impegno di raggiungere il 50% nel 2020. Questo ha cambiato completamente la vivibilità nella capitale danese, diminuendo il rumore e l'inquinamento e restituendo molti spazi a ciclisti e pedoni, che convivono quasi sempre senza problemi e danno una sensazione generale di fluidità del traffico, di armonia e di serenità. Peccato che nessuno dei nostri amministratori fosse presente per capire che i provvedimenti volti a rendere le città maggiormente ciclabili sono vincenti, sia dal punto di vista economico che da quello ambientale e sociale.

Ci vuole certo coraggio, ma ormai sono in molti ad essere convinti che l'uso della bicicletta comporta grandi vantaggi. La strada indicata da Copenhagen ha già fatto molti proseliti, anche oltre oceano. Durante i quattro giorni di Velocity 2010 numerosi sono stati gli interventi autorevoli che hanno parlato dei cambiamenti in corso in diverse città del pianeta.

Forse l'intervento più straordinario è stato quello



dell'assessore al traffico di New York City, Janette Sadik-Kahn, che ha illustrato con alcune slides davvero impressionanti come anche Broadway sia cambiata con una pista ciclabile che la attraversa, caffè all'aperto e spazi pedonali. In tre anni con investimenti modesti sono stati inaugurati nella Grande Mela 240 km di corsie ciclabili, 80 all'anno, ed è solo un inizio. Da Bogotà a Bordeaux, da Seoul a Portland, da Santiago a Dubai, da Florianopolis a Stoccarda, da Londra a Nairobi, da Parigi a Mexico City davvero infiniti sono stati gli esempi di buone pratiche.

D'altra parte, se ci si ferma un attimo a riflettere, con l'aumento esponenziale della popolazione mondiale un grande pericolo incombe sul nostro pianeta. Sia Pan Haixio dell'università di Shanghai, che la carismatica Vandana Shiva, la grande attivista indiana, hanno prospettato degli scenari catastrofici, se non si correrà ai ripari, impedendo di seguire un modello occidentale, ormai obsoleto, con migliaia di automobili, che verranno immesse nelle megalopoli in sostituzione delle bici e dei rikshaw.

Il successo della conferenza, però, non è stato dovuto solo agli interventi e al brillante maestro di cerimonie Andy Clarke, presidente della League of American Cyclists, perchè questa voleva essere per la prima volta una conferenza interattiva e partecipata, una « learning conference », con grande spazio alle domande e la possibilità di vedere sul posto le installazioni, con incontri con i Danesi, tavole rotonde, e un'allegria parata per i viali cittadini. Dalla conferenza, con più di 1000 partecipanti, tutti hanno portato a casa, oltre all'entusiasmo, la convinzione che la bicicletta, come ha detto bene il professore dell'università di Liverpool John Whitelegg, è un dono del cielo per risolvere sei enormi problemi del mondo in cui viviamo: la congestione del traffico, la mancanza di socialità, le emissioni di CO2, i problemi legati alla salute, la qualità dell'aria, gli incidenti stradali con 1,2 milioni di vittime l'anno secondo dati Ocse 2009.

L'anno prossimo dal 22 al 25 marzo la conferenza si sposterà a Siviglia, una città mediterranea che è riuscita a cambiare rotta creando infrastrutture per i ciclisti e aumentando così in breve tempo il modal share dall'1% al 7%. Speriamo che l'affascinante città andalusa sul fiume Guadalquivir riesca ad attrarre i nostri politici e a dar loro quel coraggio di cambiare che ancora manca in Italia.



COPENHAGEN: DOVE BATTE IL CUORE DELLA BICICLETTA

Le Amministrazioni Italiane Grandi Assenti a Velo-City

Eugenio Galli

UNA BOCCATA D'OSSIGENO. QUESTA È STATA PER ME LA PARTECIPAZIONE AL GLOBAL VELO-CITY, LA PRIMA CONFERENZA MONDIALE DELLA BICI, CHE SI È SVOLTA LO SCORSO GIUGNO A COPENHAGEN.

Se la bici è sempre più riconosciuta come efficiente, salutare, veloce ed ecologico mezzo di trasporto, il Velo-city è l'occasione in cui viene incoraggiata la ciclabilità come parte integrante della mobilità quotidiana e del tempo libero. Velo-city non è una fiera, ma una conferenza di livello internazionale. La sua organizzazione è a cura di ECF.

Dal 1980, anno della prima edizione a Brema, la sua importanza è progressivamente cresciuta. Tanto che, rispondendo a una crescente domanda di competenze sulla ciclabilità da parte delle amministrazioni locali e nazionali, ECF ha deciso da quest'anno di organizzare l'appuntamento con cadenza annuale (in precedenza era circa ogni tre anni).

Quest'anno, nel trentennale della nascita, è stata realizzata una versione "global", coinvolgendo Paesi di tutti i continenti, fra cui anche Africa e Asia, solitamente non presenti.

Velo-city è un punto di riferimento fondamentale per coloro che si occupano, a qualunque titolo, di ciclabilità, siano essi professionisti, consulenti, decisori pubblici, volontari di associazioni, tecnici, aziende.

Il principale obiettivo della conferenza è infatti quello di riunire i vari portatori di interesse che operano in questo ambito, portarli a discutere tra loro e confrontarsi, favorendo lo scambio di esperienze e competenze per migliorare la consapevolezza del ruolo della ciclabilità nelle politiche della mobilità e far crescere il livello di utilizzo della bici.

Velo-city è occasione per intrecciare e condividere conoscenze, relazioni. Fare rete. Diffondere la conoscenza di informazioni sulla ciclabilità e sulla pianifica-

zione della mobilità e dei trasporti su base internazionale, basandosi sulle migliori e più aggiornate esperienze.

Soprattutto per la città ospite, la conferenza è altresì una vetrina che consente di mostrare al pubblico quanto realizzato per la bici. Ogni partecipante può così confrontarsi con esperienze anche diverse dalla propria, trarre spunti, riflessioni, produrre nuovi argomenti per sostenere le proprie tesi.

Tra conferenze, tavole rotonde, seminari, momenti di scambio di riflessioni, sono stati molteplici gli stimoli. Difficili forse da sintetizzare.

Una osservazione è che, per l'Italia, la rappresentanza era soprattutto fatta di associazioni (FIAB e ANCMA), mentre non era presente, in modo ufficiale, alcuna rappresentanza istituzionale, tecnica o politica, nazionale, regionale o locale che fosse. Mi pare che questa assenza sia in sé molto eloquente.



Una rassegna di quelli che a me sono parsi **"concetti-chiave"**.

Come ribadito da molti relatori, più che un fatto di cultura o di abitudini, o un problema tecnico, la ciclabilità è un tema di volontà politica e di leadership: serve un forte e chiaro impegno politico.

Non è questione di soldi, ma di visione e capacità: perciò in ambito pubblico serve un "doer" (brutalmente tradotto: un facitore), che, con il senso dell'urgenza, «si adoperi a cercare le soluzioni ai problemi e non i problemi alle soluzioni». In questo senso, è stato detto, «è da pazzi fare le cose sempre nello stesso modo e attendersi risultati diversi».

Occorre puntare molto sul miglioramento delle condizioni della sicurezza stradale per consentire la più ampia diffusione della ciclabilità. Non esistono molte soluzioni che possano semplicemente essere copiate e "incollate" in ambiti diversi, ma si tratta spesso di adattare e migliorare esperienze di altri. Questo rende i cambiamenti difficili, perché non vengono da soli e non nascono dalla pigrizia. L'autocommiserazione non aiuta. Anche per questo è importante saper costruire alleanze con altri soggetti.

È una sfida importante, anche per le nostre associazioni.

SCARICABILI LE PRESENTAZIONI E ALCUNI VIDEO DI VELO-CITY 2010

LA CONFERENZA VELOCITY 2010 È STATA COSTELLATA DA NUMEROSE PRESENTAZIONI DI GRANDE SPESSORE E INTERESSE.

SUL SITO DELLA CONFERENZA WWW.VELO-CITY2010.COM È POSSIBILE VISIONARE IL PROGRAMMA, LEGGERE GLI ABSTRACT E SCARICARE I FILE DELLE PRESENTAZIONI DEI RELATORI (CLICCARE SU "PROGRAMME")

FRA I RELATORI PIÙ APPREZZATI: GIL PENALOSA, CONSULENTE DI FAMA INTERNAZIONALE SULLE STRATEGIE PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, FRATELLO DELL'EX SINDACO DI BOGOTÀ, DIRETTORE ESECUTIVO DELL'ONG WWW.8-80CITIES.ORG, CHE HA TENUTO UNA RELAZIONE INTITOLATA "COME SMETTERE DI PARLARE E INIZIARE A FARE".

IL SUO INTERVENTO, DELLA DURATA DI CIRCA 50 MINUTI, È DISPONIBILE (PURTROPPO IN INGLESE) ALL'INDIRIZZO

WWW.SUSTAINABILITY.ORG/IL/HOME/BIKE-NEWS/HOW-TO-STOP-TALKING-START-DOING-GIL-PENALOSA2010.

UN ALTRA RELAZIONE MOLTO INTERESSANTE QUELLA DI OF JAN GEHL, URBANISTA DI FAMA INTERNAZIONALE E FONDATORE DI GEHL ARCHITECTS.

IL VIDEO SUO INTERVENTO, DELLA DURATA DI 20 MINUTI, È DISPONIBILE (PURTROPPO IN INGLESE) ALL'INDIRIZZO

WWW.SUSTAINABILITY.ORG/IL/HOME/BIKE-NEWS/JAN-GEHL-VELOCITY-2010

ALTRI VIDEO INTERESSANTI SULLA MOBILITÀ CICLISTICA A COPENHAGEN SONO DISPONIBILI ALL'INDIRIZZO

[HTTP://WWW.VIMEO.COM/14311026](http://WWW.VIMEO.COM/14311026) E WWW.VIMEO.COM/ALBUM/253669

UNA SETTIMANA DI OPPORTUNITÀ

Il Mobility Week Offre Molti Spunti per Riflessioni e Iniziative.

Riusciremo a Cogliarli?

Luciano Lorini

SETTEMBRE, ANDIAMO, È TEMPO DI PEDALARE.

Come ogni anno da nove anni, con l'arrivo dell'autunno **2.000 città di 25 stati in tutta Europa hanno partecipato all'European Mobility Week** (EMW), una settimana di riflessione sui temi della mobilità sostenibile (bicicletta, pederalità e trasporto pubblico) come soluzione possibile agli assillanti problemi di inquinamento, congestione da traffico, rumore (e temi connessi: ambiente, incidentalità, salute...) attualissimi ad ogni latitudine e maggiormente nelle nostre città.

L'appuntamento annuale viene organizzato con il chiaro intento di offrire a cittadini e istituzioni un'occasione di miglioramento tramite l'adesione ad un manifesto "futurista", esplorando le molte alternative possibili (numerosi i seminari e i convegni) e proponendo impegni concreti (e misurabili) alle città coinvolte.

Per inciso, le adesioni italiane alla Settimana sono timide e sparse. Pochissime città (solo 15,) si sono prese l'impegno di realizzare tutti e tre gli impegni proposti (un'iniziativa educativa; un intervento permanente significativo; la chiusura del centro per l'intera giornata del 22 settembre, il cosiddetto ITWMC - In Town Without

My Car). Lo stesso sito istituzionale (www.mobilityweek.eu) pur localizzato per venticinque paesi, non è disponibile in italiano.

Il tema di quest'anno è stato "Travel smarter, live better". Noi della FIAB siamo ovviamente convinti che sia possibile vivere meglio, a partire dall'impegno a spostarsi in modo più intelligente. Per questo, in barba alle adesioni ufficiali, con le nostre associazioni sparse per tutta la Penisola partecipiamo fattivamente alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, con molte iniziative di sensibilizzazione e comunicazione. Tra queste spicca senz'altro **"PREMIA IL CICLISTA"**, un'operazione per dimostrare il nostro riconoscimento a chi si muove in bicicletta in città. Il 22 settembre di buon'ora i nostri volontari hanno accolto gli amici a pedali con l'omaggio di un cioccolatino. E di un saluto. Perché i ciclisti sono simpatici e cordiali e al mattino, nonostante il sonno e il traffico, incredibilmente riescono pure a sorridere.



LOMBARDIAINBICI : UN ESEMPIO DA SEGUIRE

TANTE MANIFESTAZIONI LOCALI COORDINATE DA UN'UNICA REGIA, GRAZIE ANCHE ALLA REGIONE

Giulietta Pagliacci

SE DOMANDATE A QUALCUNO DEGLI AMMINISTRATORI PUBBLICI DI VOSTRA CONOSCENZA DELLA SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE PROBABILMENTE I PIÙ TENTERANNO UNA RISPOSTA "POLITICAMENTE CORRETTA" E ALTRI - IN GENERE QUELLI ANCORA NON TROPPO NAVIGATI - RIMARRANNO SENZA PAROLE (E PER UN POLITICO NON È MAI TROPPO BELLO).

In Regione Lombardia almeno una parte degli amministratori pubblici conosce la risposta grazie a FIAB e a LOMBARDIAINBICI: un "contenitore" di eventi diversi per promuovere l'uso quotidiano della bicicletta in occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile (dal 16 al 22 settembre).

Grazie al sostegno economico della Regione Lombardia e al patrocinio di Province, Comuni, Scuole, Comunità montane e Associazioni, LOMBARDIAINBICI è giunta alla sua settima edizione e riscuote ogni anno un crescente interesse da parte dei cittadini lombardi che partecipano sempre più numerosi alle diverse iniziative proposte: bi-

ciclettate per scoprire le molteplici e a volte sconosciute mete turistiche della regione, censimento dei ciclisti, ciclofficine, organizzazione di serate a tema, accompagnamento di bambini su percorsi casa-scuola e molto altro ancora.

Per il 2010 possiamo solo dire che l'iniziativa ha avuto un grande successo di partecipazione, non essendo ancora disponibili i dati definitivi, ma basta vedere alcuni numeri degli anni precedenti per capire l'importanza di questa iniziativa regionale.

Nel 2007 hanno aderito ottantuno realtà locali - dislocate in undici province lombarde - con l'organizzazione di un centinaio di eventi e la partecipazione di circa 15.000 persone. Stesso numero di adesioni per il 2008 e il 2009, con un lieve aumento degli eventi organizzati e un numero sempre crescente di partecipanti alle iniziative: 17.000 nel 2008 (+13%) e 20.000 del 2009 (+18%).

Con questi risultati riteniamo che sia giunto il momento di far fare un salto di qualità a LOMBARDIAINBICI e contaminare le altre regioni per festeggiare così nel 2011 l'Unità d'Italia delle REGIONINBICI.

Riferimenti: www.fiab-onlus/lombardianbici

Lombardianbici'10

in occasione della
Settimana
Europea
della Mobilità
Sostenibile
16-22 settembre 2010

**16-22 settembre
2010**




**Iniziativa in Lombardia
con la bici e per la bici,
per muoversi, per
divertirsi, per pensare
e per respirare**



Per l'elenco aggiornato delle iniziative che si svolgeranno nelle diverse località della Lombardia:

- rivolgersi agli organizzatori degli eventi
- consultare il sito www.fiab-onlus.it/LB/2010
- scrivere a: lombardianbici@fiab-onlus.it
- contattare la segreteria FIAB, via Borsieri 4E, 20159 Milano, tel. 02-46.73.79.74, fax 02-49.31.14.24

Lombardianbici 2010 è promossa da FIAB con la collaborazione di:
 ANICA - Associazione Nazionale Ciclo Motoristico, ANIC - Associazione Italiana Ciclo Club, - Associazione FIAB della Lombardia - Associazione Unire Tempo Pubblico - CICM - Do, Confederazione Mobilità Dolce - Legambiente - Ufficio Scolastico per la Lombardia - Università degli Studi di Milano Bicocca

e ha il sostegno di



Lombardianbici 2010 è promossa da FIAB con la collaborazione di:
 ANICA - Associazione Nazionale Ciclo Motoristico, ANIC - Associazione Italiana Ciclo Club, - Associazione FIAB della Lombardia - Associazione Unire Tempo Pubblico - CICM - Do, Confederazione Mobilità Dolce - Legambiente - Ufficio Scolastico per la Lombardia - Università degli Studi di Milano Bicocca



Sta per essere dato alle stampe il quaderno FIAB, della collana Gallimbeni, dedicato alle ferrovie dismesse e recuperate come piste ciclabili. Il termine quaderno non tragga in inganno. Dalle rotaie alle bici, indagine sulle ex-ferrovie recuperate all'uso ciclistico, questo il titolo dell'opera, è un volume importante che illustra i lavori di recupero eseguiti sui sedimi di numerose ferrovie a suo tempo abbandonate, in tutta Italia. L'opera è curata da Umberto Rovaldi, consigliere nazionale FIAB (referente bici-paesaggio), e da Giulia Cortesi (FIAB project manager), e si è avvalsa della collaborazione di numerosi rilevatori, nonché dell'apporto tecnico di Claudio Pedroni per la parte cartografica.

Rovaldi, nella premessa, di cui pubblichiamo alcuni stralci, mette in evidenza soprattutto la valenza paesaggistica di queste ex-ferrovie e l'inscindibile connubio tra il lento procedere della bicicletta e il paesaggio attraversato.

"Ma ecco - scrive Rovaldi - che così meditando e argomentando, accanto alla "sicurezza" [...] riappare quel che sembrava avessimo rimosso o lasciato, per prudenza e quasi per pudore, in secondo piano: il paesaggio, la dimensione estetica o, meglio, cinestetica, [...] una dimensione legata appunto al muoversi in bici in quel determinato paesaggio, che (occorre ripeterlo?), assieme al camminare, è il modo più alla nostra portata, alla nostra "lentezza" o "velocità", a seconda del sistema o strumento di "misura", per poterlo veramente scoprire ed apprezzare, e sentirsi pienamente in armonia."

Quindi prosegue: "Per una specie di naturale filiazione, alla copia bici-paesaggio si affianca l'altra inscindibile copia, treno-paesaggio. Questi due mezzi di trasporto così differenti, la bici e il treno, fra loro imparagonabili per dimensione, potenza, velocità, modalità d'uso, uno collettivo l'altro individuale quasi una estensione del nostro corpo, sono più che mai accomunati oggi nel sentimento post-moderno e post-industriale del paesaggio contemporaneo, concepito come preziosa e residua rete di spazi corridoi percorsi pubblici, bene collettivo inalienabile, forma, disegno, identità di un territorio attraversato e percepito a scala geografica, che abbiamo chiamato paesaggio della mobilità dolce."

E ancora: "Le scheletriche tracce rimaste sui sedimi [...] ma soprattutto i sedimi ferroviari stessi, con i loro disegni, andamenti, moderate pendenze e generosi raggi di curvatura, ci restituiscono a brani, come fossili ed

DALLE ROTAIE ALLE BICI



PAESAGGI ITALIANI DELLA MOBILITÀ DOLCE

Bepo Merlin

affioranti stratigrafie geologiche, le rappresentazioni di un'Italia spesso sconosciuta, i suoi recessi più frammentati e intimi, percorrendo i quali possiamo ritrovare quell'esperienza oggi sempre più rara e preziosa, resa possibile solo dal viaggio lento (a piedi o in bici), cioè la "scoperta" progressiva del paesaggio.

Mossi da questi pensieri abbiamo voluto compiere una ricognizione delle ex-ferrovie attualmente recuperate all'uso ciclistico, tentando di dar conto delle loro reali attuali condizioni d'uso e credibili prospettive di sviluppo, consapevoli che l'argomento richiede una sempre maggiore attenzione e sensibilità pubblica ed una crescita di interesse collettivo." [...]

"I paesaggi si costruiscono per strati di desiderio, volontà e azioni, e lottano per rimanere fra l'usura del tempo e l'impeto delle catastrofi, maggiori e minori, attraverso questa memoria che li legittima in immagini. Perciò ogni paesaggio porta impressa l'impronta di quello che lo ha preceduto e lascia per il futuro i segni delle culture che lo hanno attraversato, o se ne sono appropriate."

Infine conclude: "L'obiettivo è di riuscire a definire, col tempo, un' 'infrastruttura leggera' ricavata non da atti esibizionistici e spettacolari ma da una rigenerazione di opere che, seppure abbandonate, hanno trovato diverse forme e ragioni di permanenza e di identità riuscendo a vincere la violenza delle trasformazioni territoriali degli ultimi trent'anni!"

BICITALIA: EPPUR, PIAN PIANO, SI MUOVE**LA SITUAZIONE DELLE GRANDI RETI CICLABILI NAZIONALI ED EUROPEE OGGI**

Claudio Pedroni responsabile Bicaltalia ed Eurovelo

La situazione di Bicaltalia, non è molto cambiata dal punto di vista della "istituzionalizzazione" di progetto di Rete Nazionale di Percorribilità Ciclistica come recitava la delibera CIPE del 2001, poiché ancora Bicaltalia è prevalentemente un progetto FIAB non essendo entrato in strumenti programmatori della infrastrutturazione nazionale. L'assenza di questa cornice nazionale fa sì che le realizzazioni delle numerose e volenterose Province e qualche Regione spesso si interrompano al proprio confine amministrativo. Le Regioni hanno in realtà degli strumenti di coordinamento, ma la Rete fino ad oggi la, non è entrata nelle priorità infrastrutturali nazionali. Oggi poi con il rigore economico finanziario che gli enti locali devono rispettare le ciclabili non sono più prioritarie e si fanno tangenziali e rotatorie ma non la passerella sull'Ombrore a Grosseto o quella sul Tidone a Piacenza o la riconversione a ciclabile della Circumvesuviana a Pomigliano d'Arco. Tu hai un bel da dire che la Germania, la Danimarca, l'Olanda, la Svizzera hanno la loro bella rete ciclabile nazionale, ma non per questo sono senza ferrovie o autostrade o tangenziali anzi.

Come esortava il buon Gigi Riccardi ad essere pronti ("estote parati" ci diceva), però noi continuiamo a lavorare per essere pronti quando qualcuno ci chiederà di tracciare la Rete, accompagnando e trovando connessioni fra gli spezzoni di ciclovie locali che man mano vengono realizzate, riversando le informazioni nel sito bicaltalia.org realizzato da Massimo Conter con l'aiuto di Giulia Cortesi con eleganti soluzioni di archiviazione delle ciclovie.

In quest'ultimo anno un'altra priorità si è affacciata, poiché a livello parlamentare si trovano diverse proposte di legge che hanno come tema la realizzazione della auspicata rete ciclabile nazionale e anche su

questa cosa stiamo all'erta.

Alcuni rapidi aggiornamenti sulla situazione di Bicaltalia ed EuroVelo.

BICITALIA

Per la Ciclopista del Sole si prevede lo spostamento al centro sulla rotta Arezzo-Orvieto-Roma, per la presenza del Sentiero della Bonifica nell'aretino e l'interesse di Orvieto verso la CPS.

Per la Francigena è possibile uno spostamento sul Naviglio Pavese invece di Lodi.

Con lo spostamento della Ciclopista del Sole nasce una sorta di Grande Variante Tirrenica da Verona/Mantova a Roma per la costa tirrenica che recupera il progetto primitivo della Ciclopista del Sole presentato al VeloCity di Milano nel lontano 1992.

Diventa quasi indispensabile procedere alla estensione di BI 11 che comprenda l'Acquedotto Pugliese dove si cominciano a realizzare le prime infrastrutturazioni per la bici sulla dorsale della condotta principale dell'AQP.

**EUROVELO.**

Come referente italiano di EuroVelo ho cominciato ad interagire un po' più assiduamente con il "Council" di EuroVelo e ho inviato una nota dove chiedevo alcune cose in particolare

-In Italia ci sono 3 percorsi EuroVelo che hanno un loro sviluppo e poiché alcuni di questi possono essere collegati da bretelle si pone il problema di come

considerare in termini di nomenclatura ed appartenenza queste bretelle. E' il caso ad esempio di un collegamento fra EV7 ed EV 8 con una bretella austro-italiana fra Villach e Grado, oppure un collegamento fra Mantova e Parma ovvero fra EV7 ed EV5.

-Avevo chiesto di considerare il prolungamento della EV 9 fino a S.M di Leuca via dell'Ambra, portando motivazioni storiche e per noi importanti sulla via Adriatica.

-Avevo infine chiesto di chiarire meglio le funzioni e i compiti dei coordinatori nazionali.

EuroVelo ha fatto uscire un bel documento sulla segnaletica con istruzioni chiare su come inserire i bozzetti di EV nelle rispettive segnaletiche nazionali che noi abbiamo già introdotto nelle proposte di segnaletica di Puglia e Lombardia.

In questo periodo la maggiore preoccupazione del gruppo di lavoro di EuroVelo è l'introduzione dell'EuroVelo 13 ovvero una grande ciclovie che giace sulla antica cortina di ferro dalla ex-Germania est alla Bulgaria.



BICITALIA HA IL SUO PORTALE INFORMATICO

Sono ormai diversi anni che esiste il progetto Bicitalia, esistono le sue linee guida, esistono le ciclovie nazionali tracciate a grandi linee sulla carta, esistono qua e là degli interventi sul territorio nell'ambito del progetto. Fin qui è però mancato uno strumento che consentisse il rilevamento delle ciclovie con un'attenta analisi dei luoghi attraversati (tipologia delle strade, volumi di traffico motorizzato, punti d'interesse, ecc.).

Strumento ormai indispensabile per raffrontarsi con le pubbliche amministrazioni nella promozione delle ciclovie e nelle richieste di interventi strutturali. Strumento ancor più opportuno se unico per tutto il territorio nazionale per far sì che si parli lo stesso linguaggio da Nord a Sud, da Ovest a Est. Per far questo ci aiuta l'informatica. Esistono oggi delle soluzioni che utilizzano la cartografia digitale che vent'anni fa, quando abbiamo incominciato, sarebbero state impensabili.

La Fiab ha quindi commissionato ad un programmatore, che è anche un suo socio ciclista, la costruzione di un portale internet che consenta di registrare le ciclovie di Bicitalia secondo le caratteristiche del progetto ed i cui dati possano poi venire messi a disposizione sia agli addetti ai lavori sia ai fruitori in chiave turistica dei percorsi. Oggi esistono molti siti internet dove si possono caricare, scaricare, consultare percorsi in bici ma si esauriscono tutti a delle linee tracciate sulla carta

durante la quale alcuni rilevatori hanno già inserito delle ciclovie. Il prossimo 11 dicembre a Milano e 15 gennaio a Roma si terrà un seminario per tutti i restanti rilevatori FIAB dopo di che diventerà subito operativa la fase generalizzata di inserimento. Riteniamo che nel giro di un anno avremo già il 70% di territorio nazionale mappato secondo i criteri di Bicitalia.

mappe dal Sito BICITALIA.ORG



Una Mappatura Sistemica di Tutte le Ciclovie della Rete Ideata dalla FIAB

Romolo Solari

senza un'analisi del territorio. In genere sono costruiti in chiave prettamente turistica e non sono altro che dei road book informatici.

Il prodotto FIAB è invece diverso, le ciclovie sono divise per regione, provincia ed infine per tratti omogenei in base alla caratteristica della strada (piste ciclabili, strade senza traffico, strade a basso traffico, strade trafficate) ed al suo fondo (asfalto, sterrato, erba, ecc.). Per ogni tratto o livello a questo superiore si possono caricare oltre alla traccia, punti di interesse, foto, link, note varie, ecc. Insomma tutte le informazioni possibili che l'uso del computer consente di registrare con la facoltà di poterle variare in qualsiasi momento in base all'evoluzione degli interventi che verranno fatti sul territorio. La traccia è visibile sulla cartografia digitale più comunemente utilizzata (Google Map, Open Street Map, ecc.) e si può tracciare utilizzando il mouse oppure caricando una traccia GPS precedentemente registrata dal rilevatore sul campo. Il portale ha recentemente concluso la fase di test

Accanto alla costruzione del portale è andata avanti la rimodulazione del sito www.bicitalia.org che presto renderà disponibili in chiave turistica i dati caricati. Il sito riporterà le attuali informazioni ivi già presenti arricchite dai tracciati riprodotti sulla cartografia digitale nelle sue più svariate forme e con diversi livelli di zoom. Tra le informazioni che si potranno reperire dalle mappe vi saranno anche le strutture ricettive di Albergabici che sono state per questo georeferenziate e quindi immediatamente localizzabili sulla carta.

Le mappe si potranno stampare e le tracce GPS dei percorsi si potranno scaricare, così che tutti i fruitori potranno avere a disposizione il giusto supporto per le loro escursioni. Il portale, e di conseguenza la fruizione dei dati da parte del pubblico potrà non limitarsi al solo Bicitalia, è infatti possibile caricare e vedere a video le reti ciclabili secondarie (regionali, provinciali, comunali, ecc.), le ferrovie dismesse e quant'altro la FIAB possa nel tempo ritenere utile per lo sviluppo della ciclabilità nel nostro Paese.



LA SALUTE VA IN BICICLETTA

Un Farmaco a Buon Mercato e ad Alta Efficacia per Molte Malattie

Mauro Destino



IL FARMACO CHE POTREBBE RIDURRE I TASSI DI OBESITÀ, DIABETE E ALTRE MALATTIE È L'ATTIVITÀ FISICA.

Inoltre, è stato dimostrato che se il movimento fisico è svolto all'aperto e in maniera rilassata anche la sfera psichica ne trae vantaggio. Questo farmaco così miracoloso potrebbe essere proprio l'uso della bici. Tuttavia, è necessario un chiarimento: quale uso della bici? Fondamentalmente, ci sono due modi di intendere la bici: il primo è un uso sportivo che ha come obiettivo la performance, invece, un uso alternativo è quello di usare la bici per la mobilità in genere. Quello che è importante non è tanto dividere i ciclisti in buoni e cattivi, ma sapere se nell'uno o nell'altro modo si riduce la sedentarietà che è il killer dei nostri tempi.

Gli esperti ritengono che la riduzione della sedentarietà si ottiene con qualsiasi tipo di attività fisica a patto che sia costante, non eccessiva e, soprattutto, quotidiana. Questo significa che qualunque ciclista che usi la bici 2 - 3 ore il fine settimana per farsi 120 Km a tutta velocità non deve essere troppo sicuro di aver ridotto la propria sedentarietà, specie se durante la settimana fa l'impiegato e non il boscaiolo.

In sostanza, quello che più conta è il rapporto tra le ore dedicate al movimento e le ventiquattro ore della giornata piuttosto che l'intensità degli sforzi occasionali.

Detto questo ci si aspetterebbe una diffusa disdetta all'assicurazione della seconda o terza automobile per passare in massa alla bici. Invece no, tutto questo non accade. Anzi, la tendenza è quella

contraria proprio in quelle persone che più avrebbero beneficio a causa del loro basso livello socio-economico. Infatti, proprio in questi gruppi sociali si registrano i più alti livelli di inattività fisica nonostante che andare a piedi e in bici sia la forma più economica e accessibile di esercizio fisico. Un aspetto paradossale, senza dubbio, ma non è l'unico. Infatti, queste persone non vivono sulla luna e sono, frequentemente, a contatto con persone un po' più attive di loro. Come dire hanno degli esempi positivi ma non cambiano le loro abitudini di mobilità. Ma perché queste persone dovrebbero guardare con più interesse alla bicicletta? Un buon motivo potrebbe essere proprio la ricerca, comunque presente in ognuno di noi, di un buono stato di salute e benessere.

La FIAB può avere un ruolo importante in tal senso. Infatti, la nostra associazione pur essendo un'organizzazione ambientalista è riuscita negli anni a distillare, spontaneamente, un stile di vita facile ma attivo. Abbiamo il "farmaco", insomma, e il settore "Bici & Salute", di cui mi onoro essere il responsabile, può essere un veicolo per far conoscere questa risorsa anche nel Pianeta Salute. Tuttavia, non basta essere appassionati divulgatori di quanto sia benefico andare in bici.

Credo invece, che "Bici & Salute" FIAB dovrebbe iniziare a codificare quello che già facciamo, secondo il criterio delle Buone Prassi tanto utili nel campo della salute pubblica. Insomma, è necessario "confezionare" e rendere fruibile il nostro modo di vivere la bicicletta con modi e linguaggi, probabilmente, nuovi ma che, si spera, siano significativi per una più ampia platea di persone. Già ora questo avviene, basta guardare il progetto "Life Cycle" (lifecycle.cc) che coinvolge l'ECF e tante altre organizzazioni ciclistiche europee. Da parte nostra stiamo muovendo i primi passi interagendo con ambiti più decisamente biomedici e stabilendo le basi per le future azioni. Ne sono un esempio la firma del protocollo d'intesa tra la FIAB e ISBEM - Istituto Scientifico Biomedico Euromediterraneo e la nostra presenza nel comitato scientifico del prossimo workshop nazionale di Arezzo che interviene, tra l'altro, nella promozione di buone pratiche per il miglioramento della salute. Siamo all'inizio, insomma, ma siamo sicuri che d'ora in poi la salute andrà anche in bicicletta e noi le staremo dietro con le nostre!



Tutti conosciamo la propensione dell'Austria verso il cicloturismo. **Le statistiche dicono che quasi il 20 % di tutto il fatturato derivante dal turismo in quella nazione proviene dai turisti che usano la bicicletta per visitare i luoghi e per spostarsi.** Lo notiamo immediatamente appena varchiamo il confine, le piste ciclabili affiancano i fiumi maggiori e le strade principali, in ogni paesino troviamo percorsi ben segnalati e piccole pensioni "amiche dei ciclisti", gli automobilisti austriaci hanno un'attenzione e un rispetto verso i ciclisti che in Italia ci sogniamo.



Però non tutta l'Austria è ritenuta ciclabile dai cicloturisti italiani; di solito si pensa alla Ciclopista del Danubio, o la pista degli "alti Tauri" che si snoda lungo il fiume Salzach o la ciclopista lungo la Drava.

UNA REGIONE IN CUI I CICLOTURISTI SONO BENVENUTI E COCCOLATI

IL TIROLO AUSTRIACO: NUOVA META DEL CICLOTURISMO

Michele Mutterle

Il gruppo Tirol - Italia ha invitato alcuni esperti FIAB e tour operator italiani specializzati in cicloturismo a conoscere cosa può offrire la propria regione a chi decide di usare la bicicletta durante le vacanze.

Devo dire che quella regione, così vicina geograficamente all'Italia, ma così diversa per cultura e civiltà ci ha impressionato, anche per i servizi dedicati ai ciclisti. Le piste ciclabili non mancano, prima di tutto quella che si snoda lungo il fiume Inn che percorre il Tirolo nel suo tratto iniziale più selvaggio e tumultuoso, ma non dimentichiamo le numerose strade secondarie o le strade forestali che attraversano gli altopiani attorno ai caratteristici borghi alpini. La maggior parte dei percorsi, compresi gli sterrati nei boschi, si possono percorrere con una semplice bici da turismo. Pianificando il tracciato si possono individuare dei tragitti con dislivelli poco significativi, in ogni caso la maggior parte degli alberghi mette a disposizione dei clienti delle biciclette a pedalata assistita che permettono anche ai meno allenati di pedalare con gli amici o familiari più avvezzi a qualche salita.



Gli enti turistici che fanno parte del gruppo Tirol - Italia si caratterizzano per il fatto che conoscono i gusti e le abitudini dei turisti italiani e cercano di indirizzare i nostri connazionali verso strutture ricettive ed alberghi dove il personale parla italiano. La collaborazione instaurata con la FIAB potrebbe essere foriera di novità interessanti per i nostri soci, a partire da sconti speciali per pacchetti turistici o per la visita a musei ed attrazioni. Nei prossimi numeri contiamo di svelarne i particolari.

UNA VENTATA DI ARIA NUOVA DAGLI USA

DAL PAESE DELLE AUTOMOBILI
UNA LEZIONE DI CICLABILITÀ

Stefania Conversano

1

7 FEBBRAIO 2010. Ciclobby mi chiede se sono disponibile ad accogliere Mr. Neufeld ("Randy"), direttore dello SRAM Cycling Fund, di passaggio a Milano. Mi documento prima di fare brutta figura e scopro che la SRAM è il maggior competitor della a me più nota SHIMANO. E che il Fund non è altro che il suo ramo più "culturale" che investe nella promozione della mobilità ciclistica in senso lato oltre che nel potenziamento dell'azienda a livello internazionale.

Accetto. Ho abitato per un po' di tempo negli States tanti anni fa e mi solletica l'idea di confrontarmi sul tema bicicletta con un esponente del paese più macchinario al mondo.

Appuntamento in Centrale.

Mi trovo davanti il tipico spilungone yankee con andatura inconfondibile. Ci sediamo per un caffè e lui mi dice di essere venuto a conoscere i mercati dell'Europa meridionale di cui sa meno rispetto a quelli del nord. E' appena stato in Spagna e dopo l'Italia visiterà la Francia. Mi racconta del suo passato a capo di un advocacy group (associazione) di Chicago dalla quale, grazie alla sua ventennale esperienza a contatto con gli utenti, la SRAM lo ha prelevato per offrirgli la direzione della fondazione. Che bella carriera!

Mi descrive un'America che non ha niente a che vedere con quella che ho conosciuto 15 anni fa. **New York sta diventando una metropoli ciclabile grazie al lavoro straordinario e senza compromessi di una donna nell'amministrazione**

comunale. Gli autobus di Chicago hanno da poco un portabici anteriore che consente il carico di due biciclette. Per non parlare della California e del Vermont, da sempre gli Stati più ciclo-sensibili. Le associazioni di ciclisti sono numerosissime e mi invita a consultare internet per vedere quanti siti e blog promuovono la bici. Che sorpresa inaspettata. Lo ascolto rapita (ma anche amareggiata).

Mi racconta che il loro modo di investire inizia da un



pool di aziende del settore che versano ciascuna una cifra relativamente esigua a favore di un'azione comune mettendo temporaneamente da parte la concorrenza che c'è tra di loro. Questi fondi sarebbero insufficienti per avviare un progetto a livello nazionale ma risultano molto utili nel finanziamento di associazioni in grado di fare lobbying presso i rappresentanti politici. A Milano Randy è infatti reduce da un incontro con un esponente dell'ANCMA e mi chiede **come mai il nostro sia l'unico paese in cui ciclo e motociclo sono parte di un unico raggruppamento di aziende.**

Piove a dirotto. Non smette da stamattina. Tuttavia lo sento deciso a non voler rinunciare al bike tour al quale gli ho accennato all'inizio dell'incontro. Ho con me la pieghevole e la tessera del BikeMi e, previdente,

nello zaino ho un paio di sovrappantaloni antipioggia in più (della mia misura però...).

Mi sento morire all'idea di portare un americano in bici nel traffico milanese di una giornata di pioggia, ma non posso deluderlo. Mi assicura di aver già provato il peggio in giro per Roma: mi fido. Lui vuole cimentarsi con il bike-sharing (la sella è a strafinecorsa...) e per minimizzare i rischi lo conduco verso Gioia e poi sulla Martesana. Per un motivo o un altro gli faccio fare tutta una serie di infrazioni, ma lui mi guarda e sorridendo mi ricorda che tanto la multa la pago io. La Martesana fa sempre fare una bella figura ma dopo un po', visto che non accenna a smettere di piovere, decidiamo di rientrare verso il centro.

Gli racconto del tunnel di Garibaldi quando ci passiamo accanto. Concludiamo il giro a Moscovia dove deposita la bici. Lì ci salutiamo ma non prima che lui si sia esibito in un semi strip tease molto professional sotto gli occhi increduli degli altezzosi frequentatori griffati di corso Garibaldi... che mito!

Me ne torno a casa tutto sommato soddisfatta. L'idea che nel mondo, anche se molto lontano da casa nostra, le cose stiano cambiando mi riempie di gioia.

