

ADERENTE



EUROPEAN
CYCLISTS'
FEDERATION



info@fiab-onlus.it

http://www.fiab-onlus.it

3-4 / 2004

Luglio-Dicembre

Amici della Bicicletta

TRIMESTRALE DELLA FIAB FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA



FINALMENTE

La FIAB è stata riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente

Lo scorso 28 maggio il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio Altero Matteoli ha firmato il Decreto con il quale la FIAB viene individuata quale Associazione di protezione ambientale. Il decreto è stato registrato alla Ragioneria Generale dello Stato il 9 giugno 2004 con il n° 489 ed è ora pienamente valido.

Si conclude così positivamente una lunga e sofferta vicenda iniziata più di dieci anni fa quando la FIAB presentò per la prima volta l'istanza tesa ad ottenere il riconoscimento.

Ne prendiamo atto e potremmo finire qui esprimendo la nostra soddisfazione per aver avuto riconosciuto il nostro diritto.

Continua pag. 2 ➡

Continua da pag. 1

Ci corre però l'obbligo di ricordare gli eventi più recenti di questo lungo percorso.

Perdurando da anni l'assenza di risposta dal Ministero – nonostante ripetute sollecitazioni – la FIAB il 5 maggio dello scorso anno si è decisa a ricorrere al TAR del Lazio il quale, il 10 luglio successivo, ha emesso una sentenza con la quale si intimava al Ministero di rispondere.

La risposta è arrivata il 21 dicembre 2003 con un decreto del Ministro che respingeva l'istanza di riconoscimento, sostenendo che – essendo lo scopo della FIAB la promozione dell'uso della bicicletta – questo scopo, prioritariamente, non si configura come finalità di protezione ambientale.

Di fronte a questa risposta negativa e soprattutto alla incongrua motivazione, la FIAB ha deciso di predisporre online sul proprio sito una petizione che in breve tempo è stata sottoscritta da oltre 5 mila persone.

Il 2 aprile di quest'anno la FIAB inoltre è ricorsa nuovamente al TAR del Lazio, questa volta per richiedere un pronunciamento di merito sul proprio diritto – in base agli scopi statutari ed alle azioni da sempre portate avanti – ad essere riconosciuta come associazione di protezione ambientale.

Sempre nello scorso mese di aprile vi è stata una interrogazione al Ministro su questa vicenda da parte del Senatore Fiorello Cortiana.

E' stata poi la volta della popolare trasmissione radiofonica di Oliviero Beha – *Radio a colori* – che ha dedicato l'intera puntata del 10 maggio ad un dibattito sulla questione. A chi scrive è toccato di illustrare i fatti,

Corso di formazione residenziale FIAB

Presso la foresteria dello splendido Parco di S. Floriano di Polcenigo in Provincia di Pordenone, dal 23 al 28 agosto 2004, si è svolto il terzo corso di formazione residenziale per dirigenti della FIAB. Il corso di formazione di S. Floriano si è rivolto ai dirigenti ed ai volontari attivi - proposti dalle associazioni della FIAB che intendono investire in risorse umane per migliorare la qualità delle proprie attività e iniziative – interessati a sviluppare le proprie conoscenze: nel settore del cicloambientalismo e nelle materie connesse; nonché sulla organizzazione della vita associativa.

Durante il corso residenziale esperti della FIAB si sono svolte lezioni e comunicazioni; e inoltre un' 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.

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

mentre tutti gli interlocutori in trasmissione – il Sen. Tommaso Casillo, l'On. Luigi Gastaldi, la Segretaria Generale di Italia Nostra Gaia Pallottino e Alberto Fiorillo della Segreteria Nazionale di Legambiente – si sono espressi a favore delle buone ragioni della FIAB. La posizione del Ministero è stata espressa da una lettera del Direttore Generale Corrado Clini che terminava con un cenno alla possibilità di rivedere i criteri di opportunità ai quali conformare il provvedimento di riconoscimento.

E così, incoraggiati da questa apertura, il 13 maggio abbiamo deciso di inoltrare al Ministero una richiesta di approfondimento istruttorio della istanza della FIAB per

il riconoscimento.

Come si è detto all'inizio, la risposta positiva non è tardata ad arrivare.

Non ci resta che esprimere la nostra soddisfazione per questo riconoscimento e i nostri ringraziamenti innanzitutto ai cinquemila sostenitori della nostra petizione; ai Parlamentari Tommaso Casillo, Fiorello Cortiana e Luigi Gastaldi; a Gaia Pallottino e Alberto Fiorillo; a Oliviero Beha ed allo staff della sua trasmissione; al Ministero (in particolare, al dirigente Antonio Perrone). E infine – ultimi, ma non meno importanti – alla giustizia amministrativa ed al nostro avvocato Angelo Velatta, che con tanto impegno ha seguito per noi l'intera vicenda. □

Luigi Riccardi

Amici della Bicicletta

Aut.Trib.Milano n° 32 del 29 -1- 2002

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

Proprietà : FIAB-onlus

Editore : FIAB-onlus

Direttore Responsabile :
Luigi Riccardi

Stampa **La Nuova Tipolito**
Via F.lli Kennedy 43 Felina (R.E.)
numero chiuso il **6 Novembre 2004**
6500 copie

Redattore : **Andrea Coscia**
Redazione :

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

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

Non è previsto l'abbonamento.
Chi vuole ricevere il notiziario della FIAB può:

- Iscrivarsi ad un'associazione aderente alla FIAB

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

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

FIAB^{onlus}
ORGANIZZAZIONE

SEDE LEGALE E PRESIDENZA

Via Borsieri ,4/E 20159

Milano tel./fax. 02-69311624

SEGRETERIA GENERALE
contatti e invio corrispondenza

Via Col Moschin ,1 - 30171

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

Martedì: 9.30-12.30 - Giovedì:

18.00-20.00 - Venerdì: 16.00-19.00

FIAB^{onlus}
Consiglio Nazionale

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

Lello Sforza *Vice Presidente*
rsforza@libero.it

Stefano Gerosa *Segr. Amministr.*
s.gerosa@tiscalinet.it

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

Andrea Astolfi gigi@tuttinbici.org

Dematté Manuela manude2@katamail.com

Fantini Gianfranco gianfranco@tuttinbici.org

Fabbri Paolo plaffabbri@tin.it

Fabio Masotti fabiomassotti@virgilio.it

Mutterle Michele mutterle@tin.it

Pedroni Claudio claudio.pedroni@tuttinbici.org

Radici Daniela danirad@libero.it

Schillaci Gianpaolo schillaci.gianpaolo@unict.it

Spagnolello Giuseppina g.spagnolello@libero.it

Solari Romolo alcedo@tin.it

Tissino Vanni vagamondo@inwind.it

Antenore Vicari anten.vicari@ciaoweb.it

Protocollo d'Intesa tra FIAB, Cittaslow e AICC

LO SCORSO 7 MAGGIO A POLLENZO, IN COMUNE DI BRA (CUNEO) - NELLO SPLENDIDO COMPLESSO NEOGOTICO SABAUDO, ORA SEDE DELLA NUOVA UNIVERSITÀ DI SCIENZE ENOGASTRONOMICHE - È STATO FIRMATO UN PROTOCOLLO D'INTESA TRA ASSOCIAZIONE CITTASLOW, ASSOCIAZIONE ITALIANA CITTA' CICLABILI E FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA PER PERSEGUIRE OBIETTIVI COMUNI CON INIZIATIVE TESE AD AFFERMARE UNA MIGLIORE QUALITÀ DEL TESSUTO URBANO E DELL'AMBIENTE.

Il testo integrale del Protocollo

Il Presidente dell'Associazione "CITTASLOW" Stefano Cimicchi; il Presidente dell'ASSOCIAZIONE ITALIANA CITTA' CICLABILI (AICC) Dario Esposito; il Presidente della FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA (FIAB) Luigi Riccardi

VISTO

✓ l'articolo 4 dello statuto dell'Associazione CITTASLOW, nel quale si evidenzia che lo scopo dell'associazione medesima è promuovere e diffondere la cultura del buon vivere attraverso la ricerca, la sperimentazione, l'applicazione di soluzioni per l'organizzazione della città;

✓ l'articolo 1 dello statuto dell'Associazione Italiana Città Ciclabili, nel quale si sottolinea che lo scopo fondamentale dell'associazione è promuovere nel Paese, in particolare nelle aree urbane, l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di fruizione naturale del territorio;

✓ l'articolo 3 dello statuto della Federazione Italiana Amici della Bicicletta, nel quale si rimarca che lo scopo dell'associazione è lo svolgimento delle attività nel settore della tutela e della valorizzazione della natura e dell'ambiente, in particolare promuovendo l'uso della bicicletta con iniziative tese a migliorare la mobilità e la qualità della vita urbana;

TENUTO CONTO

che i propositi e le finalità delle tre associazioni convergono verso la promozione di forme di mobilità rispettose del contesto urbano ed ambientale

SI IMPEGNANO

✓ ad individuare gli interventi a favore della mobilità ciclistica da prevedere come requisiti utili per migliorare viabilità, ambiente e qualità della vita a livello urbano;

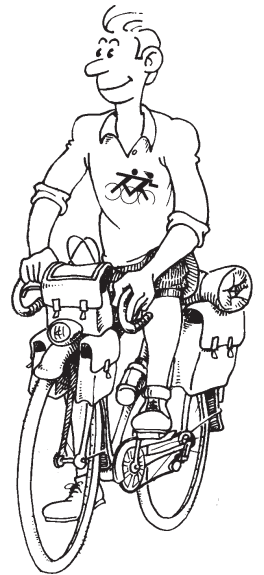
✓ ad attivare scambi informativi tra le tre realtà associative ed i Comuni che ne fanno parte, mettendo a disposizione i propri strumenti di comunicazione per divulgare tutte le iniziative finalizzate a raggiungere l'obiettivo comune;

✓ a porre all'attenzione delle istituzioni, nell'occasione di incontri nazionali ed internazionali, i temi e gli obiettivi sopra menzionati;

✓ a promuovere occasioni di confronto sui temi della mobilità;

✓ a organizzare eventi su temi e materie di interesse comune.

Bra, 7 maggio 2004 □



Da CORSO ACCOMPAGNATORI FIAB

venerdì 9 a domenica 11 luglio, nella splendida cittadina di Correggio (RE), vincitrice del premio "Città Amiche della Bicicletta 2002", si è svolto con successo il 1° corso nazionale Fiab per accompagnatori di cicloescursionismo. Hanno partecipato una trentina di persone - ben oltre il numero massimo previsto - provenienti un pò da tutta Italia, per lo più responsabili di associazioni o soci già impegnati nell'organizzazione di gite. Loro, che abitualmente nelle associazioni aderenti alla Federazione Italiana Amici della Bicicletta svolgono gratuitamente, volontariamente e in maniera non professio-

nale il ruolo di "capigita" e di responsabili delle attività cicloescursionistiche, erano i naturali destinatari del corso. Tuttavia tra i partecipanti ci sono state anche alcune facce nuove, che avevano saputo dell'iniziativa "pedalando" sul sito della Fiab oppure ricevendo notizie e comunicati perchè già registrati nella mailig list.

Dopo il saluto del Sindaco di Correggio, Marzio Iotti, si è entrati nel vivo del corso. Tra gli argomenti trattati, gli aspetti normativi, organizzativi ed assicurativi delle attività cicloescursionistiche, il codice della strada e la bici, la manutenzione della bicicletta da viaggio, la scelta dei

percorsi, la cartografia e le guide, nozioni di pronto soccorso, attrezzatura, preparazione escursioni e consigli pratici per guidare un gruppo. Non sono mancate escursioni in bicicletta utili sia a conoscere il territorio che a facilitare anche la conoscenza tra gli stessi partecipanti.

Il corso è stato sapientemente organizzato da due veterani dell'escursionismo in bici: Gianfranco Fantini, vicepresidente Fiab e Claudio Pedroni, Consigliere nazionale, responsabile delle reti ciclabili e direttore del gruppo tecnico. Bravi anche i relatori che, provvisti di utili supporti tecnologici, hanno svolto al meglio le loro relazioni.

I commenti positivi dei partecipanti, l'interesse e la collaborazione dell'Amministrazione comunale e la rinnovata disponibilità di Gianfranco e Claudio hanno portato alla decisione di organizzare la seconda edizione a luglio 2005, magari specificando meglio il livello del corso. Siete interessati? Tenete d'occhio il sito. □ Lello Sforza

LA CIEMMONA DI ROMA

NELL'ULTIMO WEEKEND DELLO SCORSO MAGGIO SI È SVOLTA A ROMA UNA *CRITICAL MASS* NAZIONALE, DAI PROMOTORI DENOMINATA CONFIDENZIALMENTE *CIEMMONA*.

clou di questa performance è stato sabato 29 maggio con la *massa* che si è ritrovata al Colosseo per muoversi in bici per le strade trafficate di Roma con sosta in Piazza del Popolo e passaggi in Piazza Venezia, in via Conciliazione e in Piazza S. Pietro. Il traffico motorizzato romano, almeno per questa volta, ha dovuto arrendersi alla schiacciante superiorità numerica - la massa critica appunto - delle biciclette.

Spontaneamente, vi hanno preso parte anche dirigenti e soci di alcune associazioni della FIAB. Anche chi scrive ha partecipato a questa prima *CM* nazionale per contribuire a testimoniare l'opinione della FIAB rispetto a questo genere di eventi. L'iniziativa delle *CM* in Italia - importata a Milano all'inizio del 2002 da esperienze straniere, e prima di tutto da quella decennale di S. Francisco, e

rapidamente diffusasi in altre città italiane - fa bene alla promozione dell'uso delle bici e fa bene alle città; anche se le sensibilità di molti che partecipano alle *CM*, le forme di azione e di organizzazione, possono essere diverse dalle nostre. Peraltro siamo anche oggettivamente diversi: la FIAB è una *istituzione sociale* in quanto federazione di associazioni, mentre *CM* è un movimento poco strutturato, o meglio un contenitore di movimenti diversi. Non ci turba il fatto che alcuni, singoli o gruppi, che vanno alle *CM* ci considerano "riformisti", mentre ritengono se stessi "rivoluzionari". Questa loro idea non ci deve impressionare più di tanto, tenuto conto peraltro che si tratta di un *déjà vu* in altri campi della vita sociale e politica e in altri tempi. E poi siamo in buona compagnia: si tratta dello stesso stereotipo che circolava a

S. Francisco rispetto alla locale associazione di ciclisti urbani (*San Francisco Bicycle Coalition-Sfbc*), o in Germania rispetto alla *A D F C*. Le associazioni *Fiab* si sono da sempre mosse a v e n d o contestualmente due target di riferimento: a) le **pubbliche istituzioni** nei confronti delle quali fare *lobbying* per ottenere i provvedimenti e gli interventi neces-

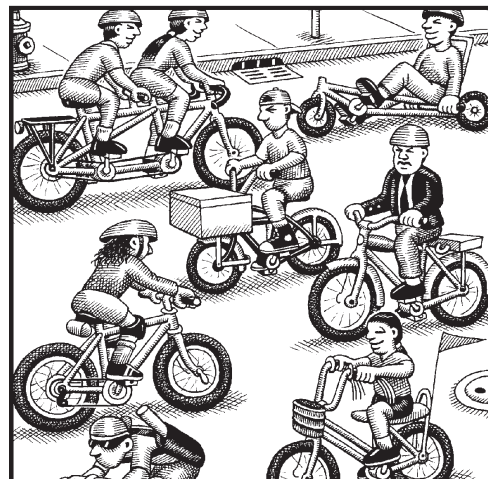
sari per far circolare le bici in sicurezza e confort; b) la **società civile e l'opinione pubblica** all'interno delle quali agitare la questione della mobilità sostenibile in generale, e ciclistica in particolare, per migliorare la visibilità delle nostre città.

L'esperienza delle *CM* senza dubbio privilegia il secondo target e sta richiamando la nostra attenzione sulla necessità di rinvigorire l'iniziativa nei confronti della società civile e dell'opinione pubblica come azione indispensabile per spostare i rapporti di forza nei confronti della politica.

Insomma - accanto al mantenimento della pratica consolidata nei confronti delle istituzioni pubbliche titolari delle indispensabili azioni per dare spazio alle bici - occorre anche *scendere di più in piazza*, stare di più *tra la gente* mediante manifestazioni, banchetti, volantaggi, nuovi servizi alla cittadinanza, dibattiti, mostre, rapporti pubblici sulle cose che non vanno ed altro ancora.

Occorre anche prenderselo lo spazio rilanciando le manifestazioni che si inseriscono nel traffico cittadino motorizzato, facendogli fare un passo indietro, senza tut-

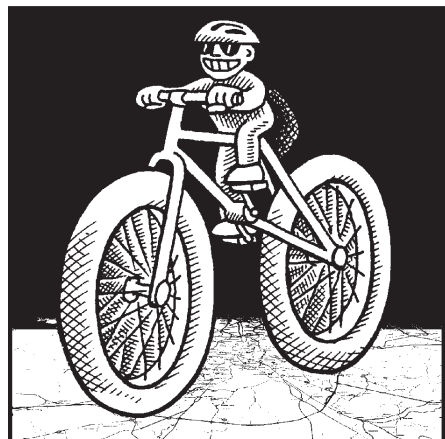
ASSEMBRAMENTO DI MASSE FUORI DAL COMUNE



Venerdì 28 maggio > *CM* Roma H 18:00 > P.le Ostiense
Sabato 29 maggio > *CIEMMONA* H 17:00 > Colosseo
Domenica 30 maggio > Tutti al mare H 9:00 > P.le Ostiense
Info e aggiornamenti programma: www.tmcrow.org/cm

critical mass

ASSEMBRAMENTO DI MASSE FUORI DAL COMUNE



Venerdì 28 maggio > *CM* Roma H 18:00 > P.le Ostiense
Sabato 29 maggio > *CIEMMONA* H 17:00 > Colosseo
Domenica 30 maggio > Tutti al mare H 9:00 > P.le Ostiense
Info e aggiornamenti programma: www.tmcrow.org/cm

critical mass

tavia indulgere in gratuite provocazioni. Come del resto si raccomanda nell'*Appendice* della bibbia in materia (*Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, a cura di Chris Carlson, Feltrinelli, 2003). Insomma occorre concretamente, e non solo a parole, riconquistare lo spazio pubblico urbano sottratto abusivamente da una motorizzazione di massa fuori controllo.

In definitiva, non si può non condividere (a parte l'aggettivo e un punto esclamativo di troppo) l'opinione di David Snyder, direttore di *Sfbc* di S. Francisco (sul volume appena citato alle pagine 123-127) secondo il quale "Nonostante tutti i suoi difetti, nei suoi momenti più rumorosamente animati *Critical Mass* rimane un grandioso contributo alla causa del movimento ciclistico. Basti pensare all'attenzione mediatica che ci ha procurato!" □

Luigi Riccardi

La

Assicurazione FIAB

FINALMENTE LA FIAB HA UNA PROPRIA ASSICURAZIONE NAZIONALE. SI COMPONE DI VARIE PARTI CHE SI POSSONO SOTTOSCRIVERE ANCHE SEPARATAMENTE.

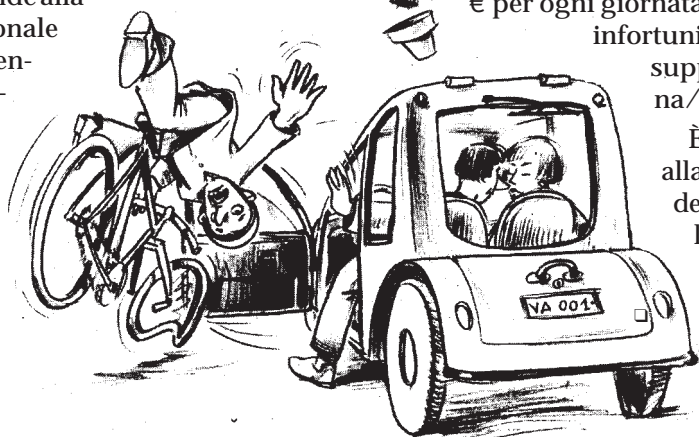
La polizza Responsabilità Civile Contro Terzi (RC) copre gli incidenti che sono causati dal socio in bicicletta o dall'associazione nell'esercizio delle sue attività. Il socio dell'associazione iscritta alla FIAB è coperto 24 ore su 24, cioè anche al di fuori dell'attività con l'associazione. Con una piccola cifra supplementare si possono assicurare anche i non soci durante le escursioni e le manifestazioni.

La polizza infortuni copre gli incidenti occorsi al socio e al non socio durante tutte le attività. La garanzia si estende alla responsabilità civile personale del Presidente, dei componenti del Comitato Direttivo, degli accompagnatori, istruttori, capigita e addetti in genere nell'esercizio dell'attività svolta per conto dell'associazione.

Sono coperte tutte le iniziative: escursioni, pedalate, notturne, proiezioni, manifestazioni, viaggi, feste, corsi, prove di percorso, tut-

te le attività dell'associazione. E sono coperte anche se effettuate con mezzi di supporto come il treno, il bus, l'auto, la nave.

È la FIAB stessa a fare da tramite fra la Unipol e le associazioni, per cui anche le piccole associazioni d'ora in poi saranno tutelate. Le operazioni di comunicazione alla FIAB sul numero di soci e di giornate assicurate sono semplificate al massimo.



Il costo? Estremamente basso: 3 € a socio all'anno per la copertura RC, 0,77 centesimi di € per ogni giornata per la copertura contro gli infortuni. Per i non soci un piccolo supplemento: 0,25 € a persona/giornata.

È obbligatorio essere iscritti alla FIAB per poter usufruire delle agevolazioni concesse dalle nuove polizze.

Per le informazioni tecniche: e-mail info@fiab-onlus.it oppure visitare il sito www.fiab-onlus.it

Antenore Vicari

La Fiab a Madrid per l'Assemblea Annuale di Ecf

LA FIAB HA PRESO PARTE ALL'ANNUAL GENERAL MEETING (AGM) DELL'EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION CHE SI È TENUTA A MADRID IL 4 E 5 GIUGNO SCORSI PRESSO L'ALBERGO "CASA DE CAMPO", RAPPRESENTATA DAL SUO VICEPRESIDENTE E RESPONSABILE DEI RAPPORTI INTERNAZIONALI, LELLO SFORZA.

Come noto l'European Cyclists' Federation (ECF) è l'organismo che riunisce e rappresenta a livello internazionale le associazioni che in ciascun paese europeo sono attive nella promozione della mobilità ciclistica. La Fiab è membro dell'ECF. I delegati sono arrivati a Madrid fin dal pomeriggio del 3 giugno. Al mattino del 4 i lavori sono iniziati con una conferenza stampa. Sono poi proseguiti con gli adempimenti associativi e la discussione delle iniziati-

ve promosse dall'ECF a favore dei ciclisti in Europa.

Attualmente l'ECF è particolarmente impegnata su tre campagne importanti:

A) la sicurezza stradale, con particolare riferimento ai pericoli derivanti dalla circolazione dei mezzi pesanti. Si chiede di prendere provvedimenti, applicando la tecnologia disponibile, per rendere meno pericoloso il traffico pesante rispetto ai ciclisti;

B) l'introduzione del limite di velocità a 30 km/h

nelle zone residenziali;

C) contestazione dell'obbligatorietà per legge dell'uso del casco.

Nel corso dell'AGM, il rappresentante della Fiab ha presentato alcune proposte emerse già in occasione della visita a Milano, lo scorso 8 febbraio, del presidente dell'ECF, il tedesco Horst Hahn-Klockner. Vale a dire l'organizzazione di un cicloraduno europeo, ogni anno in paese diverso, e la giornata europea Bimbimbici.

Rafforzare i rapporti con l'ECF ed essere più presenti in campo internazionale, in aggiunta alla partecipazione alle conferenze internazionali Velo City, è uno degli obiettivi che la Fiab si è proposta per intensificare le relazioni internazionali e lo scambio di esperienze. La presenza a Madrid di un rappresentante Fiab, che già all'interno del Consiglio Nazionale svolge da anni un ruolo attivo, sembra essere una buona opportunità per ottimizzare gli sforzi e non disperdere le energie. □

PER UNA POLITICA DELLA BICICLETTA

Una

Le richieste della fiab ai candidati alle elezioni europee e amministrative

politica di effettivo sostegno alla mobilità ciclistica può portare al 20-25% gli spostamenti quotidiani in bicicletta, a completo beneficio della qualità della vita delle nostre città. Il dato, tratto da un rapporto della Commissione Europea pubblicato nel 1999 dal nostro Ministero dell'Ambiente (disponibile anche sul sito internet <http://www.ecf.com/publications/index.htm>) è tuttora valido, oltre che incoraggiante. Le esperienze non mancano: città come Amsterdam, Basilea, Cambridge, Bolzano, Ferrara, Parma, hanno raggiunto e superato questi traguardi mentre negli anni più recenti è cresciuto il numero delle città (Dublino, Graz, Brescia e tante altre) che hanno adottato i provvedimenti necessari a conseguire gli stessi risultati.

Per questo motivo la FIAB onlus - Federazione Italiana Amici della Bicicletta, in occasione della scadenza elettorale, ha chiesto ai candidati alle elezioni politiche di impegnarsi, se eletti, a sostegno di politiche a favore del trasporto ciclistico. Nello specifico ai candidati al Parlamento Europeo la Fiab ha chiesto di intervenire in materia di:

- ✓ sicurezza stradale, specie nei punti di conflitto tra ciclisti e mezzi pesanti;
- ✓ intermodalità bicicletta e mezzi pubblici con particolare riferimento al servizio trasporto bici sui treni, inclusi quelli ad alta velocità come avviene in Francia sui TGV;
- ✓ turismo sostenibile, in particolare nella realizzazione della rete rete ciclabile transnazionale EuroVelo";

✓ imposta sul valore aggiunto sulla produzione e vendita di biciclette;

✓ educazione alla mobilità sostenibile, in particolare nella realizzazione di campagne e progetti "In bici a scuola" e "In bici a lavoro";

✓ protezione legale, in particolare estendendo l'obbligo delle compagnie di assicurazione a coprire i danni ai ciclisti (ed ai pedoni) indipendentemente dalla colpa dei guidatori dei mezzi motorizzati, come già avviene in Danimarca e Olanda.

Infine ha chiesto di attivarsi affinché l'UE impegni tutti gli stati membri a predisporre un Bicycle Master Plan pluriennale nazionale funzionale a coordinare le azioni di sostegno e per lo sviluppo della mobilità ciclistica urbana e per la pratica del cicloescursionismo.

Ai candidati agli Enti locali (Comuni e Province) ha chiesto di istituire l'Ufficio alla Mobilità Ciclistica con funzioni di coordinamento dei vari Uffici che operano in materia di trasporti (Strade, Trasporti, Ambiente, Cultura, ufficio del Mobility Manager). Le funzioni dell'Ufficio Mobilità Ciclistica (o della Ciclabilità, o Uffici Bicicletta) non sono esclusivamente tecniche (pianificazione della rete ciclabile e progettazione di piste ciclabili) ma ha anche compiti di promozione e sostegno della domanda dell'utenza ciclistica. È necessario che l'Ufficio sia retto da chi conosce per esperienza diretta le esigenze dei ciclisti. □

Lello Sforza

La

bicistaffetta è nata come strumento di promozione del progetto di Bicitalia e quest'anno si è svolta sull'itinerario n° 2, la via del Po e delle Lagune che è parte del Mediterranean Route n° 8 di EuroVelo.

La direttrice del fiume più lungo d'Italia, dalla provincia di Cuneo al Delta Ferrarese e Rodigino. Rappresenta la ciclovia più suggestiva tra quelle possibili nel nostro paese per la ricchezza del paesaggio naturale e la presenza di uomini e donne che conservano, quasi immutati, parole e stili di vita di un tempo. Ci sono molti buoni motivi per realizzare quest'opera:

BICISTAFFETTA 2004

Nizza Ferrara

1. la ciclo-pista del Po è, come abbiamo già detto, inserita in piani di rete sia nazionali (Bicitalia) che europei (Euro Velo).

2. le centinaia di migliaia di ciclisti che annualmente pedalano lungo il Danubio o la Drava (solo per citare l'Austria) sono una realtà sotto gli occhi di tutti e tutti gli studi danno il turismo dolce e rispettoso dell'ambiente in crescita.

3. l'argine maestro è un sedime già pronto per essere trasformato in pista ciclabile, come peraltro hanno già fatto le province di Piacenza,



NIZZA CUNEO TORINO CASALE PAVIA
PIACENZA ZIBELLO GUASTALLA OSTIGLIA FERRARA

Ferrara, Parma, Mantova e gli enti parco Po in Piemonte.

4. si darebbe un contributo significativo allo sviluppo del turismo in bicicletta nelle pianure padane, intrecciandosi con la tradizionale offerta turistica legata alle città d'arte, alla enogastronomia ed agli ambienti acquatici.

5. la natura pianeggiante del territorio ne farebbe un percorso adatto a tutti con itinerari facili.

6. in ultimo, ma ugualmente importante, la ciclopista del Po sarebbe un ottimo servizio per le popolazioni rivierasche che potrebbero così riprendere l'uso della bicicletta, come facevano i genitori e i nonni per gli spostamenti da paese a paese.

La Fiab si candida ad essere il braccio tecnico delle amministrazioni competenti per la realizzazione di uno studio di fattibilità, anche in dimensione sovra regionale, in modo che la Ciclopista del Po sia riconoscibile e continua lungo tutto il percorso per struttura, segnaletica e cartografia

L' accoglienza della
Continua pag. 7 ➡

INTEGRAZIONE BICI TRENO

IL 19 FEBBRAIO SCORSO SI È TENUTA A ROMA LA PERIODICA RIUNIONE FRA I REFERENTI DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO E LA FIAB. SI TRATTA DI INCONTRI NATI DALLA VOLONTÀ COMUNE DI MONITORARE LE SOLUZIONI AI PROBLEMI CONNESSI ALL'INTEGRAZIONE MODALE BICI TRENO ED IN PARTICOLARE AL SERVIZIO DI TRASPORTO DELLE BICI SUI TRENI (*TRENO + BICI*)

FIAB insiste affinché già in fase di progettazione dei nuovi materiali ferroviari si preveda il trasporto di un numero adeguato di bici, almeno 15 per convoglio. Questo tipo di richiesta non riguarda i soli mezzi in fase di progettazione, ma anche e soprattutto quelli già circolanti attraverso interventi di adeguamento: la sostituzione di alcuni sedili fissi con altri ribaltabili permetterebbe di creare su alcuni convogli una zona polifunzionale per trasporti passeggeri, colli ingombranti e biciclette (accorgimento adottato, ad esempio, nel trasporto locale francese).

E proprio sulla creazione di spazi polifunzionali Fiab sta avanzando le proposte di maggior interesse: sulle carrozze dei treni a lunga percorrenza, ad esempio, l'obiettivo è quello di individuare alcuni spazi bici (dedicare 12 posti alla bicicletta significherebbe "sacrificare" due soli compartimenti) copiando, ancora una volta, i cugini francesi. L'adozione di posti bici sui treni a lunga percorrenza (in una prima fase sperimentale basterebbe una coppia di treni notturni sulla direttrice Nord - Sud) permetterebbe, tra l'altro, il coinvolgimento di enti locali interessati al cicloturismo con auspicabili rapidi recuperi degli investimenti, peraltro davvero ridotti, necessari per l'adattamento dei convogli. A tal proposito Fiab, raccolta la disponibilità della Fondazione Rico Semeraro di Lecce di farsi carico del noleggio della coppia di bagagliai da aggiungere ad un treno Trieste - Lecce, ha chiesto a Trenitalia un preventivo da sottoporre alla Fondazione. L'azienda ferroviaria sta attualmente valutando la richiesta e, se non ci saranno intoppi tecnici, già il prossimo anno potremo vedere aperto un canale treno + bici sulla lunga percorrenza della dorsale adriatica fino al Salento, terra con interessantissimi sbocchi cicloturistici.

Altre soluzioni per il trasporto bici sono individuabili nello spazio bagaglio di alcuni motrici e, forse l'idea che potrebbe dimostrarsi tra le più semplici e al tempo stesso geniale, nelle bisarche ovvero in quei convogli utilizzati per il trasporto delle automobili su rotaia. Il ragionamento è semplice: dove sta un'auto stanno molte bici. D'altra parte si è già constatato un utilizzo promiscuo auto e moto, quest'ultime sistemate lungo la larghezza del carro e legate al fondo di questo: con le bici si potrebbe fare lo stesso.

Sempre sul fronte del materiale ferroviario vi è poi stata a maggio la presentazione del nuovo treno Minuetto sul quale Fiab ha dimostrato la possibilità di trasportare cinque bici per ogni modulo e non solo tre come era nelle intenzioni iniziali di Trenitalia. Così come da Fiab arriva il consiglio di disporre

le bici in verticale appese ad appositi ganci in luogo dell'attuale posizione orizzontale. I ganci consentirebbero in effetti una migliore manovra di carico/scarico e forse anche un carico di otto bici. Avranno invece i ganci le nuove vetture a doppio piano in progetto che entreranno in produzione nel 2006 e che potranno così ospitare ben 18 bici per convoglio.

Anche laddove alcuni importanti battaglie sono state vinte, l'impegno di Fiab non viene meno: il trasporto bici nelle sacche sui treni ad alta velocità è ormai una realtà e tuttavia rimane aperta la questione dei treni notte con cuccette, attualmente accessibili solo ai ciclisti appartenenti ad uno stesso gruppo.

Fiab sta portando avanti altre iniziative volte ad agevolare l'integrazione treno + bici. Alcune testimonianze sono gli accordi tariffari regionali (già due sono stati confermati, in Lombardia ed in Emilia Romagna, ed ora si sta tentando di vararne un altro per il Nord Ovest mentre a Genova è entrata in vigore la tariffa "Bicittà" che consente il trasporto della bici in ambito urbano a soli 1,35 Euro la corsa), la sistemazione degli scivoli lungo le scalinate per facilitare l'accesso delle biciclette nelle stazioni, l'individuazione di spazi esterni alle stazioni da riservare al parcheggio attrezzato delle biciclette o, ancora, la previsione di punti di noleggio bici nelle stazioni arrivando, più in generale, all'apertura di vere e proprie velostazioni.

Da non dimenticare, infine, l'attività di comunicazione: Fiab chiede di pubblicizzare adeguatamente il servizio treno + bici attraverso l'affissione di manifesti, specie nelle stazioni di medie dimensioni ovvero laddove più alta è la probabilità che il manifesto stesso venga notato dal viaggiatore, ma anche su sito internet.

Intanto, lunedì 12 aprile 2004, Pasquetta, si è tenuta la Giornata Nazionale Bicintreno. È stato scelto il lunedì di Pasqua per dare un forte segnale di utilizzo della mobilità ecosostenibile (treno e bici) nel giorno in cui notoriamente strade ed autostrade sono intasate dal traffico. In molti non si sono lasciati sfuggire l'occasione di trasportare la propria bicicletta gratuitamente sui treni autorizzati al trasporto bici al seguito.

Tutti i gruppi Fiab si sono adoperati organizzando gite treno + bici con visite a località di notevole interesse storico, naturalistico e culturale lungo itinerari meno battuti dai grandi flussi di traffico turistico. La giornata ha significato dunque l'occasione per promuovere l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata dietro alla quale rimangono insidiosi inquinamento, congestione stradale e rischio incidenti. □ *Romolo Solari*

bicistaffetta da parte delle amministrazioni comunali e provinciali. È stata ovunque superiore alle più ottimistiche attese, la Fiab ha allacciato rapporti che dovrebbero dare risultati a breve termine ossia:

1) Fiab come partner della Consulta delle Province, per la giornata nazionale del Po, la prima domenica di giugno, per quanto riguarda manifestazioni ciclo-turistiche

2) adozione del progetto Fiab, come segnaletica per i tracciati cicloturistici sempre da parte della Consulta delle Province

3) incarico a Fiab per una cartoguida del Po dal-

la sorgente alla foce. Un ringraziamento a tutti i partecipanti che, anche divertendosi, hanno contribuito a far conoscere Bicalitalia e la Fiab. □

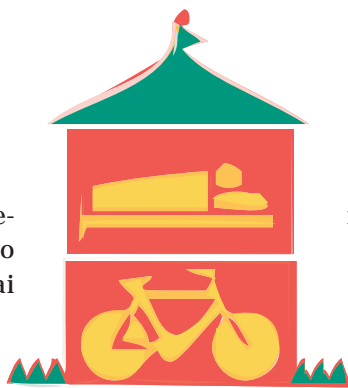
G. Fantini

Sta

suscitando un grande interesse Albergabici, il nuovo servizio online della Fiab dedicato ai cicloturisti e ai cicloescursionisti che viaggiano con le loro biciclette in Italia. Finora quasi 400 strutture in tutte le regioni italiane, tra alberghi, pensioni, ostelli, affittacamere e cam-

peggi, si sono registrate autonomamente e il database che ne risulta è sicuramente il più completo in Italia nel suo genere. Ricordiamo che l'obiettivo di Albergabici non è certificare le strutture in qualche modo idonee ai ciclisti, ma ha lo scopo di mettere in rete utili informazioni, altrimenti difficilmente reperibili, per chi viaggia in bicicletta o semplicemente intende effettuare alcune cicloescursioni nei dintorni del luogo scelto per le vacanze.

Navigando nelle pagine dedicate sul sito della Fiab, si può scoprire, tra l'altro, se in una data località è segnalato un albergo che abbia un riparo coperto e sicuro per le proprie bici, o se dispone di una piccola officina o di un noleggio biciclette. Inoltre chi, da ciclista, ha finora considerato i pasti di molti alberghi italiani poco adatti ai ciclisti, potrà qui sapere invece dove è disponibile un



albergabici

menu rinforzato e chi può preparare cestini adeguati da portarsi via per pranzo. Ci sono numerose altre informazioni utili, come la distanza dalla stazione ferroviaria più vicina e se la struttura dispone di mappe con percorsi cicloturistici o abbia guide a disposizione. Anche il portafoglio ha la sua im-

portanza, per questo vi consigliamo di visitare il sito prima di organizzare una vacanza o un weekend in Italia, perché molte strutture offrono sconti o condizioni particolari per i soci Fiab.

Invitiamo i soci che usufruiranno del servizio a indicare eventuali incongruenze tra i dati segnalati e i servizi effettivamente riscontrati, così da poter modificare i dati che non corrispondono alla effettiva situazione. Inoltre i dati inseriti devono essere aggiornati dalle singole strutture almeno ogni anno, garantendo così una informazione precisa e trasparente.

I cicloturisti o le strutture ricettive che volessero maggiori informazioni possono scrivere alla Segreteria Organizzativa Fiab: fax 02-700433930
e-mail: albergabici@fiab-onlus.it □ *Michele Mutterle*

Targa FIAB / Comieco

FARE LA RACCOLTA DIFFERENZIATA E SCEGLIERE LA BICICLETTA PER LA MOBILITÀ URBANA: DUE OPERAZIONI SEMPLICI CHE FANNO BENE ALL'AMBIENTE.

Q

uesta la considerazione che ha sancito un'immediata intesa tra Comieco, il consorzio nazionale per il recupero e il riciclo degli imballaggi a base cellulosica, e Fiab.

La collaborazione si è recentemente concretizzata con la produzione, ad opera del consorzio, di 15.000 targhe (rigorosamente in cartoncino) che possono essere applicate in bella mostra sulla propria bicicletta per mezzo di semplici fascette. Il messaggio della targa mira a

promuovere Fiab e l'utilizzo della bicicletta, ma è anche vero che questo piccolo ma sgarriante oggetto applicato sulla propria bici può aiutare a renderla più visibile nel grigiore del traffico cittadino con evidenti benefici alla sicurezza del ciclista.

La passione di Comieco per la bicicletta non è una novità: già dall'anno passato i dipendenti delle due sedi di Milano e Roma possono contare su una flotta di biciclette aziendali per i propri spostamenti urbani, un'ini-



ziativa piaciuta anche a Legambiente che l'ha segnalata nel premio per l'innovazione amica dell'ambiente.

Oggi, chiunque ne faccia

richiesta, potrà ricevere questo simpatico gadget. È sufficiente richiederlo alla Segreteria Gen. Fiab, Via Col Moschin, 1 - 30171 Mestre (VE). □ *Andrea Coscia*

www.fiab-onlus.it

il sito di chi ha a cuore la bicicletta

IL sito ufficiale della Fiab, grazie soprattutto al lavoro continuativo totalmente volontario del webmaster Stefano Gerosa, sempre di più sta diventando un punto di riferimento indispensabile per chi si occupa di ciclabilità e per i soci che vogliono essere informati sulle iniziative nazionali e delle singole associazioni. Negli ultimi mesi sono state superate più volte le 1.000 visite *giornaliere*, numero di tutto rispetto se si considera il settore di nicchia di cui si occupa la FIAB.

Dando un'occhiata alle statistiche si scopre che le pagine più visitate sono quelle che segnalano le novità e le news di vario genere, segno che gran parte dei visitatori ritornano spesso al sito, o che hanno impostato la nostra home page come la pagina da cui iniziano la loro navigazione. Molto visitate sono anche le sezioni su vacanze in bicicletta e sulle varie iniziative Fiab.

Ma cosa altro si può trovare nel sito? Scopriamolo insieme.

Innanzitutto l'elenco delle associazioni aderenti alla Fiab. Sono oramai più di 60 in quasi tutte le regioni italiane. Per ogni associazione è possibile risalire ai numeri di telefono, agli indirizzi di posta elettronica e al loro sito web. All'interno del sito della Fiab ogni associazione aderente ha uno spazio in cui può autonomamente inserire le news locali e promuovere le gite di più giorni da loro organizzate. Le ultime 4 news inserite dalle associazioni compaiono anche in home page, diffondendo quindi a livello più ampio le

notizie o le iniziative più importanti a livello locale.

Un'altra sezione news è quella in cui vengono segnalate di volta in volta le ultime notizie su treno + bici, sulle buone pratiche a livello di amministrazione, sulle pubblicazioni librarie nel campo dell'educazione alla mobilità e su varie inizia-

Cicloturismo, Treno + Bici e a Ruotalibera per gli argomenti che non rientrano nelle sezioni precedenti. In vista delle vacanze, la sezione dedicata al cicloturismo è frequentatissima. A proposito di tempo libero da non trascurare è la sezione "vacanze in bicicletta" con no-

mezzo per il tempo libero.

La sezione tecnica - con le normative aggiornate per la ciclabilità, i piani per la mobilità ciclabile prodotti nelle varie città italiane e straniere, gli atti di convegni e i progetti che la Fiab ha prodotto per i Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture - sono ben conosciute da architetti, urbanisti, amministratori e in generale dagli addetti ai lavori che qui trovano tutte le informazioni necessarie per la loro attività di professionisti che operano a favore della bicicletta. In questa sezione si trova il documento FIAB *Orientamenti e linee guida per la ciclabilità urbana* che rappresenta un importante contributo per l'avanzamento della cultura della ciclabilità in Italia.

Vi sono poi altri siti Fiab, sempre curati da Gerosa:

✓ www.bimbibici.org che contiene informazioni e resoconti sulla iniziativa con cui ogni anno a maggio facciamo pedalare decine di migliaia di bambini in 120 città italiane

✓ www.bicitalia.org con la mappa della rete nazionale di percorsi cicloturistici che la Fiab propone.

Naturalmente non è possibile riassumere in poche righe tutto quello che si può trovare navigando all'interno del sito della FIAB. Si consiglia quindi di visitarlo con attenzione perché ad ogni click si può scoprire qualcosa di nuovo.

A proposito, se perdetevi questa newsletter, niente paura, andate nel sito www.fiab-onlus.it da dove è possibile scaricarla in formato integrale. □

Michele Mutterle



tive ciclistiche anche di altre organizzazioni rispetto alla Fiab. In una apposita finestra compaiono inoltre gli ultimi 4 comunicati stampa della Fiab, tenendo quindi sott'occhio ciò di cui ci stiamo maggiormente occupando negli ultimi giorni. L'interattività è garantita dalle petizioni on-line che negli ultimi mesi abbiamo lanciato, come quella per il miglioramento del servizio treno + bici o per il riconoscimento della FIAB da parte del Ministero dell'Ambiente.

Lo spazio per i dibattiti, il Forum Fiab, è aperto a tutti i visitatori del sito, ed è suddiviso in 4 sezioni: Ciclabilità Urbana,

tizie sulle grandi reti cicloturistiche europee, arricchita da diari di viaggio e consigli su come organizzare escursioni e ciclovacanze. Grande interesse hanno suscitato in questa sezione le esaurienti pagine dedicate al cicloturismo con bambini, che sembra siano le uniche specifiche sull'argomento in Italia.

Di Albergabici parliamo in un'altra parte di *Adb*; si ricorda solo che in questa sezione si possono trovare utili informazioni, non reperibili altrove, sui servizi offerti ai cicloturisti da centinaia di strutture ricettive italiane.

Il sito non è visitato solo da chi considera la bicicletta come



Per il Riutilizzo delle Ferrovie Dismesse

LA CONFEDERAZIONE MOBILITÀ DOLCE, COSTITUITASI NEL LUGLIO SCORSO PER INIZIATIVA DI UNA DOZZINA DI ENTI ED ASSOCIAZIONI (VEDI AMICI DELLA BICICLETTA N. 4/2003), HA SCELTO LE FERROVIE DISMESSE COME PRIMO CAMPO DI INIZIATIVA SUL QUALE SVILUPPARE LE PROPRIE ATTIVITÀ DI INDAGINE, SENSIBILIZZAZIONE E PROPOSTA.

L24 aprile scorso si sono riuniti a Milano, ospiti del DiAP-Laboratorio di Pianificazione del Territorio e dei Trasporti del Politecnico di Milano, qualificati esperti e rappresentanti delle diverse organizzazioni riunite in CoMoDo per discutere in un apposito seminario gli obiettivi e le strategie d'azione e per prendere in considerazione vari aspetti relativi al recupero dei sedimi delle ferrovie dismesse.

Francesco Midiri, avvocato, ha introdotto la questione del regime proprietario dei sedimi abbandonati e delle possibilità concrete di acquisizione.

Tullio Berlinghi, funzionario della Camera dei Deputati, ha avanzato l'ipotesi di garantire la conservazione dei sedimi dismessi attraverso un vincolo urbanistico o ambientale.

Come ha illustrato Alessandro Toccolini dell'Università degli Studi di Milano, Presidente dell'Associazione Italiana Greenway, il tema della conservazione e della valorizzazione delle infrastrutture che innervano il territorio, anche quando hanno dismesso le originarie ragioni connesse al trasporto collettivo su ferro, possono sovente trovare nuove opportunità funzionali ed economiche e comunque sono sempre depositarie della storia sociale ed economica del

Paese, sono testimonianze spesso rilevanti di tecnica ed architettura, sono elementi caratterizzanti del paesaggio. In altri termini risorse culturali e ambientali in senso pieno.

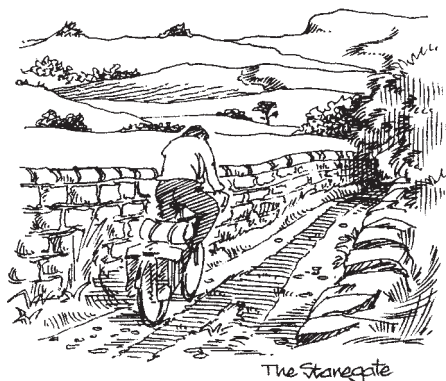
Un primo censimento, ancora approssimativo, individua oltre 5.000 chilometri di linee ferroviarie dismesse sparse su tutto il territorio nazionale e nelle più disparate condizioni. Certamente non tutte sono suscettibili di recupero e molto diverse possono essere le modalità di riutilizzo: la riattivazione come ferrovia turistica, la trasformazione in percorso ciclabile, la semplice conservazione e valorizzazione di manufatti, tracciati, come museo di archeologia industriale disteso nel paesaggio. Modalità di riutilizzo, peraltro, non necessariamente alternative tra di loro, ma spesso compresenti.

A Vincenzo Barone, economista, è toccato il compito di illustrare le possibili fonti di finanziamento dei progetti di recupero delle ferrovie dismesse a livello comunitario, nazionale e regionale.

Silvio Cinquini, Presidente dell'Associazione Ferrovie Turistiche Italiane, ha sostenuto la non conflittualità tra l'eventua-

le riutilizzo ferroviario dei sedimi dismessi e la loro trasformazione in greenway.

Significative sono le esperienze illustrate nel corso del meeting: da Roberto Busi, dell'Università di Brescia e Presidente del CeSCAM della stessa Università, sul



riutilizzo del sedime ferroviario dismesso nella città di San Remo; da Maria Concetta Parrinello della Regione Sicilia sui programmi di riutilizzo e valorizzazione di un primo lotto dei 650 km di rete in disuso nell'isola; e dai rappresentanti delle associazioni che gestiscono le pochissime ferrovie turistiche attualmente attive in Italia.

Allora che fare per evitare, innanzitutto, che nel frattempo il patrimonio immobiliare passi di mano e diventi irrecuperabile, magari solo per soddisfare esigenze di cassa degli enti propieta-

ri o per soddisfare qualche appetito speculativo?

A Gigi Riccardi, presidente FIAB, e ad Albano Marcarini, urbanista e geniale viaggiatore, è toccato trarre le conclusioni operative da un ricco scambio di informazioni e suggerimenti. Accanto alla necessità di approfondire gli strumenti e le procedure tecnicamente più efficaci per promuovere gli interventi di recupero, sono state individuate due linee fondamentali di azione.

E' indispensabile far crescere nell'opinione pubblica, a cominciare dagli aderenti alle associazioni confederate, la consapevolezza del patrimonio rappresentato dalle tratte ferroviarie abbandonate e farle riconoscere come ricchezza del proprio territorio.

Contestualmente è indispensabile istituire un presidio normativo che salvaguardi la possibilità di acquisizione al demanio pubblico o quantomeno la fruibilità pubblica dei sedimi ferroviari. A tal fine, ovviamente, è indispensabile l'attenzione e la lungimiranza di politici ed istituzioni, che CoMoDo - e singolarmente le associazioni aderenti, tra le quali la FIAB senza dubbio - non mancherà instancabilmente di sollecitare. □ *Beppe Ferrari*

PREMI ALLE ASSOCIAZIONI FIAB PIÙ NUMEROSE

L'ASSEMBLEA ORDINARIA FIAB SVOLTASI A LECCE IL 27 E 28 MARZO SCORSI È STATA ANCHE L'OCCASIONE PER PREMIARE LE ASSOCIAZIONI CHE PIÙ SONO CRESCIUTE RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE SIA IN VALORE ASSOLUTO SIA IN PERCENTUALE. LA SFIDA, CHE SI RIPROPONE ORMAI CON CADENZA ANNUA, HA VISTO LA PREMIAZIONE DI QUATTRO ASSOCIAZIONI "VIRTUOSE" IN ALTRETTANTE CATEGORIE

Di seguito, nel dettaglio, i diversi piazzamenti:

Per il maggior numero di soci;

- 1) Ciclobby Milano con 670 soci
- 2) AdB Verona con 548
- 3) AdB Mestre con 403

Per il maggior incremento in valore assoluto.

- 1) Aruotalibera Pordenone con 94 in più nel 2003 rispetto al 2002
- 2) AdB di Verona con 93 soci in più
- 3) Parimerito Ciclodì Lodi e Ciclobby Milano con 82 soci in più.

Per il maggior incremento percentuale rispetto all'anno precedente, partendo da un minimo di 50 soci;

- 1) Ciclodì di Lodi con 70,3 % di aumento
- 2) Aruotalibera Pordenone con 70,1 %
- 3) Tuttinbici Vicenza con il 50 %

Per il maggior numero di soci in percentuale rispetto agli abitanti del Comune;

- 1) Ciclodì di Lodi con 4,71 soci ogni 1000 abitanti
- 2) Aruotalibera Pordenone con 4,67
- 3) AdB di Siena con 3,8

Solo le prime classificate (Ciclobby Milano, Aruotalibera Pordenone, Ciclodì Lodi e AdB Siena, quest'ultima, in realtà, terza, ma preceduta da due associazioni già premiate in altre categorie) ha avuto diritto ad un premio che si è concretizzato in una partecipazione gratuita al Cicloraduno Fiab 2004 di Venezia, ovvero al corso Fiab per accompagnatori cicloescursionistici che si

è tenuto a Reggio Emilia dall'8 all'11 luglio o ancora al corso residenziale per quadri Fiab al parco di San Floriano (PN) dal 23 al 28 agosto.

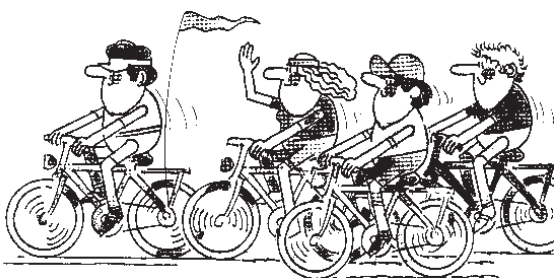
Analizzando la classifica, spicca l'affascinante sfida tra Ciclodì Lodi e Aruotalibera Pordenone: le due associazioni si contendono il primato assoluto in ben tre categorie su



quattro. Quest'anno l'hanno spuntata i lombardi, primi per il maggior incremento percentuale e per il maggior numero di soci rispetto ai residenti, ma il distacco sui friulani è veramente minimo: vedremo un altro anno se riuscirà il sorpasso.

Dal confronto poi dei risultati di quest'anno con quelli dell'anno scorso notiamo qualche conferma, ma anche qualche interessante sorpresa. Ciclobby Milano, ad esempio, mantiene il suo primato in quanto a numero di soci iscritti (nel 2002 erano 588), ma se guardiamo l'incremento in valore assoluto, l'associazione del capoluogo lombardo cede il gradino più alto del podio all'agguerritissima Aruotalibera di Pordenone. Interessante è poi il caso di Ciclodì Lodi: vittoriosa in ben due categorie nel 2003, l'associazione del piccolo capoluogo lombardo, per il secondo anno consecutivo, sale anche sul podio della classifica degli incrementi in valore assoluto con più 92 soci dal 2001 al 2002 e con un altrettanto deciso più 82 soci nel successivo 2002-2003. Grandi aspettative, infine, dalla Toscana: per il secondo anno, AdB Siena si piazza al terzo posto nella categoria che premia l'associazione con il maggior numero di soci rispetto alla popolazione residente. Chissà che il premio vinto quest'anno non sia d'incentivo a fare qualche ulteriore passo in avanti. □

Michele Mutterle e Andrea Coscia



N

FILM SULLA BICICLETTA

Un mese di novembre dello scorso anno Fiab, il Cinit (Cineforum Italiano di Mestre) e il Comune di Venezia hanno organizzato tre serate dedicate alla proiezione di film sul tema della bicicletta. Un'iniziativa particolare che ha suscitato l'interesse di due categorie, i cinefili e i ciclofili, che non hanno tante occasioni per incontrarsi.

Il Cinit (Cineforum Italiano) è riuscito in questa difficile impresa di avvicinamento censendo nella propria videoteca un elenco di film nei quali la bicicletta fa da protagonista. Si va dal film d'autore al cartone animato, dal film italiano a quello iraniano. Ma ecco l'elenco dei titoli presenti nella videoteca Cinit:

✓ **LES MISTONS / IMONELLI** (Francia, 1958, b/n, 23')
Di François Truffaut Con Gérard Blain e Bernadette Lafont.

✓ **TOTÒ AL GIRO D'ITALIA**
(Italia 1948, b/n, 88')

Di Mario Mattoli Con Totò, Isa Barzizza, Giuditta Rissone, Walter Chiari, Mario Castellani, Carlo Ninchi, Fulvia Franco, Mario Riva, Luigi Pavese, Fausto Coppi, Gino Bartali, Fiorenzo Magni, Louison Bobet, Freddy Kubler.

✓ **LE BICICLETTE DI PECHINO**
(Cina/Taiwan/Francia 2001, col, 113')

Di Xiaoshuai Wang Con Lin Cui (Guei Liangui), Xun Zhou (Qin), Yuanyuan Gao (Xiao), Shuang Li (Da Huan), Yiwei Zhao (il padre di Qin), Yan Pang (la madre di Qin), Fangfei Zhou (Rongrong), Mengnan Li (Qiu Sheng).

✓ **IL CICLISTA** (Iran 1989, col, 76')
Di Mohsen Makhmalbaf Con Moharram Zeynalsadeh

✓ **CUBA LIBRE - VELOCIPEDI AI TROPICI**
(Italia 1997, col, 90')

Di David Riondino Con Sabina Guzzanti, David Riondino, Antonio Catania, Remo Remoti

✓ **2 SECONDI** (Canada 1998, col, 100')
Di Manon Briand

✓ **BOY ON A BICYCLE** (GB, 1965, b/n, 25')
Di Ridley Scott

✓ **PAPERINO E LA BICICLETTA** (Usa, 1950, col, 5') Di Walt Disney

Non riportiamo per brevità le trame dei diversi film: è possibile chiedere una scheda riassuntiva dei film direttamente all'indirizzo di posta elettronica della nostra redazione: adb@fiab-onlus.it.

Ma c'è dell'altro: il Cinit si è reso anche disponibile al prestito delle videocassette, dietro rimborso delle spese di spedizione.

Il contatto è il seguente: CINIT - Cineforum Italiano - Via Manin 33/1 - 30174 Venezia Mestre - tel. 041.962225 fax 041.962225 e-mail: info@cinit.it □

Recensioni

TITOLO: Bicicletta e Salute

AUTORE: Marco Pierfederici

EDITORE: Ediciclo Editore

PREZZO: Euro 11,36 **PAGINE:** 136

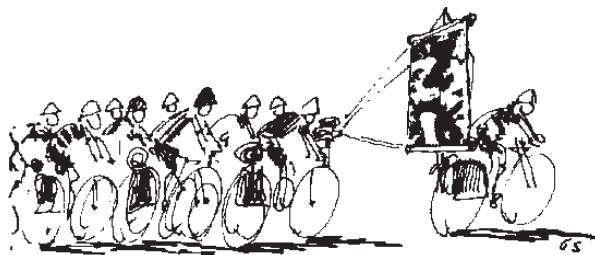
Marco Pierfederici, laureato in medicina e chirurgia, specializzato in medicina dello sport e in scienza dell'alimentazione e dietetica all'Università di Milano vince un'importante sfida: scrivere un libro ricco di consigli preziosi non solo per chi pratica ciclismo agonistico, ma anche per i ciclamatori e per i pedalatori della domenica.

Bicicletta e Salute è, infatti, un vero riferimento per quanti decidono di trarre il massimo beneficio praticando il ciclismo. Nella prefazione, Francesco Moser chiarisce che pedalando è sempre bene essere consapevoli delle proprie

potenzialità come dei propri limiti: meglio non improvvisare, dunque, specie se si ha intenzione di forzare la pedalata.

Il libro è un concentrato di schede tecniche e suggerimenti che vanno dall'organizzazione dell'allenamento più

proficuo, alla corretta alimentazione, fino alla scelta dell'abbigliamento più adatto alle diverse condizioni meteorologiche. Da segnalare due interessanti sezioni dedicate alle donne e agli ultrasessantenni. □ *Andrea Coscia*



TITOLO: Minima Pedalia

EDITORE: Ediciclo Editore

PREZZO: Euro 13,00 **PAGINE:** 246

Si può fare un viaggio lungo dieci mesi percorrendo quasi esclusivamente la distanza che separa il posto di lavoro da casa propria? L'ultima fatica letteraria e, qui è d'obbligo, agonistica di Emilio Rigatti dimostra che è possibile. E, in bicicletta, senza stress.

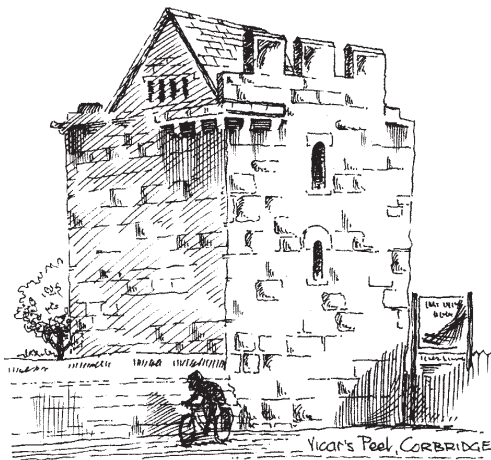
Lo scrittore friulano, dopo averci condotto lungo "La strada per Isanbul" (Ediciclo Editore) ci invita ad un nuovo viaggio, un viaggio fatto non di lunghe distanze e di posti nuovi, piuttosto un viaggio di sensazioni. Già, perché pedalando insieme a Rigatti si avverte la bellezza derivante dal percorrere ogni giorno i soliti otto chilometri, riscoprendo in quel solito tragitto, colori, profumi, sensazioni sempre nuove e diverse.

Appendere il volante al chiodo e ricominciare a godere della bellezza della quotidianità e al tempo stesso riscoprire una condotta di vita più consona alla comune voglia di stare bene ridefinendo spazi e luoghi, tempi e ritmi.

Questo bellissimo libro contiene poi al suo interno un vero e proprio "Manuale per smettere di andare in automobile". Più che una dichiarazione di guerra alle quattro ruote, si tratta di un utilissimo strumento fatto di suggerimenti e idee per allargare le proprie vedute scoprendo quante volte potremmo decidere di evitare di portare a spasso l'auto. □ *Andrea Coscia*

LA CICLOGUIDA DELLA MUZZA

Il Canale della Muzza è uno dei più importanti canali irrigui della Lombardia. Prende le sue acque dall'Adda a Cassano e le restituisce a sud di Lodi, presso Castiglione d'Adda. Per oltre 70 km segna il paesaggio agricolo del Lodigiano con un sottile nastro azzurro. Il Consorzio di Bonifica Muzza Bassa Lodigiana con il contributo della Direzione Agricoltura della Regione Lombardia (progetto comunitario Rever Med) ha pubblicato una guida cicloturistica lungo le strade che seguono il canale. Si tratta di un vero e proprio vademecum per il ciclista in un viaggio di scoperta fra le campagne e le acque del Lodigiano. Seguendo le sponde del canale, rigorosamente precluse al traffico dei veicoli a motore, si possono riconoscere i tratti fondamentali del paesaggio padano fra pioppeti, campi di foraggio, rogge, cascine e villaggi. La guida, curata da Albano Marcarini, con la collaborazione dei tecnici consorziali, della D.G. Agricoltura Regione Lombardia, dell'URBIM Lombardia, della cooperativa R.E.A. e della Provincia di Lodi, è corredata da fotografie e acquerelli e si presenta in un pratico formato tascabile. Inoltre, di particolare spicco, la cartografia a scala 1:30.000, a colori, di tutto il percorso con l'indicazione delle attrattive, dei punti sosta e del tipo di fondo stradale. Nella guida è pure illustrata la rete ciclabile in via di realizzazione da parte della Provincia di Lodi. Questa pubblicazione corona l'impegno del Consorzio Muzza Bassa Lodigiana per la valorizzazione culturale e turistica del territorio e fa seguito agli interventi già realizzati negli scorsi anni, relativi ai percorsi ambientali della Muzza. La guida è disponibile al pubblico al prezzo di Euro 8.00 presso la sede del consorzio a Lodi, in via Nino dall'Oro 4, 26900 Lodi - tel.0371-420189 (8.30-12.30 14.00-17.00) e-mail: cmuzza@muzza.it Stefano Caserini e Irene Mancini



Pedalando sulle antiche mura toscane

Lucca vista dall'alto in un nuovo itinerario proposto dai Trek&Bike Hotels

Per gli amanti del cicloturismo, la Toscana è un vero paradiso, con una grande quantità di percorsi ben segnalati, apprezzati dagli amanti dell'attività all'aria aperta.

Particolare ed insolito è l'itinerario che permette ai cicloturisti di ammirare le bellezze della città di Lucca da una prospettiva diversa. La "Passeggiata delle mura" offre infatti l'occasione unica di pedalare sulle mura cittadine, ammirando il centro storico dall'alto degli antichi bastioni. Il percorso può proseguire all'interno del centro, in gran parte chiuso al traffico, o nella campagna circostante, immergendosi nella natura del Parco del fiume Serchio, i cui argini sono stati trasformati in pista ciclabile.

L'itinerario non è che una delle molte proposte del sito www.trekbike.it, che offre la possibilità di scaricare gratuitamente numerosi road books completi di mappe dettagliate, disponibili anche in inglese e in tedesco. L'offerta è molto varia ed articolata su tutto il territorio nazionale e spazia dai percorsi più semplici, da percorrere con tutta la famiglia, fino a tracciati per esperti, con dislivelli e pendenze impegnative.

Punti di sosta ideali lungo i percorsi sono i Trek&Bike Hotels, che propongono servizi mirati alle esigenze di chi ama trascorrere le proprie vacanze all'aria aperta, visitando il territorio muovendosi a piedi o in bicicletta. Deposito custodito per le biciclette, menù dedicati e un programma di tour guidati sono solo alcuni esempi delle molte attenzioni rivolte alla clientela.

Situati in zone di sicuro interesse, i Trek&Bike Hotels permettono agli amanti del trekking e delle due ruote di partire alla scoperta del territorio, conoscendone il patrimonio naturalistico, artistico e culturale. Con una particolare attenzione, naturalmente, alla secolare tradizione enogastronomica italiana.

Per informazioni e per richiedere il catalogo gratuito: Consorzio Green Italy - Trek&Bike Hotels, via Due Riviere 77, 28831 Baveno (VB), tel 0323 922034, fax 0323 916252, www.trekbike.it, info@trekbike.it.

Trek&Bike Hotel Carignano - Lucca - www.hotelcarignano.it - hotelcarignano@tin.it Tel. 0583 329618 Red

F

irenze in bici, se non proprio una realtà per tutti è per lo meno il sogno di molti. Informazioni ciclistiche sulla città si trovano sul sito www.firenzeinbici.net.

Il sito è stato lanciato due anni fa per iniziativa di Gianni Lopes Pegna, un informatico che fa parte dell'associazione locale FIABCittà Ciclabile, ma che sentiva la necessità di allargare il dibattito, coinvolgendo anche

associazioni diverse come Legambiente, UISP, i Verdi, Lilliput o semplici cittadini che volevano dire la loro sui problemi legati alla ciclabilità nella loro città, lanciare proposte, stimoli o anche critiche sull'operato dell'amministrazione e dell'ufficio della Mobilità Alternativa (alias ufficio Bici), con l'idea che l'esperienza di ciascuno può essere utile a tutti.

Il sito bello e stimolante con 5 link (associazione Città

Ciclabile, Florence Bike Pages, FIAB, Firenze Social Forum e la Rete di Lilliput) è diventato una piccola fucina di idee, sul quale danno il loro contributo non solo ciclisti, ma anche esponenti politici. Vi è una mappa attiva delle reti ciclabili realizzate all'interno della città, informazioni su dove noleggiare una bici, su dove stare a Firenze, su come usufruire del servizio di trasporti delle bici sul treno o riciclare il proprio mezzo. Vi è tra le altre

cose uno spazio chiamato "i tuoi suggerimenti sono preziosi", dove vengono indicati itinerari sicuri o punti pericolosi da evitare, non manca un gadget shop, l'elenco degli eventi a tutto campo riguardanti la bici e tutti gli aggiornamenti sulle ultime decisioni prese per la circolazione in città. Consiglio a tutti di darvi un'occhiata e di prendere eventualmente spunto per iniziare un simile forum anche in altre realtà. □ Doretta Vicini

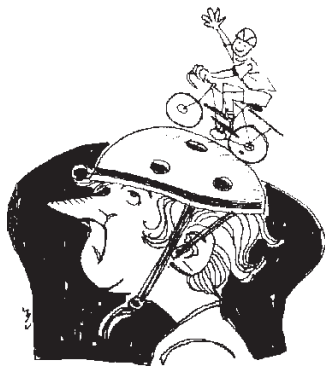
SITO WEB DI FIRENZE

BTB IN BICI

La pratica sportiva è vista sempre più come un modo per migliorare la qualità della vita e raggiungere il benessere fisico. Una buona parte della popolazione italiana, circa il 30% del totale, pratica con continuità almeno uno sport e un numero altrettanto significativo di persone (circa il 31% dei residenti) svolge un'attività fisica leggera, come bicicletta, nuoto o passeggiate di almeno due chilometri.

Il Trentino-Alto Adige è la regione con la percentuale più alta di persone che praticano sport con continuità e si distingue per la particolare diffusione del ciclismo (11,7% di coloro che praticano sport) e risulta al secondo posto, dietro la Valle d'Aosta, per numero di tesserati Coni o Federazioni sportive (fonte: Istat).

Sulla base di questi dati, la Banca di Trento e Bolzano (Btb) ha studiato una linea di prodotti per gli sportivi chiamata "Modulo Sport" che offre una serie di servizi per tutti coloro che praticano uno sport. Al momento esistono "Btb in Bici", "Btb Golf Club" e "Btb in Vela".



Il conto "Btb in Bici" offre i tradizionali servizi bancari e un prestito personale che potrà essere utilizzato dal cliente per l'acquisto della nuova bicicletta o per il rinnovo della propria attrezzatura sportiva. L'offerta prevede, compreso nel canone mensile, anche una polizza assicurativa che costi-

tuisce il plus più importante nonché una novità assoluta nel panorama bancario italiano: essa è stata, infatti, realizzata in esclusiva per la Banca di Trento e Bolzano e tutela il ciclista durante la pratica sportiva. La polizza offre tre coperture fondamentali che sono fornite tramite un numero verde attivo 24 ore su 24 e a tale scopo è stata prevista una speciale tessera. Anzitutto viene garantita l'assistenza stradale per la bicicletta incidentata e/o inutilizzabile attraverso l'invio di un mezzo di soccorso adeguato per trasportarla all'officina più vicina o al domicilio dell'assicurato. L'assicurazione fornisce anche un consulto medico telefonico qualora occorra accertare lo stato di salute del ciclista mettendo a disposizione, in ogni momento della giornata e ogni giorno della settimana, lo specialista per fornire qualsiasi informazione di carattere sanitario, per i contatti o gli accertamenti necessari per affrontare la prima emergenza. Ulteriore copertura inclusa nella polizza è quella garantita nel caso in cui l'assicurato necessiti di un trasporto in autoambulanza. L'assicurazione, infatti, provvede ad organizzare il trasferimento inviando il mezzo di soccorso nel più breve tempo possibile facendosi carico delle spese di trasporto.

Al costo di un normale conto corrente bancario, il ciclista può dunque ottenere anche un'assicurazione creata in base alle sue specifiche esigenze e con coperture che lo interessano realmente e che possono rendere il suo hobby più sicuro e privo di fastidiosi inconvenienti. □

Manuela Demattè



"LA NUITÀ" (in varesotto)

A Vares,
da un pù de temp in scià,
ghe una bella "nuità".
L'è mia la rivuluziun
del traffich,
o dei parchimetri
per la sosta;
questa, l'è una proposta,
che la và pusè in là,
te la fa: CICLO CITTÀ.
La te invida,
ha rilancià la bicicletta,
per alleviagh
del smogk ul pes,
ai stràa de Vares.
La te invida,
ha fa 'n passeggiava,
par riscupri la bellezza
de vess par strava.
Se vòurum alleggeri
sti scappament,
e respiràa un mument;
se vourum
che quj bei nasitt,
in caruzzina o passegin,
fàghen mia de camin,
lasemes ciapà
da questa "nuità".
Ai nostar pèe dunca,
la risposta;
a sta bella proposta.

Norma Bombelli (giugno 1989)

Maglia rosa
Fuor dalla teppa
Vinta la tappa
Presa la maglia
Macina miglia

Marilede Izzo
a cura di Giancarlo Ravanello

"LA NOVITÀ" (traduzione)

A Varese,
da un po' di tempo in qua,
c'è una bella novità.
Non è la rivoluzione
del traffico,
o dei parchimetri
per la sosta;
questa è una proposta,
che va più in là,
te la fa CICLO CITTÀ.
Ti invita
a rilanciare la bicicletta,
per alleviare
dello smog il peso,
alle strade di Varese.
Ti invita,
A fare una passeggiata,
per riscoprire la bellezza
di essere per strada.
Se vogliamo alleggerire
questi scappamenti
e respirare un momento;
se vogliamo
che quei bei nasini,
in carrozzina o in passeggino,
non facciano da camino,
lasciamoci prendere
da questa "novità".
Ai nostri piedi dunque,
la risposta;
a questa bella proposta.

Mountain
Mountain
Mountain bike
I like

tratte da LA MUSA CICLISTA
a cura di Giancarlo Ravanello

È più inquinato il ciclista o l'automobilista?

UN MITO, UNA LEGGENDA METROPOLITANA MOLTA DIFFUSA VUOLE CHE IL CICLISTA IN BICICLETTA RESPIRI PIÙ INQUINAMENTO DI UN PEDONE O DI UN AUTOMOBILISTA.

Anche se il ciclista percorre strade secondarie, si muove velocemente e non sta mezz'ora negli ingorghi, si sentirà prima o poi dire: ma come fai con tutto l'inquinamento che c'è? Cosa che non capita a chi sta ore nel chiuso del suo abitacolo, magari in compagnia di un fumatore. In realtà non ci sono prove della maggiore esposizione dei ciclisti all'inquinamento. Anzi. Numerose sono le pubblicazioni scientifiche che mostrano il contrario. Al riguardo, riportiamo quanto hanno scritto Giuseppe Imbalzano e Eugenio Ariano, dell'Azienda Sanitaria Loca-

le della Provincia di Lodi, sul "Cittadino" di venerdì 20 maggio.

Respira molto meno smog un ciclista, nonostante lo sforzo della pedalata, che un automobilista chiuso nel suo abitacolo. Per quanto riguarda il benzene, un inquinante la cui cancerogenicità è dimostrata, la differenza è addirittura sei a uno, a favore del ciclista. E' quanto rivela uno studio riportato dalla Direzione Ambiente della Commissione Europea, nel volume "Kids on the move", un manuale dedicato ai diritti dei piu' piccoli nel mondo delle quattroruote. Sono infatti loro a essere le prime vittime di un

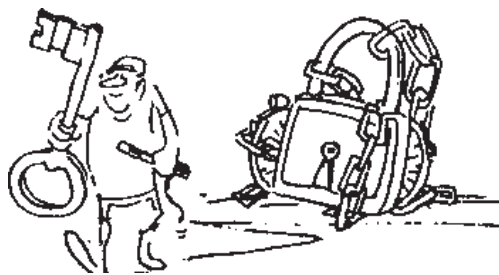
sistema di mobilità basato sull'auto: non solo come "esiliati" dalla libera agibilità di strade e piazze, a grave scapito della loro indipendenza, ma anche in quanto prigionieri dell'auto di famiglia. In un'ora, secondo lo studio olandese che è alla base della pubblicazione UE, un ciclista respira oltre la metà in meno dell'ossido di carbonio inalato da un automobilista chiuso nell'abitacolo: 2.670 microgrammi per metro cubo d'aria contro 6.730. Metà della dose in due ruote anche per il biossido di azoto: 277 microgrammi per chi va in auto, 156 per chi pedala. Ma l'inquinante che si concentra maggiormente nel chiuso dell'auto è il

benzene. In media un ciclista ne inala in un'ora 23 microgrammi per metro cubo d'aria, mentre un autista ne respira 138 microgrammi: quasi sei volte in più. Anche gli altri inquinanti organici registrano concentrazioni altissime nell'abitacolo: 373 microgrammi di toluene e 193 di xilene (le sostanze chimiche che rendono dannosi i collanti, o i pennarelli, ad esempio) contro rispettivamente 72 e 46 microgrammi respirati da un ciclista. Queste sostanze, oltre a essere emesse dalle benzine, sono contenute nelle tappezzerie delle auto. □

Stefano Caserini e Irene Mancini

RIMOZIONI BICI

In molti abbiamo provato il grande sconforto per essere stati derubati della nostra bici: avvicinarsi a quel solito conosciutissimo palo, ormai amico della nostra fidata catena, che però, dall'oggi al domani, ha deciso di tradirci cedendo alle avances delle scaltrite ed abilissime mani del solito ladrunco. Fa male, ma uno che va in bici lo mette in conto. Non tutti, però, mettono in conto che quelle mani appartengano ad una divisa, quella dei vigili urbani che, spinti da zelante senso del dovere - ma su questo, tra poco, torneremo - arrivano a prelevare la bicicletta lasciata in sosta vietata. Ebbene sì, è capitato anche questo. La segnalazione arriva da un nostro socio veneto che di nome fa Giovanni Breda e che ci invita a riflettere proprio sul presunto senso del dovere del pubblico ufficiale. A prescindere, infatti, dal discutibile approccio bipartisan che il vigile urbano utilizza nell'applicare pari sanzione ad un automobile piuttosto che ad una bicicletta, rimangono alcuni dubbi sulla legittimità della rimozione che rischia di sconfinare nel reato. Ma andiamo per ordine. Il ciclista, non avendo individuato le rare aree di sosta riservate alle biciclette, sceglie quel sostegno, palo o ringhiera che sia, che gli trasmetta una sufficiente sicurezza e là decide di incatenare il proprio mezzo. Il bravo vigile constata il divieto di sosta: non potendo applicare una



sanzione ad un mezzo privo di un sistema univoco di identificazione (numero di targa o di telaio) si spinge fino alla rimozione. Da qui alcune domande: il vigile urbano può arrivare a distruggere il lucchetto o a spezzare la catena? Non si tratta di danneggiamento della proprietà? E chi paga il danno? E ancora: come fa il proprietario a dimostrare la titolarità della relativa bicicletta? Presso il deposito comunale, potrà, infatti, presentarsi chiunque e reclamare la proprietà di una qualsiasi bici. Insomma, sembra proprio che alcune amministrazioni anziché scegliere la strada più semplice, che è poi quella di assecondare le esigenze dei ciclisti, realizzando sistemi di ancoraggio nelle zone di maggior richiamo perseguendo anche l'obiettivo del miglioramento del decoro urbano, optino per quella più complicata rischiando di sconfinare pericolosamente in aree che ricordano più l'abuso che l'ordine pubblico.

Per ora, ci limitiamo a riportare queste considerazioni invitando i lettori a segnalarci casi analoghi nonché a commentare l'accaduto. La casella di posta elettronica della nostra redazione è a vostra disposizione: adb@fiab-onlus.it. □ *Andrea Coscia*

PER LE STRADE DI PECHINO

Pechino è una delle più popolose città del mondo. Conta circa 12 milioni e mezzo di abitanti. Tuttavia non è una megalopoli, come New York, Parigi o Tokyo. Nel senso che è una città compatta, priva delle sterminate periferie, altrove sviluppatesi a macchia d'olio attorno al nucleo centrale vero e proprio. Arrivando dall'aeroporto, che dista appena 18 chilometri, si attraversano ancora fette di campagna. Ancora per poco, però. La struttura della capitale cinese, con i suoi enormi viali geometrici che si incrociano a scacchiera – una maglia che ricorda la Torino storica riprodotta su scala gigante – era perfettamente funzionale ad una città che non conosceva, fino a pochi anni addietro, la motorizzazione privata. Presto le avanguardie dei nuovi ricchi si costruiranno nuove abitazioni fuori dal centro abitato o sui primi contrafforti delle montagne in prossimità della Grande Muraglia e cominceranno le avvisaglie del pendolarismo motorizzato che noi ben conosciamo. Già in città la circolazione veicolare è imponente, benché resa fluida dalle ciclopiche dimensioni dei viali di scorrimento che spesso si intersecano con svincoli a più livelli. Le biciclette, che fino agli anni Ottanta monopolizzavano interamente le grandi arterie alberate, continuano a rappresentare la forma più diffusa di mobilità, ma devono ora accontentarsi delle – per altro amplissime – carreggiate laterali ed entrano sistematicamente in conflitto

col traffico veicolare, nonostante la massiccia presenza della polizia stradale ad ogni incrocio. I pedoni non hanno vita facile per attraversare la strada, visto che è consentita la svolta a destra anche con il semaforo rosso e nessun veicolo accenna a rallentare. Gli autisti si ricordano, evidentemente, dei tempi non lontani in cui solo l'alta nomenclatura circolava a bordo delle limousine nere con le tendine tirate e credono di potersi comportare da mandari-



ni in versione aggiornata. Gli investimenti di persone, che pure non mancano, sono incredibilmente meno frequenti di quanto si potrebbe immaginare.

Le ferrovie costituiscono tuttora il sistema portante dei trasporti cinesi, sia per le persone – nonostante le lunghe distanze interne – sia per le merci, a dispetto della miriade di camion circolanti. La forma più diffusa di trazione è quella diesel, ma le linee elettrificate stanno diventando sempre più numerose, mentre è ormai cessato l'esercizio con macchine a vapore, che era-

no state prodotte fino alla fine degli anni Ottanta. Circa 1.500 locomotive sono però ancora in funzione sulle linee minerarie o forestali del nord, gestite da aziende o autorità provinciali. I primi treni adattabili all'alta velocità, anche in versione a due piani, hanno fatto la loro comparsa tra Shenyang e Dalian e tra Pechino e Tianjin. Intanto, però, proliferano le autostrade, ancora sconosciute in questa nazione fino a quindici anni fa. Attorno a Pechino è in pro-

tali e questo non può che atterrire, se pensiamo agli effetti sull'inquinamento, con il conseguente effetto serra su scala planetaria. Già oggi il traffico a Pechino è sostenuto, nonostante il provvidenziale divieto di circolazione per le moto, grazie ai 65 mila taxi rossi ed ai 35 mila autobus (molti dei quali dotati di aria condizionata) che assicurano, assieme alle bici, gli spostamenti di gran parte della popolazione. Una ventina di linee sono a trazione elettrica ed i filobus più recenti possono circolare anche in mancia autonoma per alcune vie del centro prive di bifilare, una raffinatezza tecnologica piuttosto rara persino nelle città europee. Ma la rete tranviaria venne smantellata negli anni Sessanta, dopo la rottura dei rapporti con l'Unione Sovietica (oggi i tram sono presenti a Dalian e Changchun in Manciuria, oltre che ad Hong Kong) e solo ora si progetta una linea di metropolitana leggera.

I mezzi di superficie sono abbastanza affollati, ma comunque praticabili.

Cosa succederà quando la maggioranza delle famiglie cinesi disporrà di un'auto privata? Il monito delle società occidentali paralizzate dal traffico cade nel vuoto davanti alle vetrine sfavillanti che propongono il mito a quattro ruote ai pochi che già possono permetterselo e ai molti che stanno accumulando i risparmi per realizzarlo domani. Tutto lascia presagire che, purtroppo, i nostri errori non verranno evitati. □

Massimo Ferrari