

Amici della Bicicletta

PERIODICO DELLA FIAB

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



CONFERENZA NAZIONALE DELLA BICICLETTA

A MILANO 9-11 NOVEMBRE
NOVITÀ ASSOLUTA PER L'ITALIA

ADERENTE



www.fiab-onlus.it

3-2007 Ottobre - Dicembre

"Poste Italiane s.p.a. - spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (con. in L.27/02/2004 n°46) art. 1, comma 2, DCB - Reggio Emilia"

CONFERENZA NAZIONALE DELLA BICICLETTA

DAL 9 ALL'11 DI NOVEMBRE 2007 – CON L'APERTURA PRESSO L'AUDITORIUM DELLA PROVINCIA DI MILANO E IL PROSEGUIMENTO AL SALONE DEL CICLO ORGANIZZATO DA EICMA AL POLO FIERISTICO Rho-Però – si svolgerà la prima Conferenza nazionale della bicicletta.

La proposta di promuovere la Conferenza è stata di un gruppo di associazioni e organizzazioni formato da AICC, ANCMA, Euromobility, FCI e FIAB. Fortunatamente la bandiera è stata raccolta dal Ministero dell'Ambiente con il supporto operativo della Provincia di Milano.

Scopi dell'iniziativa sono: a) dare contestualmente la parola e mettere a confronto tutti i settori che hanno a che fare con la bicicletta: mobilità urbana, cicloescursionismo o cicloturismo, sport e agonismo, educazione alla mobilità sostenibile, salute pubblica e salvaguardia dell'ambiente e altro ancora; b) coinvolgere, nella medesima occasione di riflessione, tutti i livelli di governo – nazionale, regionale, locale – nella elaborazione condivisa delle politiche per la mobilità ciclistica. Nella prima giornata si svolgeranno le relazioni generali sui vari aspetti connessi alla bicicletta, mentre nella seconda giornata sono previsti 18 workshop (vedi sotto) per un totale di 54 presentazioni.

L'ultima giornata sarà dedicata alle proposte conclusive per quanto riguarda la mobilità quotidiana, il turismo e l'ambiente, lo sport, l'educazione e la salute. Oltre ai rappresentanti delle istituzioni nazionali e locali, sono invitati a partecipare alla conferenza operatori e progettisti in materia di ciclabilità, e naturalmente i volontari delle associazioni per la promozione dell'uso della bicicletta e in primo luogo i soci delle associazioni FIAB.

Ecco i titoli dei workshop: 1) pianificazione reti e progettazione infrastrutture 2) modelli istituzionali 3) riforma del Codice della Strada 4) itinerari e grandi reti ciclabili 5) benefici sull'individuo 6) l'agonismo: organizzazione e formazione 7) integrazione modale 8) modelli economici e mobility management 9) adeguamento legislazione nazionale e regionale 10) fruizione sostenibile delle aree protette 11) benefici sull'ambiente e il territorio 12) l'educazione allo sport 13) moderazione del traffico 14) promozione della bicicletta 15) aggiornamento regolamenti tecnici 16) supporti e promozione 17) sicurezza delle biciclette e dei dispositivi di protezione individuale 18) l'educazione alla mobilità ciclistica nell'età scolare e per gli adulti.

Amici della Bicicletta

Aut.Trib. Milano n°32 del 29-1-2002

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

Proprietà : FIAB-onlus
Editore : FIAB-onlus

Direttore responsabile:
Luigi Riccardi

Stampa **La Nuova Tipolito**
via F.lli Kennedy 43 Felina -RE-
Numero chiuso il **30 ottobre 2007**
9500 copie

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

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

Redattore : **Giulia Cortesi**
giulia.cortesi@gmail.com

Non è previsto l'abbonamento.
Solo per soci fiab

FIAB-ONLUS ORGANIZZAZIONE

PRESIDENZA

PRESIDENTE

Antonio Dalla Venezia
contatti e invio corrispondenza
Via Col di lana ,9/A 30171

Mestre (VE) ☎-fax **041-921515**
presidente@fiab-onlus.it

Martedì: 9,30-12,30 Giovedì: 18,00-20,00
Venerdì: 16,00-19,00

SEDE LEGALE E DIREZIONE

DIRETTORE **Luigi Riccardi**
contatti e invio corrispondenza
Via Borsieri ,4/A 20159

Milano ☎-fax **02-69311624**
direttore@fiab-onlus.it

SEGRETARIA ORGANIZZATIVA

SEGRETARIO **Attilio Pellarini**
Via Villaoscura 48/4

33080 Porcia (PN)
☎ **0434-922210 328-3090945**
pellariniattilio@tin.it

Doretta Vicini Vice presidente di ECF

La consigliera nazionale della FIAB e vicepresidente di Fiab CICLOBBY Doretta Vicini, è stata eletta con 44 voti a favore su 49 aventi diritto, nell'esecutivo dell'European Cyclists' Federation, dove tutti i consiglieri federali assumono il titolo di Vice-Presidente.

L'organizzazione europea con sede a Bruxelles, cui aderiscono 48 associazioni nazionali attive nella tutela degli interessi dei ciclisti (non sportivi) con sedi in 36 Paesi, si propone la promozione della mobilità ciclistica all'interno delle politiche dei trasporti, dell'ambiente e del turismo, a livello europeo e internazionale. A Doretta esprimiamo i nostri migliori auguri di buon lavoro e l'auspicio che il vento europeo si faccia finalmente sentire anche in Italia.

Questa la dichiarazione rilasciata dalla neo-eletta vice presidente di ECF.

<<Carissimi amici della FIAB, E' un grande onore per me essere stata eletta nel Management Committee dell'ECF, ma credo che questa scelta di Bruxelles costituisca soprattutto un dovuto omaggio alla FIAB e ai suoi dirigenti per l'impegno e la dedizione che la federazione italiana e tutti i suoi membri hanno dimostrato in anni di duro lavoro di volontariato. La mia passione per la bici è venuta prima del mio impegno associativo, ma combattere ormai da 12 anni per ottenere spazi per la ciclabilità attraverso Ciclobby e la FIAB è diventato



UOMINI E DONNE FIAB



Il Consiglio Nazionale della FIAB

PRESIDENTE	Antonio Dalla Venezia
VICE PRESIDENTE	Gianfranco Fantini
RESPONSABILE AMMINISTRATIVO	Stefano Gerosa
SEGRETARIO ORGANIZZATIVO	Attilio Pellarini
CONSIGLIERI	
Massimo Cerioni	Enrico Chiarini
Giuseppe Ferrari	Antonio Morgagni
Giulietta Pagliaccio	Marco Passigato
Attilio Pellarini	Claudio Pedroni
Giuseppina Spagnoello	Antenore Vicari
Antonella Vial	Doretta Vicini

Coordinatori regionali

EMILIA ROMAGNA	Germano Boccaletti
FRIULI	Alberto Deana
LOMBARDIA	Eugenio Galli
NORD OVEST (LIGURIA PIEMONTE)	Marilisa Bona
PUGLIA	(da nominare)
SICILIA	Giampaolo Schillaci
TOSCANA	Danilo Presentini
VENETO	Luciano Renier

I REVISORI DEI CONTI DELLA FIAB:

Enrico Eula; Antonella Longo; Donato Santoliquido

I PROBIVIRI DELLA FIAB:

Angelo Mainetti; Mimmo Schiattone; Angelo Velatta

INCARICHI

DIRETTORE FIAB	Luigi Riccardi
DIRETTORE AMICI DELLA BICICLETTA	Luigi Riccardi
ADDETTO ALLA SEGRETERIA ORGANIZZATIVA	Michele Mutterle
WEBMASTER	Stefano Gerosa
RELAZIONI ESTERNE E STAMPA	Raffaele Lello Sforza
RAPPORTI CON ECF	Raffaele Lello Sforza
GRUPPO TECNICO	Beppe Ferrari e Claudio Pedroni
RETI CICLOVIE	Claudio Pedroni
SICUREZZA STRADALE	Edoardo Galatola
SCUOLA	Gianfranco Fantini
IMPAGINAZIONE E STAMPA AMICI DELLA BICICLETTA	Andrea Astolfi
UFFICIO LEGALE	Eugenio Galli
PATRONATO RISARCIMENTO DANNI	Flavio Turolla

► da pag. 2

per me sinonimo di impegno civile per una società più umana ed una qualità di vita migliore.

Grazie al mio background di interprete, alla mia conoscenza delle lingue e al mio recente incarico nel consiglio direttivo della FIAB, spero di essere una degna portavoce delle nostre istanze all'interno di ECF. Attraverso il canale di ECF, la FIAB avrà l'opportunità di dare il suo contributo e in qualche modo di influenzare la politica della mobilità urbana e del turismo sostenibile della Comunità Europea. Sono convinta che l'Europa ci aiuterà ad imporre ai nostri amministratori misure che sostengano l'importanza di cambiamenti di stili di vita per il miglioramento delle nostre città e della nostra salute, e la bicicletta può



giocare un ruolo centrale in questo processo, giacché, come diciamo noi della FIAB con uno slogan «La bici guarda al futuro» ed io aggiungo ad un futuro migliore.>>

LA MIA PRIMA VOLTA ALL' ECF

Eravamo in sette a Sciaffusa intorno al tavolo, in una piccola sala di una vecchia villa immersa nel verde: cinque Vice-Presidenti (mancava l'inglese Kevin), il Presidente Manfred ed il Segretario Generale

Bernhard. E' stata una bella riunione interrotta per un'ora da un delizioso piccolo picnic in giardino garbatamente offerto e portato in bici da Eva di IG Velo Sciaffusa.

Il meeting era stato preparato con grande cura e professionalità da Kaethi di IG Velo Svizzera con dei tempi rispettati al minuto per ogni argomento in un'atmosfera rilassata, ma costruttiva. L'accoglienza è stata calorosa e subito si è instaurato un rapporto di collaborazione ed amicizia. Ne sono felice perché spero che FIAB potrà in tal modo essere più presente nelle decisioni a livello europeo.

Prossimo appuntamento il 27/28 ottobre a Bruxelles. Ci sarò naturalmente. *Doretta Vicini*

Corso di Formazione Residenziale FIAB

CA' FORNELLETTI, 24 - 28 OTTOBRE 2007

IL CORSO DI FORMAZIONE DI BASE DELLA FIAB SI È RIVOLTO AI DIRIGENTI ED AI VOLONTARI ATTIVI DELLE ASSOCIAZIONI ADERENTI ALLA FIAB INTERESSATI A SVILUPPARE LE PROPRIE CONOSCENZE: NEL SETTORE DEL CICLOAMBIENTALISMO; NELLE MATERIE CONNESSE E SULLA ORGANIZZAZIONE DELLA VITA ASSOCIATIVA.

Durante il corso residenziale esperti della FIAB hanno svolto lezioni e comunicazioni; vi è stata 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.

Il corso si è svolto a Ca' Fornelletti, Comune di Valeggio sul Mincio (prov. di Verona) lungo il Mincio, a pochi chilometri, in pista ciclabile, dalla stazione ferroviaria di Peschiera del Garda.

DIRETTORE DEL CORSO: Luigi Riccardi

TUTOR DEL CORSO: Attilio Pellarini

MERCOLEDÌ 24 OTTOBRE

- Presentazione del corso. Luigi Riccardi
- Storia e organizzazione, ai vari livelli territoriali, della FIAB. Luigi Riccardi
- Il movimento cicloambientalista europeo. Doretta Vicini

GIOVEDÌ 25 OTTOBRE:

mattino: • I settori di intervento delle associazioni aderenti e della FIAB: a) azioni di lobbying nei confronti delle istituzioni e delle aziende pubbliche ai vari livelli territoriali; b) manifestazioni; c) attività culturali, studi e ricerche, formazione; d) interventi nella scuola; e) cicloescursionismo. Luigi Riccardi

• 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. Luigi Riccardi

- escursione in bicicletta

pomeriggio:

- Lo stile di lavoro e nelle relazioni interpersonali all'interno dell'associazionismo. Luigi Riccardi e Simonetta Bettio
- Le conoscenze tecniche necessarie sulla bicicletta: tipologie e manutenzione. Attilio Pellarini
- La sicurezza stradale per i ciclisti. Edoardo Galatola

VENERDÌ 26 OTTOBRE

mattino: • La comunicazione interna ed esterna. Paolo Fabbri

- Il rapporto con i mezzi di comunicazione di massa. Lello Sforza
- Le iniziative per la fidelizzazione dei soci. Paolo Fabbri

pomeriggio:

- La mobilità sostenibile e la moderazione del traffico. Marco Passigato
- I piani di rete per la ciclabilità urbana. Marco Passigato
- Preparazione e gestione delle escursioni in bicicletta. Michele Mutterle

SABATO 27 OTTOBRE

mattino: • Gli aspetti economici e fiscali delle associazioni senza scopo di lucro. La raccolta dei fondi per il finanziamento delle attività. Stefano Gerosa

- Il Codice della Strada. Giuseppe Ferrari e Eugenio Galli

- escursione in bicicletta

pomeriggio:

- Le reti di strade per il cicloescursionismo. Claudio Pedroni
- L'intermodalità bici/treno. Romolo Solari

DOMENICA 28 OTTOBRE

mattino: • Aspetti statutarî e rapporti tra le associazioni e la Fiab. Stefano Gerosa e Michele Mutterle

- Lo sviluppo delle associazioni aderenti alla FIAB e della FIAB. Antonio Dalla Venezia
- Discussione finale. Valutazione del corso. Conclusioni



BICISTAFFETTA FIAB 2007

COME OGNI ANNO, LA FIAB HA ORGANIZZATO LA BICISTAFFETTA, VIAGGIO A TAPPE IN BICICLETTA PER PROMUOVERE LA REALIZZAZIONE DELLA RETE CICLOTURISTICA NAZIONALE BICITALIA. QUEST'ANNO IL PERCORSO DELLA MANIFESTAZIONE, GIUNTA ALLA SETTIMA EDIZIONE, È STATO INQUADRATO NEL PROGETTO INTERREG "BIKE NETWORK", IL PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA RETE CICLOTURISTICA TRANSFRONTALIERA SVIZZERA -

evento è dunque rilevante e ha mirato a promuovere l'uso della bicicletta per la pratica di un turismo dolce, capace di nuova valorizzazione, anche economica, dei territori coinvolti. È un'azione quindi innanzitutto di carattere culturale ed è per questo che la Bicistaffetta ha incontrato lungo il percorso i rappresentanti di Isti-



tuzioni, Enti e Associazioni sensibili e attive su questo tema, cercando adeguata eco sugli organi di informazione locali, regionali, nazionali, italiani e della Svizzera italiana.

Giovedì 13 settembre il gruppo, composto da una cinquantina di partecipanti, per la maggior parte dirigenti FIAB nazionali e locali, è partito dalla stazione di Milano Centrale per giungere a Lecco, dove ha avuto inizio la pedalata che ha toccato tutte le province dell'alta Lombardia. Da Lecco a Bellagio, sulla punta del triangolo lariano, con traghetto verso Menaggio. Da qui, costeggiando il Lago di Como sui tratti meno trafficati della vecchia strada Re-

gina, a Sorico. Percorrendo la ciclabile dell'Adda sono state raggiunte Sondrio e Tirano da dove vi è stata una prima digressione in Svizzera, salendo al Passo del Bernina per raggiungere St. Moritz e rientrando in Italia dal Passo del Maloja. Da Chiavenna il gruppo si è mosso verso Colico, quindi arrivando a Varenna, sulla riva orientale del lago di Como, raggiungendo di nuovo col traghetto Bellagio, per pedalare poi fino a Como. La bicistaffetta è rientrata in Svizzera dal confine di Maslianico e passando da Mendrisio e Morcote è giunta a Lugano. Il giorno successivo, dal valico di Ponte Tresa di nuovo in territorio italiano per toccare Luino e Laveno.

Il 19 settembre, alla conclusio-

ne della Bicistaffetta con l'arrivo a Varese presso la sede della Provincia, il convegno IL TURISMO IN BICICLETTA NELLA PROVINCIA DI



VARESE - reti e itinerari di lunga percorrenza. L'iniziativa è stata occasione per dare risalto alle potenzialità ciclo-turistiche del territorio dell'alta Lombardia, nel quale peraltro sono già presenti alcune significative infrastrutture e ciclistiche.

Fotografie di A.Scagni



CICLISTI SU MARTE?

SECONDO CICLORADUNO NAZIONALE DEI GIOVANI FIAB VIVARO (PN) 29/08 - 2/09 2007

Provenivamo da tutta Italia, da Palermo e Torino, Matera e Varese, Roma e Milano, o anche dall'estero, come l'americano Tom (trasferitosi in Scozia a progettare piste ciclabili) per partecipare al cicloraduno Ciclisti su Marte?, ideato dai Giovani Fiab insieme con Legambiente Lombardia, e programmato in collaborazione con le associazioni locali Aruotalibera e Legambiente Pordenone. E' stato divertente scoprire tutti insieme che la gente ci percepiva non come semplici turisti, ma coraggiosi viandanti (un po' marziani?) da guardare con simpatia. E grazie alla bicicletta anche noi potevamo percepire e abitare il territorio in modo diverso, assecondando i desideri dello sguardo, dell'olfatto e del palato (se capitava di trovarsi davanti al naso un bel fico maturo.), seguendo ritmi preclusi ad auto, aerei e treni.

I quattro giorni di avventura cicloturistica sono iniziati sotto la Loggia del Municipio di Pordenone, dove nel tardo pomeriggio di mercoledì siamo stati calorosamente accolti dal sindaco Sergio Bolzonello, accompagnato dall'assessore provinciale alla mobilità Riccardo Del Pup, e dagli organizzatori locali del raduno - Attilio Pellarini e Renato Piola dell'associazione Aruotalibera, Gianluigi Pirrera di Legambiente Pordenone e Pietro Trevisanutto del Consorzio Valli Pordenonesi. Per l'occasione hanno presenziato anche tre giovani ciclisti francesi di ritorno da una lunga pedalata Venezia-Montenegro, reduci da una sosta dal ciclista a fianco del municipio.

La prima è il tratto da Maniago ad Aviano della "via pedemontana alpina", la ciclovia 12 della rete ciclabile nazionale di cui la FIAB sta promuovendo la realizzazione: una bellissima strada immersa nei boschi, con morbidi tornanti, che neanche una pioggia battente e un paio di forature hanno potuto impedirvi di godere. Lungo il tragitto abbiamo visitato la Centrale idroelettrica di Malnisio, oggi musealizzata, dove siamo stati introdotti alla storia dell'avventura tecnologica che ha trasformato il torrente Cellina in fonte energetica, consentendo nel 1905 l'illuminazione pubblica di Piazza San Marco a Venezia. In quel di Aviano non abbiamo mancato una rapida sosta a Villa Policreti, per ammirare dall'alto il suo incantevole parco ottocentesco con laghetti, cascatelle, grotte, e oggi anche un campo da golf.

La seconda è un tratto della vecchia statale Montereale Valcellina-Barcis, una strada a serpentina sospesa decine di metri sopra il torrente e movimentata da ponti e brevi gallerie. Fu ricavata agli inizi del secolo scorso a ridosso delle pareti strapiombanti della gola del Cellina, che il ghiaccio e l'acqua hanno scavato in milioni di anni, modellando gigantesche sculture rocciose, e creando grotte e nicchie suggestive. Attualmente è in fase di recupero come percorso ciclabile, collegato alla pedemontana. A lavori ultimati, costituirà un itinerario mozzafiato, che varrà da solo un viaggio in quel di Pordenone, a cui nessun cicloturista vorrà rinunciare. Per raggiungerne l'attuale punto di

accesso presso Ponte Antoi siamo saliti da Montereale al lago di Barcis percorrendo la nuova statale con l'indimenticabile guida di Corrado Iannelli detto Conan di Aruotalibera, che teneva d'occhio tutto il gruppo percorrendolo per la sua lunghezza avanti e

indietro senza sosta, a cavallo della sua inconfondibile bici dotata di bandierona colorata FIAB, trombetta, e messaggi come "brucia i grassi, non la benzina". E' riuscito a farci mantenere il giusto ritmo di pedalata persino nei 6 km di gallerie, offrendoci un sottofondo musicale a base di armonica e nacchere! Usciti dalle gallerie senza aver perso un colpo di nacchera e di pedale, ci si è aperto davanti agli occhi un paesaggio così incantevole da non voler credere che quel lago dall'acqua verde smeraldo sia stato creato negli anni '50 come bacino idroelettrico, sotto il quale si nasconde una centrale in caverna.

Tra una pedalata e l'altra non sono mancate generose soste enogastronomiche presso le 'ciclosterie' della rete "Ciclosapori nelle Valli Pordenonesi", quali Vecchia Maniago, Al Marescial e Sasso d'Oro.

Una sera abbiamo incontrato Emilio Rigatti, che ci ha raggiunto percorrendo in bicicletta i 70 km che separano Vivaro da casa sua, in quel di Aquileia. Il che



Visitata Pordenone, siamo partiti in bicicletta per Vivaro, noto come il comune dei 'Magredi', ovvero terreni alluvionali molto permeabili alle acque piovane e quindi 'magri', soprattutto nella zona dei greti dei torrenti Meduna e Cellina. Qui abbiamo raggiunto il nostro campo-base, lo splendido "Gelindo dei Magredi", un vasto e articolato complesso agrituristico. I suoi 15 ettari di terreno comprendono un albergo-ristorante, una serie di dependances immerse nel verde, presso le quali molti di noi hanno alloggiato, un agriturismo, dove alcuni di noi hanno piantato la tenda, varie ed estese coltivazioni biologiche (dai cereali ai frutti di bosco), una fattoria con allevamenti di animali e un laboratorio di confetture, nonché un maneggio e una piscina in costruzione. E' un'isola biologica autosufficiente, dove quasi tutto ciò che è servito al ristorante è prodotto in loco.

In questi giorni di pedalate abbiamo percorso sia strade comunali, provinciali e statali, piacevolmente poco trafficate, sia due memorabili piste ciclabili.

Tutelare chi Sceglie la Bicicletta per Andare al Lavoro

PROPOSTA DI LEGGE DELLA FIAB PER IL RICONOSCIMENTO DELL'INFORTUNIO IN ITINERE.

Nell'ambito delle politiche a favore della mobilità sostenibile e, in particolare, dell'incentivazione dell'uso della bicicletta, all'art. 12 del decreto legislativo n. 38 del 23/2/2000, dopo la frase "L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purchè necessitato" va aggiunto quanto segue: "L'uso della bicicletta va comunque coperto da assicurazione, anche nel caso di percorsi brevi o di possibile utilizzo del mezzo pubblico"

L'art. 12 del D.Lgs. n. 38/2000 ha introdotto nella legislazione riguardante l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (testo unico) il cd. "infortunio in itinere", già precedentemente riconosciuto sulla base di interpretazioni giurisprudenziali.

E' tutelato l'infortunio, subito dal lavoratore assicurato, nel normale percorso dalla dimora abituale al lavoro e ritorno, sia che avvenga a piedi sia con mezzi pubblici. Per quanto riguarda il mezzo privato, invece, l'uso deve essere "necessitato" (così quando ad es. quando non esistono mezzi pubblici, non coprono l'intero tragitto o gli orari non coincidono con quelli del lavoro, ecc.).

Di conseguenza la scelta della bicicletta per recarsi al lavoro è considerata alla stregua di qualsia-

si altro mezzo privato (auto, motociclo) e, pur sussistendo tutti gli altri elementi previsti dalla legge, è respinta la domanda di indennizzo del ciclista che subisce un infortunio ma che avrebbe potuto usare il mezzo pubblico.

Ci sembra che l'uso della bicicletta sia da considerare socialmente utile e meritevole, alla stregua di quello del mezzo pubblico.

Chi sceglie la bicicletta per andare al lavoro va tutelato perchè aiuta l'ambiente (non inquina, non fa rumore, non consuma carburante, ecc.) e, se non usa l'auto, contribuisce a diminuire il traffico e la congestione urbana, se non usa il mezzo pubblico, contribuisce a rendere meno affollato il servizio.

Inoltre l'uso della bicicletta, in un certo qual senso, può essere "necessitato" da motivi personali ed economici importanti: il lavoratore risparmia l'abbonamento al mezzo pubblico, in molti tragitti la bici è più veloce del mezzo pubblico - per il quale vanno considerate anche le attese, i ritardi, il disagio per l'affollamento- e fa pertanto risparmiare tempo ed inutile stress, permette anzi di svolgere un sano movimento (fisicamente e psicologicamente migliore che imbottigliarsi nel traffico con l'auto o accalcarsi in mezzi pubblici ormai ovunque, in molti casi, al limite della capienza).

Più in generale la FIAB ritiene che, nell'ambito delle politiche a favore della Mobilità Sostenibile debba rientrare a pieno titolo l'incentivazione della bicicletta e che, pertanto, sia necessario attivare, in ogni possibile ambito legislativo ed amministrativo, provvedimenti che ne promuovano e ne tutelino l'uso.

L'introduzione di una tutela assicurativa dell'uso della bicicletta nei tragitti lavorativi, se da una parte costituisce sostegno concreto, e per così dire "rafforzato", dell'utenza debole della strada, alla quale appartiene il ciclista, dall'altra induce ad una consapevolezza diffusa del problema della sicurezza di tali utenti anche da parte degli enti assicurativi pubblici che, come è noto, sono oggi istituzionalmente preposti non solo al risarcimento dei danni ma soprattutto alla prevenzione degli incidenti lavorativi.

Se, alla luce di tanti tragici fatti, il problema della sicurezza nei luoghi di lavoro è ormai giustamente considerato una priorità politica, altrettanto si dovrebbe poter dire di quello della sicurezza stradale, dove politiche più incisive sono ormai inderogabili.

Per maggiori informazioni sulla proposta di legge e per sottoscrivere la petizione on line si veda il sito FIAB: <http://www.fiab-onlus.it/infortuni/index.htm>

► da pag. 6

è assolutamente normale per il ciclonauta fuoriclasse che ama definirsi 'disertore' dell'automobile ed è conosciuto per la traversata ciclistica della penisola balcanica da Trieste a Istanbul, seguita dalla traversata italiana da Venezia a Reggio Calabria, narrata in *Italia fuori rotta* (2007), e più recentemente da un viaggio in Istria in bici+barca, del quale abbiamo goduto un divertente reportage fotografico con accompagnamento vocale.

Per celebrare la causa della mobilità sostenibile, gli ideatori del cicloraduno hanno premiato chi ha saputo raggiungere Vivaro con il minor impatto ambientale possibile. A parte un premio fuori concorso all'imbattibile Emilio Rigatti, i due premi treno+bici sono stati assegnati: 1) ad Aurelio Cibien e Michele Scarpinato da Palermo, per aver percorso la maggiore distanza con bici (e tenda) al seguito; 2) a Riccardo Rossetti da Roma, per aver affrontato il maggior nu-

mero di coincidenze, ben cinque, con bici (e tenda) al seguito. Il premio car pooling è stato vinto da Manuel Marzorati di Milano, per aver condiviso la propria auto con altre tre ragazze. Con l'estrazione a sorte di altri due premi, ritirati da Flavio Brosio di Torino e Alessandra Morabito di Milano, tutti siamo stati simbolicamente premiati per aver partecipato a questa vacanza ecologica.

Infine, prima dell'ultima pedalata collettiva verso la stazione di Pordenone, sotto un pergolato di vite con i grappoli maturi in bella vista, ognuno di noi ha ricevuto in regalo da Gelindo non solo un attestato di partecipazione, ma anche una bottiglia del 'vino dei Magredi' prodotto dall'agriturismo, con etichetta speciale dedicata al cicloraduno. Questo è stato il tocco finale che ci ha proprio fatto sentire ospiti di gente unica. Un vivo grazie a tutti gli organizzatori.

Giulia Cortesi

ALBERGABICI

QUATTRO ANNI DI ACCOGLIENZA PER CICLOTURISTI

Nella scorsa estate Albergabici ha superato la boa dei quattro anni di attività. Rimanendo nella metafora velistica possiamo affermare che sta navigando col vento in poppa. Infatti sono state diverse decine di migliaia i nostri soci e cicloturisti italiani e stranieri che si sono collegati al sito per ottenere informazioni su strutture adatte per ciclisti nella loro zona di vacanza e che hanno visionato le pagine dedicate alle quasi 2.000 strutture registrate nelle diverse tipologie: alberghi, ostelli, campeggi, B & B, agriturismo, rifugi, affittacamere, ecc.

Quattro anni possono sembrare pochi, ma Albergabici si è affermato da tempo in Italia come

il più grande e completo database specializzato nella ricettività cicloturistica. Per questo riteniamo Albergabici già matura per pensare di compiere un ulteriore passo avanti. Nel prossimo numero di Amici della Bicicletta, che avrà un inserto speciale dedicato all'argomento, si forniranno maggiori informazioni. Ma si può già anticipare che stiamo pensando ad una certificazione per le strutture che corrispondono a determinati requisiti e a nuove modalità per dare più visibilità alle strutture inserite nel circuito di Albergabici.

Invitiamo i lettori a rimanere "collegati" e per ulteriori informazioni visitate il sito www.albergabici.it, scrivete a albergabici@fiab-onlus.it o telefonate dal lunedì al venerdì, dalle 13 alle 16 al 339-7007544.

LE NOSTRE STRUTTURE "AMICHE"

Alcuni alberghi, agriturismo e B & B hanno puntato senza indugi sul cicloturismo ed hanno deciso di sostenere il nostro portale www.albergabici.it evidenziando



la loro struttura nelle pagine di Albergabici. Tra queste segnaliamo alcune strutture situate lungo i grandi percorsi cicloturistici nazionali, come la Ciclopista del Sole nel tratto altoatesino, trentino e mantovano. Qui si trovano ottimi alberghi come la Casa Kolping di Bolzano e il

Micamada di Calceranica al Lago (all'inizio della ciclopista del Brenta sul lago di Caldonazzo), numerosi agriturismo e B & B che accolgono nel migliore dei modi i ciclisti come il Casa Rossa, il Val d'Adige o il Picchio nel trentino, o Corte Casone e la Margherita nel mantovano. Percorsi cicloturistici validi si possono trovare anche al di fuori delle grandi rotte cicloturistiche di massa; anzi proprio qui si possono scoprire angoli e strade secondarie ideali per chi effettua viaggi od escursioni in bicicletta. Proponiamo perciò di prendere in considerazione ciclo-vacanze anche nel cuore del Veneto (magari ospiti del B & B Casa Lucia ai piedi dei Berici), nel Piemonte più elegante dove vi attende la Villa Doria "il Torrione" di Pinerolo o ai piedi delle Alpi in cui vi consigliamo lo Yes Hotel nella Varese più verde o l'hotel alle Alpi di Tambre (BL). Non ci dimentichiamo della splendida



Sicilia, dove il B & B Ai Tre Parchi di Randazzo e le camere di Sotto il Vulcano a Mascalucia vi attendono in ogni periodo dell'anno. Talvolta non si disdegnano alcune ore di relax al mare, magari con la famiglia, alternate ad escursioni alla scoperta del territorio circostante. Invitiamo a pensarci per la prossima primavera-estate. Per questo tipo di vacanze le nostre riviere sono considerate tra le più attrezzate in Europa. Anche qui abbiamo chi ci conosce e crede nella FIAB, come l'Avila-in di Rimini, il Villa Alda di Pietra Ligure e l'Hermitage di Marina di Bibbona (LI). La ricchezza dell'Italia è data anche e soprattutto dalle città d'arte, per cui non può mancare una visita in bicicletta a Siena, magari ospiti del prestigioso Best Western hotel Executive o a Genova dove alle sue porte troviamo il B & B Rifugio Uscio.



PROGETTO DI LEGGE SULLE FERROVIE DISMESSE

INNANZITTUTTO ringrazio la Fiab per aver sempre sostenuto e incoraggiato le iniziative di CoMoDo. Inutile nascondere che i soci Fiab sono stati fin dal principio lo 'zoccolo duro' della confederazione e spero lo siate ancora nel prossimo futuro.

Come saprete siamo in attesa che la Commissione Lavori Pubblici del Senato ponga in discussione il nostro Progetto di Legge - presentato dalla Senatrice Anna Donati ed altri Senatori - relativo al recupero del patrimonio ferroviario in abbandono. Progetto che con il sostegno delle oltre 7000 firme, raccolte in pochi mesi, indica il pressante bisogno di 'cambiare rotta' sul versante della progettazione e della valorizzazione degli itinerari ciclabili in Italia. L'immenso patrimonio di infrastrutture dismesse - non solo ferrovie, ma anche strade arginali, campestri, ex-militari, in genere dismesse - ci dà la reale possibilità di avere una rete esclusiva, dedicata e protetta, del tutto separata dal traffico veicolare. L'incessante e spropositata crescita del numero

L'INIZIATIVA DI **COMODO**

e delle potenze degli autoveicoli pone sempre più a repentaglio la sicurezza di ciclisti e pedoni.

Per questo lavoriamo e sosteniamo iniziative lodevoli come la Treviso-Ostiglia, la Voghera-Varzi, la Malnate-Grandate, la Fermo-Amandola e tutte quelle altre situazioni di ex-ferrovie che con poco sforzo potrebbero rivelarsi perfette occasioni di recupero e di uso esclusivo per la cosiddetta 'utenza debole'. Come sapete il progetto di legge prevede la cessione del sedime ferroviario a enti locali o ad associazioni che si impegnino al loro recupero come 'vie verdi'. Non solo il progetto pone anche le basi per la costruzione di una vera e propria rete di mobilità dolce attraverso un censimento delle infrastrutture dismesse, l'istituzione di un osservatorio per la mobilità dolce in grado di fornire le linee generali, i metodi e i sostegni necessari agli Enti locali. *Albano Marcarini Presidente CoMoDo*

Finanziamenti nazionali per la bici

IN MOLTI PAESI D'EUROPA LA BICICLETTA OCCUPA UN SEGMENTO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ (SPECIALMENTE NEL NORD DEL CONTINENTE), CON PUNTE DI ECCELLENZA COME IL 27% DELL'OLANDA E IL 18% DELLA DANIMARCA. LA NOSTRA MEDIA DEL 4% DI SPOSTAMENTI IN BICICLETTA CI PONE NEI GRADINI PIÙ BASSI DELLA CLASSIFICA EUROPEA.

QUESTO dato percentuale, forse anche ottimistico, non stupisce: del resto scontiamo anni di totale disinteresse sul fronte della mobilità sostenibile, in generale, e ciclistica in particolare.

Da alcuni anni a questa parte, tuttavia, si registra un "risveglio di interesse" e molte realtà locali faticosamente stanno investendo nella riqualificazione "ciclistica" delle città, accompagnate spesso da un lavoro di coordinamento da parte degli Enti sovraordinati (Regioni e Province). E il governo centrale?

A questo proposito andiamo a vedere come si sta muovendo la politica italiana.

Nella legge finanziaria del 2007 è stato predisposto un apposito Fondo per la mobilità sostenibile nelle aree urbane di 270 milioni di euro, suddivisi nei 3 anni: stiamo parlando di 90 milioni di euro all'anno per 3 anni (2007-2009). Questi soldi saranno utilizzati per rilanciare il trasporto pubblico, la mobilità ciclistica e altre forme di mobilità a basso impatto ambientale, come il car sharing.

Di questi 90 milioni di euro il 5% (4,5 milioni di euro) sono a favore

della mobilità ciclistica. Questi fondi finanziano la legge 366/98 sulla mobilità ciclistica e andranno poi ripartiti tra le Regioni per cofinanziare i progetti degli Enti locali, che dovranno in ogni caso investire risorse proprie.

Questo Fondo rappresenta sicuramente una svolta positiva nelle politiche per la mobilità e i trasporti e, seppure a piccoli passi, si fa avanti il concetto della bicicletta come segmento importante nel quadro generale delle politiche per la mobilità sostenibile.

Questi gli interventi finanziabili: dalle piste ciclabili agli interventi di incentivazione dell'uso della bicicletta, dalla redazione di cartografie ai parcheggi attrezzati, dalla promozione dell'intermodalità agli interventi per la sicurezza.

E tutto questo con 4,5 milioni di euro? Facciamo quattro conti per capire la consistenza di questo finanziamento.

Realizzare una pista ciclabile costa una media di 150,00 euro al metro lineare (attenzione: è una stima al ribasso per un intervento minimo), quindi 150.000,00 euro al chilometro.

Con 4,5 milioni di euro si possono realizzare una trentina di chilometri di pista ciclabile, neanche troppo attrezzata. C'è bisogno di commentare?

Promuovere l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo all'automobile significa dotare il nostro Paese di un "sistema ciclabile" adeguato, costituito da piste dedicate, percorsi in sicurezza, interventi per la moderazione del traffico, parcheggi di interscambio modale. Tutti interventi che necessitano investimenti significativi, non pochi milioni di euro.

Tuttavia, con questo Fondo e le risorse dedicate alla mobilità ciclistica il Governo ha dimostrato un'attenzione che ci fa ben sperare per il futuro. Al momento in cui vi scriviamo ci sono ancora dei problemi di ordine burocratico, in quanto il Fondo è gestito d'intesa tra il Ministero per l'Ambiente e il Ministero dei Trasporti, ma sono in via di risoluzione.

Ci auguriamo che le prossime finanziarie mostrino un po' più di coraggio e determinazione nell'affrontare le questioni della mobilità ciclistica, traducendo i buoni propositi in finanziamenti adeguati alle necessità. *Giulietta Pagliaccio*

INIZIATIVE INIZIATIVE INIZIATIVE INIZIATIVE INIZIATIVE

LOMBARDIA **LOMBARDIAINBICI**

Anche quest'anno, la FIAB lombarda, come capofila di un gruppo di associazioni ed organizzazioni promotrici - ANCMA, AICC, le associazioni FIAB di Lombardia, UTP, CoMoDo, Consorzio Parco Nord Milano, Legambiente, Ufficio Scolastico per la Lombardia, Università degli Studi di Milano Bicocca - ha organizzato dal 13 al 23 settembre, 2007, la quarta edizione dell'iniziativa Lombardiainbici che ha il sostegno della Regione Lombardia, DG Qualità dell'Ambiente, e il patrocinio di: Provincia di Cremona; Provincia di Lodi; Provincia di Mantova; Comune di Bergamo; Comune di Brescia; Comune di Cremona; Comune di Milano; Comune di Monza; Consorzio Parco del Lura; Comunità Montana Valle Imagna; Comunità Montana Valli del Luinese

La manifestazione costituisce un originale contributo alla Settimana Europea della Mobilità che quest'anno ha avuto uno slogan di notevole significato politico: strade per la gente (e non più dunque solo per le macchine).

Come nelle scorse edizioni, gli organizzatori, in varie parti della Regione, hanno proposto un fitto programma di eventi sul tema dell'uso della bicicletta, quali: biciclettate urbane ed extraurbane, visite a monumenti e a zone di rilevanza ambientale, trasferimenti in gruppo in ambito urbano casa-scuola e casa-lavoro, iniziative "chi sceglie la bici merita un premio", censimento di ciclisti, convegni di studio, ciclofficine e spettacoli.

Nell'arco del periodo scelto, si è svolta anche la ormai tradizio-

nale bicistaffetta nazionale Fiab per l'occasione denominata Bici-staffetta tra Lombardia e Svizzera - Pedalando tra i Laghi.

Lombardiainbici 2007 ha avuto l'obiettivo generale di valorizzare la bicicletta come una delle componenti della mobilità in grado di contribuire efficacemente al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e metropolitane ed anche come importante fattore di fruizione e valorizzazione territoriale e turistica in una ottica di sostenibilità.

E' stata anche l'occasione per evidenziare, con eventi ed iniziative concrete, centrate sugli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, la possibilità pratica di attuare esperienze di mobilità sostenibile.

BRESCIA

INSEGNANTI E STUDENTI PROGETTANO I PERCORSI CICLABILI PER ARRIVARE A SCUOLA.

Da tanti anni insegno al Liceo scientifico Copernico di Brescia, ma non avevo mai pensato di accompagnare gli studenti in gita in bicicletta. Due anni fa ho cominciato. Inutile dire che le resistenze erano tante: difficoltà organizzative, pericolo d'incidenti, stanchezza e scarso allenamento dei giovani. Pensandoci bene però, è più difficile organizzare viaggi all'estero con pullman per gli spostamenti ed è più pericoloso andare sulle strade con gli automezzi che in bicicletta sulle piste ciclabili. Inoltre ci si stanca di più restando ore e ore sui mezzi di trasporto che pedalando in compagnia. Ma dove si può andare in gita in bici? Non a Parigi o Barcellona e nemmeno a Firenze o Roma, ma solo in posti vicini, "scontati" e forse privi d'interesse. Ho provato lo stesso a proporre l'idea a una classe quarta e siamo andati da Brescia a Iseo sulla pista ciclabile che attraversa la Franciacorta e le Torbiere sebbene. Nulla da organizzare, se non il punto di ritrovo. Niente agenzie di viaggio e nessuna spesa. Una giornata intera a pedalare per più di sessanta chilometri. E gli studenti? Entusiasti, anche se stanchi. I luoghi attraversati erano meno noti di Parigi, proprio perché così vicini e "normali". Pochi ci erano già stati.

L'anno successivo altra gita in bici lungo il Mincio: in treno fino a Peschiera del Garda e poi in sella fino a Mantova lungo il fiume, infine ritorno a Brescia in treno. Studenti contenti ed entusiasti per il cicloturismo. Nessuno aveva mai visto il Mincio: troppo vicino! Il Tevere e il Tamigi molto più noti.

Siamo nel 2006 e un gruppo di studenti della scuola si accorge che andare in bici non è solo un modo per

"rispettare l'ambiente", come si spiega un po' moralisticamente, ma anche un modo veloce di muoversi e divertirsi. E così fondano l'associazione bybike con sito internet <http://www.noielabicopernico.tk/>.

Che cosa possono fare però questi studenti? Si sa, i giovani d'oggi sono poco interessati a discussioni inconcludenti stile anni '70. Nasce l'idea di sottoporre un questionario ai compagni di scuola per "meglio delineare il rapporto esistente fra studenti del Liceo Copernico e i mezzi pubblici e per individuare i motivi che spingono o scoraggiano gli studenti a recarsi a scuola in bici". Sono 206 gli alunni intervistati. Molti vorrebbero venire in bici, ma non si sentono sicuri. Che fare? Servono piste ciclabili che dalle diverse zone della città raggiungano la scuola. E allora perché non progettarle? Ottima idea, ma chi prenderà in considerazione l'idea? Nel frattempo divento consigliere comunale dei Verdi a Brescia, dove anche l'assessore alla mobilità, Ettore Brunelli, è un verde e un accanito ciclista. A questo punto è facile informarsi e porre direttamente la domanda "se gli studenti faranno il progetto, il Comune li aiuterà e lo metterà poi in pratica?". La risposta è sì. Quattro classi si mettono al lavoro con due colleghi architetti, Tiziano Lorandi che conosce bene i problemi di progettazione urbanistica e Sandro Gerelli, un artista. Due classi si dedicano al progetto tecnico e due classi alla parte artistica.

Marzo 2007: il progetto è finito, grazie anche alla collaborazione dei tecnici del Comune e in maggio nel palazzo della Loggia è stata inaugurata la mostra. In autunno cominceranno i lavori per costruire le piste ciclabili. *P.Vitale*

INIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVE

MESTRE

IL RUOLO DELLA BICICLETTA NELLA MOBILITÀ URBANA

CONVEGNO E BICICLETTATA NELLA SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ

Vi hanno preso parte: Giorgio Nardo, Presidente ASM S.p.A Venezia; Kurt Kiilerich Frederiksen, Città di Odense (DK); Marlene Wüstner, Città di Erlangen (D); Gianni Rosa, Dirigente Settore Pianificazione e Trasporti Regione Piemonte; Lucia Gola, Mobility Manager d'Area del Comune di Parma (l'esperienza del Bike sharing nella città di Parma); Marco Giuriola, Tecnico Comune di Bolzano (comunicazione, marketing e campagne di promozione dell'uso della bici); Ezio Da Villa, Assessore alle Politiche Ambientali della Provincia di Venezia; Carlo Andriolo, Simone Agrondi, Roberto Di Bussolo, Settore Mobilità e Settore Lavori Pubblici, del Comune di Venezia (Attività del Comune di Venezia per la mobilità ciclistica: biciplan, abaco delle piste ciclabili, piste ciclabili e riqualificazione urbana) Consorzio Venezia Ricerche (Idee di progetto per una pista ciclabile translagunare)

Il dibattito è stato coordinato da Antonio Dalla Venezia ASM S.p.A. Venezia

Le conclusioni di Enrico Mingardi, Assessore alla Mobilità Comune di Venezia

TRENTO **MINUETTO PIÙ BICI**



Trenitalia del Trentino ha attrezzato alcuni nuovi treni "Minuetto" per trasportare, oltre alle 2 già previste, altre 30 biciclette. Abbiamo ricevuto dal dirigente dell'Assessorato Trasporti della Provincia Autonoma di Trento dott. Roberto Andreatta l'informazione sugli orari delle corse dei treni che da sabato 4 agosto 2007 sono state effettuate tra Trento e Bassano del Grappa e viceversa con attrezzatura per il trasporto di 30 (più le 2 standard) biciclette, il tutto fino allo scorso 8 settembre. Si tratta di un risultato notevole, considerato che per la prima volta in Italia viene attrezzato materiale rotabile di

VERONA

MEZZORA (DI BICICLETTA) AL GIORNO TOGLIE IL MEDICO DI TORNO

Il Dipartimento Prevenzione dell' ULSS 20 di Verona, in collaborazione con l'Università di Verona, ha promosso un programma di attività fisica (cammino e bicicletta) diretto a migliorare il controllo metabolico nel diabete. Infatti l'attività fisica nel diabetico è fondamentale per migliorare il controllo glicemico, per ridurre le complicanze cardiovascolari della malattia, per migliorare la qualità di vita. Gli Amici della Bicicletta Fiab di Verona sono stati incaricati dell'organizzazione di brevi bicicletate per l'accompagnamento di un gruppo di diabetici, contattati e selezionati dai medici del Centro Antidiabetico. Nel 2006, in primavera e in autunno, sono state effettuate una trentina di uscite, per complessive 64 ore di attività. Chi ha frequentato con una certa regolarità ha dimostrato evidenti progressi nella capacità motoria e nel controllo metabolico della malattia, tanto da poter ora frequentare le bicicletate di AdB senza alcun problema. Dato il buon risultato raggiunto, anche nel 2007 sono state organizzate queste uscite in bicicletta, grazie alla disponibilità dei volontari e alla collaborazione con la Divisione di Endocrinologia e Malattie del Metabolismo dell' Ospedale di Borgo Trento, il Dipartimento di Prevenzione dell'ULSS 20 e l'Associazione Diabetici di Verona.

nuova costruzione, e di tale novità vanno ringraziati il Direttore provinciale di Trenitalia Pettenella (e i suoi collaboratori di officina) e il Direttore di Trentino Trasporti Alessandrini (sempre con i suoi collaboratori di officina), che hanno tradotto in fatti la "caparbia" richiesta degli "Amici della Bicicletta". La battaglia, dopo 10 anni di bicicletate sulla "Ciclopista del Brenta", è vinta su tutti i fronti: nuovo tratto ciclabile (2005); nuovo bicigrill (2006); nuova carrozza portabici (2007). Ora tocca ai ciclisti pedalare e invitare a pedalare più gente possibile. Aggiungo solo che il dott. Alessandrini non è nuovo a imprese siffatte: nel 1995 ci rese tecnicamente possibile caricare 250 biciclette sulla Trento-Malè in occasione del Cicloraduno nazionale Fiab in Trentino.

Manuela Demattè presidente FIAB-Amici della Bicicletta di Trento



INIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVE

INIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVE

PUGLIA

PROTOCOLLO D'INTESA INTERMODALITÀ BICI PIÙ TRENO.

Lunedì 16 luglio alle ore 10,30, presso la sala stampa della Presidenza della Giunta Regionale è stato firmato il Protocollo d'Intesa tra l'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia e le società Ferroviarie pugliesi, relativo allo sviluppo della intermodalità bici e treno nel territorio regionale. L'intesa prevede una serie di impegni: per riservare appositi spazi per il trasporto di biciclette

a seguito; per facilitare la movimentazione delle bici nelle stazioni; per realizzare spazi idoneamente attrezzati per la sosta all'aperto e al chiuso per il deposito e il noleggio delle biciclette. Il Protocollo inoltre, prevede la gratuità del trasporto delle bici sui treni, i cui oneri tariffari saranno riconosciuti dalla Regione alle società ferroviarie.

VARESE

CONVEGNO IL TURISMO IN BICICLETTA NELLA PROVINCIA DI VARESE

- RETI E ITINERARI DI LUNGA PERCORRENZA

Mercoledì 19 settembre 2007 nella Sala Convegni della Provincia di Varese si è svolto un convegno sul turismo in bicicletta al quale hanno preso parte il Presidente della Provincia di Varese; il Presidente della Camera di Commercio di Varese; Claudio Pedroni (coordinatore Gruppo Tecnico FIAB); Luca Mambretti (D.G. Giovani, Sport Promozione Attività Turistiche Regione Lombardia); la Provincia di Varese - Settore Patrimonio, Beni Architettonici, Piste Ciclabili; Enrico Prevedello (Politecnico di Milano) che ha presentato il progetto Interreg III A - la rete transfrontaliera Bike Network;

Nella seconda parte del convegno si è svolta una tavola rotonda introdotta da Roberto Mollica (Europroject Consulting - capofila progetto Bike Network) "I servizi di ospitalità e qualità dell'offerta per le reti internazionali" e da Anna Deligios (CCIAA Varese) "Le strutture ricettive nell'ambito del cicloturismo: il progetto Varese in bicicletta - Bike hotel". Il dibattito è stato coordinato da Luigi Riccardi - Direttore FIAB

Le iniziative di promozione del turismo ciclistico si stanno sempre più affermando anche in Italia e in regione Lombardia, sebbene ancora con molte discontinuità e spesso con insufficiente coordinamento.

Il progetto interreg IIIA "Ciclovia dei laghi", concluso nel 2006, e soprattutto quello in corso "Bike Network" individuano nell'area insubrica un territorio ricco di potenzialità, coinvolgono le province di Varese, Como, Lecco, Sondrio e i cantoni svizzeri Ticino e Grigioni.

Il territorio varesino conta al suo attivo significative realizzazioni per opera dell'Amministrazione Provinciale, di Comunità Montane e di Enti Parco che nell'ultimo decennio con crescente impegno e convinzione hanno colto il valore ambientale, sociale ed economico della promozione del cicloturismo.

Per non lasciarsi sfuggire tutte le opportunità che questa nuova cultura può offrire al mercato turistico è necessario attrezzarsi per reggere il confronto con i Paesi e le regioni che già da molto tempo hanno iniziato a operare in tal senso. In essi, infatti, le infrastrutture e i servizi per il turismo in bicicletta sono estesi e consolidati e si presentano come un carattere distintivo e di grande attrattiva dell'offerta turistica.

Tale obiettivo implica il superamento dell'ottica tradizionale del cicloturismo come pratica sportiva di nicchia; occorre saper rispondere alla domanda di un ciclismo da diporto per ogni età e condizione atletica, offrire la suggestione del "viaggio" in bicicletta, garantire i servizi e le condizioni più diffusi per la mobilità "dolce".

I progetti, gli interventi devono superare l'orizzonte dei confini amministrativi per collocarsi in modo appropriato in un disegno di rete coordinata alle diverse scale: dai grandi itinerari europei e nazionali a quelli provinciali e locali.

Il Convegno era compreso tra le iniziative regionali di Lombardia in Bicicletta 2007

Il convegno si è svolto a conclusione della Bicistaffetta 2007 arrivata a Varese a mezzogiorno del 19 settembre. dopo aver toccato le quattro province del progetto Interreg BikeNetwork (Lecco, Sondrio, Como e Varese), il Cantone dei Grigioni e il Cantone Ticino.

L'iniziativa gode del cofinanziamento dell'Unione Europea, della Regione Lombardia e del partenariato di progetto PIC Interreg IIIA, Misura 1.3 "sviluppo integrato del turismo", BIKE NETWORK - Capofila per la parte italiana Europroject Consulting.



INIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVEINIZIATIVE

GIRO D'ITALIA IN HANDBIKE PER LA LOTTA ALL'ATASSIA

La FIAB ha concesso il suo patrocinio al primo Giro d'Italia in handbike per la lotta all'atassia che si propone di sensibilizzare il grande pubblico, promuovendo la conoscenza di questa malattia e valorizzando lo sport come terapia e sostegno per le persone con disabilità.

Il Tour ha attraversato l'Italia tra il 18 ed il 28 Settembre 2007. Città di partenza è stata Milano, presso l'Istituto Besta, dove AISA ha avuto la propria sede regionale per circa

20 anni.

Queste le tappe:

- 18/09 Milano - Magenta (Mi)
- 19/09 Borgomanero (No) - Torino
- 20/09 Genova - Sestri Levante
- 21/09 Reggio Emilia - Bologna
- 22/09 Partecipazione alla Festa di Monselice (Pd)
- 23/09 Prato - Firenze
- 24/09 Pescara - Sulmona (Aq)
- 25/09 Aversa (Ce) - Napoli
- 26/09 riposo

27/09 Latina - Roma

28/09 Castel Gandolfo - Aprilia

Il trasferimento dalle città di arrivo a quella di partenza è avvenuto con un camper dell'AISA attrezzato anche per l'assistenza. Le associazioni FIAB lungo il percorso hanno sostenuto l'iniziativa informando i propri soci e i media locali.

Per informazioni sull'iniziativa scrivere a sez.lazio@atassia.it o <http://www.atassia.it/>.

Progetto di legge presentato dal Deputato D'Agrò

La presentazione della proposta di legge del deputato Luigi D'Agrò (UDC) è senza dubbio un evento interessante poiché, praticamente a nostra insaputa, ci troviamo di fronte ad un testo che forse noi non avremmo scritto meglio, per certi aspetti.

Si parla infatti della necessità della creazione di una rete nazionale che viene chiamata "itinerari ciclabili d'Italia" ma che si potrebbe anche chiamare BICITALIA.

Vengono richiamate le diverse motivazioni che inducono a promuovere un programma nazionale per la mobilità ciclistica considerando sia la valenza turistica che trasportistica, ma anche gli aspetti positivi di uno stile di vita sobrio e attivo ad un tempo che l'impiego della bici porta con sé.

Appare inoltre interessante lo sforzo di trovare una "casa" per questo programma nazionale che viene individuata nel Ministero dello Sviluppo Economico presso la Direzione generale per il Turismo in collaborazione con altri ministeri chiave come Trasporti, Ambiente, Beni culturali e Sport.

Sembra pertanto un passo decisivo nella direzione giusta, vista l'evidente ispirazione alla nostra nota proposta di rete di ciclovia denominata BICITALIA. La speranza è che il bagaglio di esperienza e conoscenza di FIAB possa essere valorizzato a partire dalla verifica degli itinerari proposti dall'On. D'Agrò che appare come l'unico punto debole poiché non sembra svilupparsi omogeneamente per tutto il Bel Paese come invece BICITALIA ed EuroVelo si propongono di fare.

E' già stato fatto un incontro con l'On. D'Agrò con la FIAB rappresentata da Dalla Venezia e Pedroni e ci è sembrato un positivo primo scambio di idee.



UNA VACANZA FORMATO FAMIGLIA IN TUTTO RELAX

Quest'anno abbiamo scelto come meta delle nostre vacanze la Toscana. Abbiamo optato per il parco naturale della Maremma in località Alberese, zona che soddisfaceva il nostro bisogno di sentirci immersi nella natura, lontano il più possibile da scenari urbani. Abbiamo per la stessa ragione scelto una sistemazione in agriturismo (un piccolo appartamento con cucina), dove ci sentivamo liberi e potevamo fare vita all'aria aperta anche quando "rincasati". Da lì ci muovevamo in bicicletta per recarci al mare e nei paesi limitrofi, ben attrezzati con portapacchi per borsoni e sacche. Inutile dire che è stata un'esperienza qualitativamente molto positiva; una grande sensazione di relax, la possibilità di tagliar fuori la macchina dalla propria vita, il prolungamento della giornata in spiaggia con piacevoli rientri al tramonto sulle piste ciclabili che, immerse nella macchia mediterranea, collegano tutta la zona. Servizi di pullman gratuiti portano i visitatori sprovvisti di biciclette o della voglia di pedalare, nel parco e sulle spiagge. E' stata un'occasione bellissima per riposarci, stare con i nostri due figli Adele di 13 anni e Martino di 9, gustare ottimi frutti selvatici e fare sport, passando tre gradevoli salutari settimane.

www.parco-maremma.it info@parco-maremma.it

Paola Riccardi



IN BICI NEL VORARLBERG (AUSTRIA)

IL VORARLBERG È LA REGIONE PIÙ OCCIDENTALE DELL'AUSTRIA. IL CAPOLUOGO È LA CITTÀ DI BREGENZ SITUATA AL CAPO ORIENTALE DEL LAGO DI COSTANZA (BODENSEE), SUL QUALE SI AFFACCIANO, A NORD, LA GERMANIA E, A SUD, LA SVIZZERA.

Volendo selezionare le cose da vedere a Bregenz, si segnala l'ardito palcoscenico realizzato sulle acque del lago che ospita ogni anno il festival musicale estivo. E' poi da visitare il Kunsthaus, museo d'arte contemporanea in cemento armato con grandi spazi per esposizioni e installazioni. Anche una passeggiata nella città vecchia, collocata nella parte alta di Bregenz, non è da trascurare.



Da Bregenz ci si può muovere in bici tutto attorno al Lago di Costanza con percorsi totalmente pianeggianti. Il giro del lago, che complessivamente ha uno sviluppo di 260 chilometri, può essere variamente combinato anche mediante l'utilizzo del battello.

Tra le mete più interessanti lungo la sponda tedesca del lago vi sono: Lindau, graziosa e romantica città situata su un'isola collegata alla terraferma attraverso un ponte stradale ed uno ferroviario; Friedrichshafen, patria dei dirigibili Zeppelin ai quali è dedicato un museo e dove alla fine di agosto si svolge una nota esposizione di biciclette; la medievale Meersburg dominata dall'austero castello; l'isola di Mainau, vero inno alla bellezza dei fiori attorno ad una residenza barocca; Costanza, la città più grande del lago che conserva tra le mura la memoria del suo glorioso passato politico e commerciale; l'isola di Reichenau con un antico complesso monastico.

Per un breve percorso (38 chilometri), che si può a ragione definire delle tre nazioni, si può partire da Bregenz e seguire il lungolago verso la Germania raggiungendo Lindau (v. sopra). Da qui, con bici al seguito, si prende il battello per Rohrschach sulla sponda meridionale svizzera, passando davanti alla Riserva naturale del Delta del Reno. Da Rohrschach si ritorna a Bregenz attraversando la riserva naturale.



Da Bregenz si può anche salire con la funivia (trasporto bici gratis prima delle 10 e

dopo le 18) al monte Pfander (1064 metri) da dove si gode un bel panorama sul lago di Costanza e sulle Alpi. Salendo si possono vedere nuove costruzioni ultramoderne con architetture di ottima qualità che vanno diffondendosi un po' in tutto il Vorarlberg.

Per atterrare nuovamente a Bregenz si propone un percorso di circa 40 chilometri che passa, con una sterrata in ottimo stato in mezzo ai boschi e ad un paesaggio alpino, per Eichenberg e Moggers. Da qui, con strada asfaltata, si prosegue per Scheidegg (Germania) arrivando a Scheffau rientrando in Austria e raggiungendo, lungo una strada panoramica, Langen da dove in pochi chilometri si rientra a Bregenz.

Un'ulteriore proposta. Da Bregenz, con bici al seguito, prendere il treno per Bludenz e iniziare a salire nel Montafon fino a Bartholomaberg (30 chilometri). Qui si consiglia di pernottare nel confortevole Hotel Fernblick dotato di piscina, sauna, bagno turco. Ottimo anche il ristorante.

Il giorno successivo – oppure in giornata, se si decide di non pernottare a Bartholomaberg - si inizia a scendere passando da Gaschurn e da St. Gallenkirch (878 metri). Da qui a sinistra si può prendere la Gargellentental e salire fino a Gargellen (1423 metri) su una bella strada panoramica. Naturalmente chi non ama più di tanto le salite può tralasciare questa deviazione. Ritornati a St. Gallenkirch si continua a scendere lungo la strada del giorno precedente passando per Schruns, Bludenz e arrivando a Feldkirch (50 chilometri a cui si devono aggiungere 10 chilometri dell'eventuale deviazione). Qui si può prendere il treno per rientrare a Bregenz.

Luigi Riccardi



Per informazioni e per richiedere cataloghi (Vivi l'Austria in bici, Vivi l'Austria in MTB) : Ufficio Informazioni Austria Turismo PF 83 A-1043 Vienna Tel. 840999918 (costo chiamata 15 cent.) Fax 840999919 vacanze@austria.info www.austria.info

Più Biciclette nel Dibattito sul Clima e nelle Politiche di Trasporto

DICHIARAZIONE ECF DI BERNA DEL 21 MAGGIO 2007

ECF (EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION), COME È NOTO, È LA FEDERAZIONE CHE RACCOGLIE SOTTO LA SUA EGIDA LE ASSOCIAZIONI NAZIONALI DELLA BICICLETTA IN EUROPA, OLTRE AD ORGANIZZAZIONI SIMILI IN ALTRE PARTI DEL MONDO, COME GLI STATI UNITI, L'AUSTRALIA E LA NUOVA ZELANDA. CONTA NEL COMPLESSO 51 GRUPPI MEMBRI, CHE RAPPRESENTANO PIÙ DI MEZZO MILIONE DI CITTADINI EUROPEI.

I membri ECF, riuniti a Berna, riconoscendo che il cambiamento climatico è oggi una delle più grandi minacce per l'umanità, unitamente dichiarano quanto segue:

1. ECF apprezza il riconoscimento da parte dei parlamentari ed amministratori europei dell'importanza della minaccia rappresentata dal cambiamento climatico, apprezza l'impegno dell'Europa a condurre la battaglia per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica. Ed esprime soddisfazione per il riconoscimento che il trasporto è centrale nelle politiche per il clima.

2. La bicicletta è il fondamentale veicolo ad emissioni zero. Per questo l'uso della bicicletta dovrebbe essere incoraggiato come un efficace mezzo di trasporto sostenibile. Non condividiamo l'opinione che il progresso tecnologico e lo sviluppo di nuovi carburanti potranno da soli ridurre il livello necessario di emissioni di anidride carbonica nel settore dei trasporti.

3. La posizione di ECF è che l'uso della bicicletta deve essere considerato come mezzo di trasporto equiparabile e spesso preferibile. La bicicletta deve essere incorporata in tutte le altre aree di politiche di trasporto, assicurando una completa intermodalità.

4. La bicicletta dà un valido contributo in molte aree. Questo significa che tutti i documenti rilevanti della politica europea riguardante trasporto, cambiamento climatico, uso del territorio e pianificazione degli spazi, salute pubblica e problemi

sociali devono fare riferimento specifico e chiaro al vantaggio dell'uso della bicicletta.

5. Chiediamo alle autorità europee che si occupano di trasporto a tutti i livelli, di porre immediatamente dei target per la crescita radicale dei livelli di uso della bicicletta e di impegnarsi immediatamente ad investire un minimo di 10% dei budget

per il trasporto in misure per la ciclabilità.

6. Chiediamo alla Commissione Europea di stabilire senza indugio un posto di responsabile della ciclabilità all'interno della Direzione Generale di Energia e Trasporto

7. Come priorità l'Europa dovrebbe stabilire un programma dimostrativo di città amiche della

bicicletta con sufficiente supporto di fondi centralizzati, che assicuri che un'alta percentuale di utilizzatori dell'auto passi alla bicicletta.

8. C'è un bisogno immediato di espansione e miglioramento delle infrastrutture di turismo in bicicletta, come EuroVelo, la rete ciclabile europea, per promuovere un turismo sano e sostenibile e per aiutare i cittadini europei a scoprire le possibilità offerte dalla bicicletta.

9. ECF e i suoi membri hanno ora ampie prove del potenziale di crescita dell'uso della bicicletta, della sua convenienza ed economicità. Chiediamo più investimenti nella ricerca in questo campo, ma desideriamo sottolineare che delle misure devono essere prese ora senza attendere ulteriori prove.

10. ECF chiede a tutti i politici e funzionari di riconoscere l'importante contributo che l'uso della bicicletta può e deve dare nell'affrontare il problema del cambiamento climatico. Vi invitiamo a lavorare con noi per realizzare quel potenziale e garantire una migliore qualità di vita oggi e in futuro.

(traduzione di Doretta Vicini)

LA COMMISSIONE EUROPEA E GLI STATI MEMBRI HANNO RESPINTO LA RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO SULL'OBBLIGO DEL TRASPORTO DELLE BICI SU TUTTI I TRENI IN EUROPA

Nonostante il parlamento europeo abbia votato a favore del trasporto delle bici su tutti i treni internazionali (grazie ad un emendamento parlamentare per il quale ci siamo attivati anche noi della FIAB), la Commissione Europea e gli stati membri ammettono invece che le compagnie ferroviarie possano fare a meno di trasportare biciclette su alcuni treni internazionali e ad alta velocità. L'ECF ricorda come questa decisione potrebbe ostacolare la crescita del cicloturismo in Europa, citando l'esempio delle ferrovie tedesche che hanno ridotto del 50% la disponibilità per le bici sui loro treni a lunga percorrenza, nonostante il cicloturismo sia in forte crescita.

PIÙ ATTENZIONE ALLA BICICLETTA

comunicato stampa su Velo-city di Monaco diffuso da ECF lo scorso 20 giugno

A Monaco nella più grande conferenza mondiale sulla bicicletta, Velo-city 2007, politici ed esperti di tutto il mondo sono stati unanimemente d'accordo nel dichiarare che la circolazione delle biciclette può e deve essere incoraggiata, dato che essa rappresenta un contributo importante per la riduzione di CO2. Ne consegue che è assolutamente necessario rafforzare ed incrementare le politiche a favore della bicicletta.

Già nel discorso d'apertura Wolfgang Tiefensee, Ministro dei Trasporti della Germania Federale, si è espresso a favore di una maggiore centralità della bicicletta nelle politiche di trasporto. Ha anche affermato che bisogna migliorare l'immagine della bicicletta, e creare collegamenti tra la bici, il traffico di massa, quello regionale e a lunga distanza.

Questo va nella direzione dell'intermodalità, che Manfred Neun, presidente di ECF (European Cyclists' Federation) sta promuovendo con grande determinazione.

Intermodalità significa mettere la circolazione della bicicletta nel contesto di tutte le altre forme di trasporto. Nella « Dichiarazione di Berna », che ECF ha redatto durante l'annuale assemblea della Federazione svoltasi in questa città lo scorso maggio, si ribadisce con fermezza il concetto che tutti i campi delle politiche - trasporti, riscaldamento del pianeta, uso del territorio, pianificazione, salute pubblica, politiche sociali - devono integrare la bicicletta nelle loro scelte e promuoverne i vantaggi nella comunicazione in generale e con la stampa soprattutto. Particolare

enfasi è stata posta sulla promozione delle città amiche della bicicletta.

Il Borgomastro Christian Ude ed il Sindaco Hep Monatzer hanno mostrato grande sensibilità politica nell'ospitare Velo-city 2007 a Monaco. Dal momento in cui la candidatura di Monaco è stata accettata da ECF, essi hanno fatto il massimo per rendere, passo dopo passo, la capitale bavarese una città amica della bici. Monaco sta già traendo vantaggi dagli investimenti nelle infrastrutture per la bici e nella qualità di vita. L'obiettivo è quello di aumentare la quota dei ciclisti nel traffico dal 10 al 15% entro il 2015.

Durante la conferenza i vantaggi di città amiche della bici sono stati al centro della discussione accanto a nuove strategie e relazioni di buone pratiche illustrate in diverse sessioni plenarie e workshop.

Il ministro norvegese Liv Signe Navarsete ha sottolineato l'importanza della bicicletta nella lotta contro gli effetti negativi della sedentarietà. In sintonia con il motto della conferenza « dalla visione alla realtà » ha invitato ad agire ora.

Nei prossimi 10 anni la circolazione delle biciclette aumenterà per lo meno del 50%, ma potrebbe anche raddoppiare. Questa è la prognosi del Presidente dell'ECF Manfred Neun. Politici e pianificatori dovrebbero tenerne conto. Si richiede una migliore cooperazione tra ONG, politici e industria. E Velo-City ha dimostrato in che modo: attraverso molti esempi ed esperienze positive di buone pratiche. Il fatto che l'assemblea generale della Federazione che raccoglie i produttori europei di biciclette, Colibi/Coliped, si sia svolta a Monaco in contemporanea con Velo-city è di buon auspicio. La bicicletta va promossa su tutti i fronti. (traduzione di Doretta Vicini)



POLIZIA A CAVALLO QUESTA VOLTA DI UNA BICI PERÒ

Non sono una grande fruitrice di televisione ma anni fa, in uno dei miei rari momenti da tele-dipendente, mi sono imbattuta in un telefilm americano dedicato ad una sorta di corpo di polizia speciale in mountain bike.

Questi nostri eroi in bicicletta e divisa d'ordinanza ovviamente facevano numeri da "film" e quello che mi aveva più colpito, a parte la prestanza fisica sia degli uomini che delle donne, era la loro tempestività nell'intervento, facilitati dal fatto che la bicicletta permetteva loro di "bypassare" qualsiasi ostacolo nell'inseguimento del malfattore di turno.

Mi sono ricordata di questo telefilm quando ho cominciato a leggere di comuni che, in modo in-

novativo, si stanno attrezzando di Polizia Locale in bicicletta.

Per la verità che molti comuni abbiano dotato i loro agenti di biciclette non è del tutto una novità.

Difatti, sempre più spesso si possono vedere agenti della Polizia Locale con la bicicletta che presidiano le scuole o incroci pericolosi all'uscita degli alunni.

Quello che invece è una novità, che ricalca molto il telefilm di cui accennavo sopra, è la sperimentazione che la Polizia di Stato sta mettendo in atto a Ravenna. Quest'estate c'è stata un'iniziativa particolare che ha coinvolto alcuni poliziotti della squadra nautica di Ravenna per i servizi di controllo - oltre che sulle volanti in mare - an-

che su "pantere a 2 ruote" lungo la costa, per pattugliare spiagge e pinete della riviera ravennate. Questa novità è sicuramente un segno dei tempi che cambiano e, almeno per una volta, in termini positivi dal nostro punto di vista.

L'idea che la bicicletta possa occupare uno spazio di tutto rispetto nella vita di tutti i giorni di ognuno di noi si sta facendo strada in modo silenzioso, lento ma inesorabile. E di questo i primi a rendersene conto sono gli automobilisti che, sempre più frequentemente, si lamentano dello "strapotere" dei ciclisti nelle città.

La sperimentazione che ha messo in atto la Polizia di Stato è sicuramente uno degli esempi positivi

BICI PUBBLICHE A BARCELONA

Nella primavera scorsa, la città di Barcellona ha istituito Bicing, un sistema di bike sharing, gestito da Clear Channel, con 200 biciclette bianche e rosse posizionate in 14 stazioni nella città vecchia ed un website interattivo che permette agli utenti di rintracciare la disponibilità delle bici in tempo

reale. Funziona come il car sharing con un abbonamento minimo annuale che attualmente è di 6 Euro e che permette di utilizzare la bicicletta per due ore consecutive. I primi 30 minuti sono gratuiti e poi ogni mezz'ora successiva costa 30 centesimi.

L'idea del Comune è quella di incoraggiare l'uso della bici tra coloro che si recano al lavoro, ma gli utenti possono servirsene anche per fare dei giri o per far compere in città.

Il successo dell'operazione ha superato tutte le aspettative. Si contano già più di 22.000 abbonati contro una previsione di 10-15.000 a fine dicembre 2007.

Le postazioni sono già diventate 50 con 750 biciclette ed entro l'anno sono previste 100 stazioni con 3.000 biciclette, che sicuramente saranno insufficienti. Attualmente si calcola che vi siano 4.500 spostamenti giornalieri soprattutto dalla stazione verso il posto di lavoro e l'università. La stampa rileva il problema dell'insufficienza delle piste ciclabili, che a Barcellona si estendono per 130 chilometri. Non si sono avuti problemi di vandalismo. L'unico grave danno è stato causato da un automobilista che con la sua auto ha investito un parcheggio intero del Bicing.

Per info www.bicing.com.



La Battaglia della Bici a Londra

DA EVENING STANDARD

Londra non riesce a tenere il passo con il numero crescente di pendolari che si recano al lavoro in bicicletta. In quattro anni sono aumentati di circa il 70%, ma lo scorso anno sono state realizzate solo 10 miglia (16 km) di piste ciclabili di una rete prevista di 560 miglia. Le associazioni di categoria sostengono che ciò costituisce un freno ad una radicale rivoluzione dei trasporti, che potrebbe migliorare notevolmente la mobilità urbana e chiedono delle corsie ciclabili su tutte le strade principali. Infatti, se nel 2004 e 2005 l'aumento del traffico ciclistico registrato è stato del 20-25%, nel 2006 esso è stato solo del 6% e ciò sarebbe da ascrivere, secondo le associazioni di categoria, ai ritardi nella costruzione di strade sicure per la bici. Gli spostamenti in bici rappresentano solo un cinquantesimo degli spostamenti nella capitale, contro l'11% di Berlino, il 20% di Copenhagen e il 28% di Amsterdam. Gli incidenti mortali sono saliti a 21 nel 2005 contro gli 8 del 2004. Nel 2005 la Westminster Cycling Campaign denunciava che il 35% degli automobilisti non rispettava la linea di arresto avanzato prevista per i ciclisti.

Simon Brammer, direttore della London Cycling Campaign, afferma che « la presenza di strutture adatte ha un forte impatto sulla scelta di usare la bicicletta, ma la loro realizzazione è troppo lenta ». A Londra ci sono troppo poche piste ciclabili e la London Cycle Network, che doveva essere completata entro il 2000, è probabile che slitti di almeno 10 anni. I fondi sono insufficienti. TfL (Transport for London) ha stanziato ulteriori 40 milioni di sterline per la ciclabilità, di cui 28 dovrebbero essere spesi per piste ciclabili entro il 2009/10.

Consapevole che l'uso della bici a Londra ha enormi potenzialità, l'Evening Standard ha pubblicato la London Cyclists' Charter, un documento in 12 punti

che riassume le richieste dei ciclisti alla città:

- Una vera rete di strade per la bici che attraversi tutta Londra
- Migliori corsie protette per la bici.
- Realizzazione di linee di arresto avanzato per i ciclisti
- Posizionamento degli specchietti di sicurezza per i mezzi pesanti
- Training obbligatorio per i guidatori degli autobus e dei mezzi pesanti per sensibilizzarli nei confronti dei ciclisti.
- Strade amiche della bici: da preferire rispetto a corsie a senso unico che incanalano i ciclisti nel mezzo del traffico
- Più parcheggi per le bici a Londra
- Più severità e controllo della polizia sui furti di bici.
- Messa in sicurezza dei ponti sul Tamigi, che sono tra i luoghi più pericolosi per i ciclisti.
- Campagna per avvertire i lavoratori autonomi e freelance che possono chiedere un rimborso in conto tasse di 20 pence/miglio, così come avviene per le auto o i trasporti pubblici.
- Una migliore intermodalità bici-bus-treno: parcheggi adeguati alle stazioni
- Training per l'uso della bici per tutti i bambini in età scolastica e gli adulti che lo desiderino. (d.v.)



Parigi Oltre 10.000 Bici Pubbliche

«low cost» PARTITO IL PROGRAMMA DEL SINDACO CONTRO SMOG E TRAFFICO

Da questa estate muoversi a Parigi senz'auto è più facile e più ecologico. E' infatti stato inaugurato 'Velib' (acronimo di "Vélo" e "Liberté"), un servizio di bici pubbliche "low cost" voluto dal Sindaco della capitale francese, Bertrand Delanoè, per combattere traffico e smog.

10.648 biciclette in 750 stazioni di raccolta sono a disposizione di tutti i parigini che così potranno muoversi in città senza dover usare l'auto. Il progetto prevede già entro il prossimo anno il raddoppio delle

bici e 200mila abbonamenti pari al 10% della popolazione parigina.

Ma quanto costa usare una bici? E' obbligatorio abbonarsi, ma i prezzi sono veramente molto bassi: 1 euro per un giorno, cinque per una settimana, 29 per un anno. Dopodiché per la prima mezz'ora, l'utilizzo della bici è gratuito. Per un uso maggiore il prezzo aumenta allo scopo di scoraggiare l'uso prolungato. E' possibile prenotarsi anche sul web (<http://www.velibparis.fr>).

E contro i furti? Le biciclette a noleggio sono equipaggiate con lucchetto e antifurto; i ciclisti versano un deposito cauzionale che non viene restituito se la bici viene rubata.

"Ecco un buon esempio di campagna anti-traffico e di diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto urbano che

le nostre città italiane potrebbero replicare" - dichiara il Presidente della Fiab Antonio Dalla Venezia. "Anche in Italia ci sono città dove sono attivi servizi di bici a noleggio, ma certamente con numeri molto più contenuti. Occorre che siano fatte scelte coraggiose" - continua Dalla Venezia.

La Fiab aveva già messo in cantiere l'organizzazione di un viaggio studio per tecnici e amministratori pubblici italiani, da tenersi a Lione, dove da due anni è entrato in servizio "VeloV", un servizio simile di bike-sharing con 2.500 biciclette disponibili in 175 stazioni di raccolta. "Ma non è escluso - conclude il Presidente della Fiab - che si possa organizzare anche un viaggio studio a Parigi per andare a vedere come è stato organizzato "Velib", che si preannuncia già un successo".
Lello Sforza



STOP AL FURTO DELLE BICI A PARIGI

Nello scorso aprile si è svolta a Parigi una grande operazione di marchiatura gratuita delle bici. In quella occasione sono state identificate con un numero inciso sul telaio un migliaio di biciclette. L'iniziativa è stata presa da FUBicy (l'associazione francese aderente, come la Fiab, ad ECF), in partenariato con la città di Parigi e l'associazione Mieux se Déplacer à Bicyclette. Davanti alla casa comunale del 3° arrondissement, accanto al quartiere verde "Bretagne", FUBicy, ha sistemato sei postazioni di marchiatura a disposizione dei ciclisti muniti di un documento d'identità. Con la bici marchiata, ai ciclisti muniti di una buona catena, FUBicy ha proposto l'assicurazione contro il furto. Sul posto erano a disposizione le informazioni necessarie. Oltre alla marchiatura gratuita vi è stata la possibilità di vincere uno dei cinque contratti di assicurazione contro il furto messi a disposizione con una lotteria tra i proprietari delle bici marchiate. L'operazione si è svolta nei pochi minuti necessari per

incidere un numero (bicycode) sul telaio e consegnare un passaporto, che permette di dichiarare l'eventuale furto e di ritrovare la bici. In Danimarca dove la marchiatura è sistematica, il 40% delle bici rubate vengono ritrovate e restituite contro solo il 2% in Francia. Maggiori informazioni si trovano sul sito <http://www.fubicy.org> o <http://mdb-idf.org>. Per lottare contro il furto delle bici FUBicy, oltre all'iniziativa parigina dello scorso aprile, interviene già da anni con azioni sistematiche quali: 1) Con circa 15.000 membri associati, ha lanciato nel giugno 2004 il Bicycode che ora è operativo in più di 50 città. A Parigi, oltre che nelle scuole, la Roue Libre Bastille e MDB assicurano la marchiatura tutto l'anno" 2) Sono stati testati a partire dalla fine del 2003 54 modelli di antifurto per le bici di cui 12 sono stati certificati in quanto rispondenti a criteri di qualità e di sicurezza.

MONACO, CITTÀ AMICA DELLA BICI

IN UN SONDAGGIO CONDOTTO A MONACO NEL 2005, IL 91% DEGLI INTERVISTATI GIUDICAVA LA PROPRIA CITTÀ "AMICA SIA DEI PEDONI CHE DEI CICLISTI". IL GIUDIZIO È PIÙ CHE GIUSTIFICATO SE SI CONSIDERA CHE LA RETE CICLABILE NELLA CAPITALE BAVARESE È ATTUALMENTE LUNGA 1.200 KM, A FRONTE DI UNA RETE STRADALE DI CIRCA 2.300 KM.

Una volta completata, la rete sarà di 1.400 km e comprenderà 500 km di piste ciclabili su strade principali, 500 km su strade secondarie e 400 km su percorsi di collegamento.

In città delle 600 strade a senso unico 122 sono percorribili in entrambi i sensi dalle bici ed altre saranno rese agibili nel prossimo futuro. Anche parcheggiare la propria bici non è un problema, grazie alle 24.000 rastrelliere disposte dal comune in centro ed in prossimità delle fermate dei mezzi di trasporto pubblici.

Inoltre pedalare in città può diventare un vero e proprio godimento anche per il turista, che affittando una bici con il sistema Call a bike, gestito dalle ferrovie tedesche, potrà percorrere i 373 ha dell'Englischer Garten, uno dei più grandi parchi urbani del mondo, più grande di Central Park a New York e di Hyde Park a Londra, completamente attraversato da piste ciclabili, che corrono lungo il fiume Isar. Altri parchi percorribili in bici sono l'Olympia Park e il Riemer Park con un lago artificiale dove, nella bella stagione, è possibile nuotare.

Si può anche pedalare in santa pace fuori dalle mura cittadine grazie ad un anello ciclabile di 170 km, che è stato inaugurato in occasione della fiera internazionale di giardinaggio, BUGA 2005, che ottimizza ulteriormente le connessioni tra la città e la regione circostante.

La bicicletta ha fatto la sua comparsa a Monaco, come nella maggior parte delle città europee alla fine del 19esimo secolo. Ma nei decenni che seguirono la Prima Guerra Mondiale qui, come altrove, l'auto divenne il mezzo di trasporto dominante e per lasciare più spazio alle quattro ruote si eliminarono molte delle piste ciclabili costruite negli anni precedenti.

La svolta a favore delle due ruote è piuttosto recente e risale alla fine degli anni '70.

A Monaco la maggior parte delle piste e delle corsie ciclabili corrono lungo le arterie principali del traffico. I percorsi ciclabili nei parchi e nelle zone rurali hanno uno sviluppo di 260 km (22%), mentre circa 450 km (38%) della rete è in zona a 30/h o in strade a basso traffico. Oggi a Monaco le zone 30 rappresentano l'80-85% della rete viaria e in Germania c'è la convinzione che esse siano il sistema più avanzato di controllo del traffico nell'area urbana. In queste

strade non c'è bisogno di particolare protezione per i ciclisti ed il loro scopo è proprio quello di salvaguardare la sicurezza sia dei residenti che dei pedoni e dei ciclisti.

Piste ciclabili e corsie ciclabili non rappresentano l'unico criterio per definire una città "amica della bici". La migliore e più sicura strada per la bici è proprio quella che non ha bisogno di interventi specifici per proteggere il ciclista. Così ogni strada a traffico rallentato è di per sé "amica della bici".

Per poter occupare il primo posto in Germania nella classifica di "bicycle-friendly cities" la città di Monaco ha investito negli ultimi 15 anni circa 30 milioni di Euro per soli provvedimenti relativi alla bicicletta. Circa 1,5 milioni di Euro sono attualmente disponibili su base annuale per piccoli o medi progetti relativi alla bici, ma il finanziamento di strutture per la bici, così come la loro manutenzione viene anche da altri budget, istituti o fondi privati.

Monaco si è posta l'ambizioso obiettivo di aumentare la proporzione di spostamenti in bici nel modal split dal 10% al 15% entro il 2015 e per far ciò, oltre ad investire in strutture, intende anche lavorare sulla comunicazione e l'informazione con campagne specifiche, cartine ed un nuovo sistema di segnaletica volto ad incoraggiare sempre più persone ad usare le due ruote, con la convinzione che la bicicletta potrà avere un ruolo centrale per combattere l'inquinamento.

Doretta Vicini

* I dati di questo articolo sono tratti dalla relazione di Michael Lonhard - della Divisione Costruzione Strade e Infrastrutture ciclistiche della Città di Monaco - a Velo City 2007. Il power point di questa relazione, corredata da numerose immagini fotografiche, è leggibile per intero in inglese sul sito FIAB: www.fiab-onlus.it : in basso a destra della home page andare in " Documentazione tecnica e articoli" e cliccare su " piste ciclabili, moderazione del traffico e mobilità"



► da pag. 16

di come la bicicletta possa essere un ottimo "strumento di lavoro". La percezione di insicurezza nelle città, e nei luoghi di villeggiatura nel caso specifico, è quello che dà il maggior senso di disagio alle persone. Molto spesso la sola presenza di una persona in divisa può aiutare a cancellare questa sgradevole sensazione di insicurezza. La bicicletta dunque può essere

un valido strumento di lavoro per le Forze dell'Ordine che, opportunamente addestrate all'utilizzo di questo agile mezzo di trasporto, possono in molte situazioni dare risposte tempestive.

Appreziamo molto questa sperimentazione della Polizia di Stato e ci auguriamo che possa diventare una realtà: un vero corpo speciale, ben riconoscibile nelle città o in

tutte quelle situazioni di potenziale pericolo; facilmente contattabile, perché è molto più semplice fermare un Poliziotto in bicicletta che una pattuglia in automobile, e tempestivo nell'intervento, perché in un parco o in mezzo al traffico è più agile una bicicletta di una volante. E chissà che a qualcuno in Italia non venga in mente di fare una fiction sui nostri "biker-agenti".
Giulietta Pagliaccio

A PARIGI SI RESPIRA UNA NUOVA ARIA ... FUTURISTA !!



Biciclette che sfrecciano numerosissime su piste ciclabili protette da strisce a quadretti all'incrocio con altre vie. Una popolazione di ciclisti variegati, giovani, anziani, lavoratori, pensionati e turisti, indaffarati o disinvolti. Sono i nuovi ciclisti felici di sfruttare le straordinarie nuove infrastrutture predisposte dalla città di Parigi per promuovere una mobilità eco-compatibile. Il sistema Velolib (velo = biciclette-libertà), geniale novità, una rivoluzione nella città dove è nata la madre di tutte le rivoluzioni !!

L'operazione Velolib lanciata il 15 luglio di quest'anno ha messo a disposizione dei parigini 20.000 biciclette, in self service. Si preleva una bicicletta in una stazione Velolib, digitando su un schermo come nelle stazioni ferroviarie in Italia. Ti propongono di abbonarti per 1 giorno (1 euro), per 7 giorni (5 euro), per un anno (29 euro). Ti chiedono di autorizzare Velolib a prelevare 150 euro in caso di mancata restituzione della bicicletta, il tutto tramite carte di credito. Con l'abbonamento puoi disporre gratuitamente della bici per una mezz'ora, dopodichè se vuoi tenerlo paghi 1 euro per la prima mezz'ora, per la seconda 2 euro, e 4 euro per la terza. In totale per 2 ore si pagano 7 euro.

A prima vista il prezzo sembra un po' gravoso e poco invogliante, i parigini però hanno capito il trucco. Pagano l'abbonamento, sfruttano la prima mezz'ora gratuita, restituiscono poi la bicicletta ad una postazione Velolib, ne prendono un'altra, e così via volando da una bici all'altra, da una postazione all'altra tutta la giornata se vogliono, al costo di 1 euro in totale.

In questo Velolib dimostra di voler favorire il turn over dell'utenza. Il servizio non è pensato per l'utilizzo prolungato come lo pensiamo noi per il cicloturismo, anche perché le bici sono fabbricate in Ungheria a prezzi low cost e sono pesanti (22 kg) e non adatte alle salite. Sono attrezzate con cestino e lucchetto, hanno i cambi e le catene sono protette.

L'iniziativa è stata condotta in modo brillante, con soluzioni previste per disguidi e intoppi vari. Se non trovi per esempio un posto per restituire la bicinella stazione scelta, digiti il tuo codice abbonati e ti indicano la postazione più vicina dove c'è posto allargando la gratuità a 15 minuti supplementari. Le postazioni sorgono ogni 300 metri di distanza una dall'altra e sono accessibili 24 ore su 24 ore tutta la settimana compresa la domenica.

Sembra di avere una bicicletta propria, ti muovi dove vuoi, prendi una bici per il trasporto delle tue spese, vai al cinema, vai a casa di amici, senza subire le incombenze della gestione della bicicletta. Restituendo la bici in postazione, non devi trovare posto nel tuo cortile per parcheggiarla, non temi di fartela rubare, le strade di Parigi con bici allineate ne giovano in quanto ad ordine e pulizia.

Parigi apre a notevolissimi cambiamenti nella vita cittadina, e vuole ritagliarsi uno statuto di "capitale digitale" col programma "Paris Wifi" lanciato a luglio dal sindaco Bernard Delanoè. Sono già 105 postazioni per l'accesso gratuito ad internet sistemate su banchi pubblici in biblioteche, parchi e musei; presto le postazioni diventeranno 400.

Inutile dire che la popolarità di Bernard Delanoè è alle stelle, e la sua rielezione alle Municipali del prossimo marzo 2008 molto più che probabile.

Marie-Claude Pont Faccioli

