Amici della bicicletta

BC

LA RIVISTA DELLA FIAB

Anno 4 - Numero 2 - Marzo-Aprile 2014
Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abb. Postale - D.L. 353/2003
(convertito in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/MI

AMBIENTE | MOVIMENTO | CULTURA

▶ **STORIE**
Libri in Giro

▶ **AMBIENTE**
Le città di domani

TRENO+BICI
Dentro e fuori

▶ **INTERVISTA**
Fornasetti lucida follia

▶ **LA META**
Paradiso Copenhagen

▶ **PERCORSI**
La Roma di Pasolini

DIRETTORE RESPONSABILE Giancarlo Marini ● marini@rivistabc.com
COORDINAMENTO REDAZIONALE Michele Bernelli ● bernelli@rivistabc.com
MARKETING E PUBBLICITÀ Cristian Savian ● savian@rivistabc.com
Dante Bernamonti ● bernamonti@rivistabc.com
ASSISTENZA CLIENTI Alessandro Ravano ● ravano@rivistabc.com

PROPRIETÀ Fiab onlus
via Borsieri 4
20159 Milano

EDITORE Vistosistampi srl
Via Leopardi 14 , 20123 Milano
redazione@rivistabc.com

HANNO PEDALATO CON NOI

Stefano Ambu. Giornalista, cagliaritano. Quando non scrive passa il tempo a convincere Francesco, il figlio di otto anni, a tifare il Cagliari e non la Inazuma Japan. Sogna di pedalare nella nuova ciclabile al centro della sua città in sella a una cyclette.

Simona Ballatore. Giornalista pendolare, parte tutti i giorni dal suo paesello in provincia di Como a caccia di storie, zaino e reflex in spalla, sempre di corsa, spesso in bici, convivendo con problemini di equilibrio. A volte brontola, ma pedala.

Agnese Bertello. Amante dell'azzardo, è partita da In-edito, rivista per narratori esordienti, scrive di scuola, immigrazione, energia, ambiente. La bici? Bike-to-school, con passione, e qualche bella storia da raccontare, quando si può.

Roberto Cavallini. Ciclofotografo, è una definizione per gioco per unire due passioni, la fotografia che è anche un lavoro e la bicicletta. Pensa però che per trovare l'immagine giusta sia necessario scendere dalla bici e camminare, camminare.

Mitia Chiarin. Pedona, ciclista e automobilista. Appassionata di asfalti e progetti, di idee e paesaggi, è giornalista professionista, cronista della redazione di Mestre al quotidiano La Nuova Venezia. Per depurarsi, nel tempo libero, scrive racconti.

Alessandro Di Stefano. Studente di Scienze Politiche entrato in punta di piedi in redazione. La sua passione per la bici nasce quando inizia a desiderarne una sul Cammino di Santiago. Ciclista urbano perché gliel'hanno detto.

Alice Dutto. Conserva nel sottoscala la sua prima bici, una Graziella bianca della nonna. Trent'anni giusti, vive a Milano da dieci, ma è ligure di sangue. Giornalista per caso, ambientalista per vocazione si occupa di ecologia e mobilità sostenibile.

Marco Pastonesi. Genovese e genoano. Cuore diviso tra rugby e bicicletta. Per *La Gazzetta dello Sport* racconta il ciclismo: anche le gare ma soprattutto le storie di uomini, di campioni e di gregari.

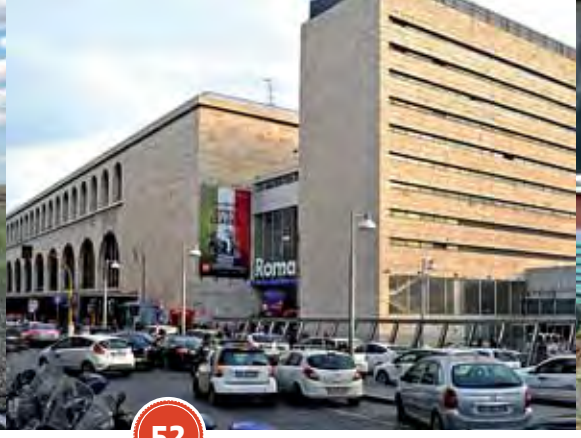
Arianna Ravagli. Paesaggista, scrive di verde da 10 anni. Amante dei viaggi, ricerca in ogni meta un orto botanico o un parco rappresentativo, convinta che il livello di vivibilità di un Paese si misuri in verde urbano pro capite e biciclette sulle strade.

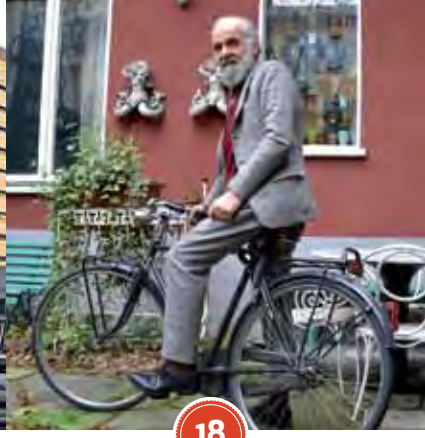
Matteo Scarabelli. Milanese di nascita, ciclista di adozione, ha viaggiato in bici a Berlino, San Pietroburgo, Damasco. In sella, pensa di aver scritto e fotografato le cose migliori della sua vita. Per questo vorrebbe riuscire a pedalare anche nella sua città.

Bimestrale Anno 4 N.2 Marzo-Aprile 2014
Aut. Trib. Milano n. 80 del 10/2/2011 - Iscrizione R.O.C. N° 21009 del 18 aprile 2011
Redazione: Vistosistampi, via Algardi 13, 20148 Milano - www.rivistabc.com
Grafica: Loredana Cattabriga e Davide Lopopolo *per* psychodesign
Stampa: Reggiani spa, 21020 Brezzo di Bedero (Va)
Abbonamento annuo non soci Fiab 24 euro - abbonamenti@rivistabc.com
Immagini: Istockphoto (cover); Romano Puglisi (pag. 15); Michele Bernelli (17); Simona Ballatore (18-19, 21); Umberto Vio (23); Marta Marini (24alto, 25); VisitDenmark (30-35 tranne 33basso e 34alto Arianna Ravagli); Archivio Sistema Parchi Oltrepò Mantovano (38-39); Maggio/Lup/Pino (51); Roberto Cavallini (60-63); Gionata Galloni (66).

Per partito preso

Quant'è difficile governare l'Italia. Il mugugno è arte nazionale e come la fai, la sbagli. Prendiamo *La giornata della bicicletta*, che il ministero dell'Ambiente ha riproposto l'11 maggio, in concomitanza con la festa di Bimbimbici. Tutto si sarebbe aspettato il povero ministro Galletti, tranne il fatto di venir attaccato da una parte – piccola ma molto social-network agguerrita e rumorosa – del mondo dei ciclisti. «È un'operazione di facciata che nasconde la mancanza di reali interventi». «Basta con le festicciole sulla bici che fanno passare il messaggio che si pedala solo la domenica per sport o nel tempo libero» è il tono generale di questi commenti, che però non tengono conto della realtà dei fatti. Per la prima volta i temi della mobilità ciclabile in Italia sono entrati a pieno titolo alla Camera e al Senato. Il gruppo di parlamentari amici della bicicletta, che si è formato subito dopo le elezioni, non si limita a qualche scampagnata fuori porta con annessa porchettata, ma sta lavorando, in silenzio e molto concretamente, a rivedere codici e regolamenti, a studiare proposte di legge perché la bicicletta abbia un reale diritto di cittadinanza. In questo quadro l'11 maggio, anche nei suoi aspetti di operazione d'immagine, va salutato con soddisfazione, come un nuovo segnale di attenzione verso la bicicletta. Attenzione che continua a non avere la rete ferroviaria italiana, nonostante la giornata nazionale di Bicintreno che vorrebbe – e il condizionale cade a perfezione – rilanciare l'annosa questione del trasporto delle biciclette sui convogli locali. Qui siamo ancora fermi. A tre anni dalla prima inchiesta – si intitolava non a caso *Il treno dei desideri* – siamo andati a vedere se qualcosa era cambiato, se dietro ai proclami di buona volontà ci fosse stato anche un deciso cambio di passo per migliorare una situazione che ci mette agli ultimi posti in Europa. La risposta è abbastanza sconsolante: mettere la bici sul treno è ancora una garanzia di carta che si scontra con una realtà fatta di burocrazie, di reti regionali che non si parlano, di pochi e affollati vagoni sui quali il capotreno, alla fine, può decidere chi sale e chi no. Qui sarebbe il caso di alzare la voce, ma fare proposte, forse, non è così social-appetibile.





VIVERE BC

6 ***News Italia Mondo***

12 ***Inchiesta***
La corsa promessa
di Stefano Ambu

18 ***L'intervista***
Nel nome del Padre
di Simona Ballatore

22 ***Sotto esame***
Cuore Serenissimo
di Mitia Chiarin

24 ***Storie***
Giro di parole *di Agnese Bertello*

26 ***Hi-tech***
La gomma è mobile
di Matteo Scarabelli

28 ***Vetrina***
Trasporti eccezionali
di Matteo Scarabelli

VIAGGIARE BC

30 ***La meta***
Copenhagen. C'è del verde
in Danimarca *di Arianna Ravagli*

36 ***Itinerari***
Memorie di Altopiano
di Matteo Scarabelli

38 ***News turismo, territorio***

SPAZIO FIAB

44 ***Dalle associazioni***
Cronache, agenda, iniziative
dalle associazioni aderenti alla
Federazione Italiana Amici
della Bicicletta

BC AMPIO RAGGIO

52 ***Ambiente***
Dove va la città
di Alice Dutto

56 ***Nuovi Mondi***
Notizie e idee per la sostenibilità

58 ***DiversaMente***
Cultura e dintorni

60 ***Percorsi***
Mamma Roma
di Roberto Cavallini

64 ***La Sacra Ruota***
A Taiwan piace il Gusto italiano
di Marco Pastonesi

66 ***Scatto finale***

Centosedici, non sette
Un refuso ha privato la città di Torino, nel servizio a pag. 22 del numero 1/2014 di BC, di oltre 100 stazioni di bike sharing. Ridiamo alla Mole ciò che è onorevolmente suo.

La corsa PROMES

Sulla carta c'è solo da rallegrarsi: l'80% dei convogli regionali è attrezzato a caricare le biciclette. In pratica ogni viaggio è a rischio. Perché prenotazioni e biglietto non bastano, il via libera spetta al capotreno.

di Stefano Ambu

La bicicletta sul treno sale. Ma non decolla. Anzi va con il freno a mano tirato. I problemi sono tanti. Su tutti, il rischio, sempre in agguato, di non poter partire perché non c'è posto. Cioè di dover rimanere in stazione con la bici e il morale entrambi a terra. Poi c'è il resto della lista, stilata da Fiab in anni di campagne. C'è la necessità di prenotare per tempo, almeno sette giorni, se si va in comitiva. Forum su internet e ciclisti ricordano anche **l'incognita capotreno**: per questioni di sicurezza può dire no, non si può salire a bordo. Come un arbitro insomma, che quando fischia il rigore (applica anche lui il regolamento) non può tornare indietro. C'è, ancora, la questione intermodalitá-integrazione, un altro rebus. E la speranza è una sola: vagoni con più posti.

SOLUZIONE RIPIEGO

Sì, il treno più bici ha conquistato terreno, verissimo. In alcune regioni è anche gratis. Però l'elenco delle lamentele e dei desideri di chi pedala è lungo. Tutto troppo complicato. Con l'auto prendi e vai. Con la bici sul treno non è proprio così. Morale della favola: spesso i ciclisti a quel diritto-piacere finiscono per rinunciare. Rischiando di far passare l'idea che, in fondo, ha ragione chi dice che i posti che ci sono bastano e avanzano.

I dati di utilizzo del servizio in Italia sono difficilmente reperibili. Unica attenuante: la storia del treno più bici è molto giovane, parte dalle battaglie e dalle raccolte di firme della Fiab, alla fine degli anni Ottanta. Un fenome-

Treni regionali in Alto Adige (qui a fianco) e nell'area metropolitana di Copenhagen (in alto a destra): modelli di efficienza treno+bici da cui prendere esempio.

L'ANNO SCORSO IN SVIZZERA HANNO VIAGGIATO IN FERROVIA 650MILA BICI

SA

no che cresce, ma che anche a livello culturale e sociale deve ancora camminare tanto. «Forse è eloquente un dato - spiega **Giacomo Scognamillo**, consigliere nazionale Fiab, responsabile per i rapporti con le imprese di trasporto ferroviario - sono in forte aumento le vendite delle bici pieghevoli, quelle che si possono sempre portare a bordo senza rischio di divieti. È, di fatto, il sistema trovato anche dai pendolari per usare la bici anche per andare al lavoro». Senza incorrere in sorprese.

OCCHIO ALLE CONVENZIONI

Per carità, bisogna guardare anche il bicchiere, o il vagone, mezzo pieno. Oggi con la bicicletta al seguito si può normalmente salire sull'80% dei treni regionali (quelli contrassegnati dall'apposito simbolo nell'orario ufficiale cartaceo o con la scritta Bicicletta Dtr sull'orario on line) ad un prezzo di 3,50 euro per 24 ore indipendentemente dalla meta scelta. Si può portare la bici anche su alcuni treni internazionali in una carrozza dedicata o in appositi spazi previsti nelle carrozze per viaggiatori. In Sicilia dal 2006 è in vigore una convenzione per il trasporto della bici al seguito a prezzo scontato equivalente al costo del biglietto a fascia chilometrica 21- 30 chilometri. Ed è anche possibile acquistare un abbonamento annuale per il trasporto della bici al seguito che attualmente ha un costo di 50 euro. Le campagne promozionali non mancano. In alcune regioni come Puglia, Basilicata, Campania, Marche e Liguria, **il trasporto gratuito** della bici sui treni regionali nei soli fine settimana o tutti i giorni già avviene tutto l'anno grazie ad accordi particolari raggiunti localmente tra le direzioni regionali di Trenitalia e le Regioni.

OROLOGIO SVIZZERO

La Svizzera è vicina, dall'altra parte delle Alpi. Ma sembra un altro mondo. Considerando solo le Ferrovie federali svizzere, sono circa 650mila nel 2013 i biglietti acquistati per il trasporto bici

Da sinistra in alto, in senso orario, Armando Troncana direttore del Turismo svizzero in Italia, Italo Meloni dell'Università di Cagliari, Luciano Violante, presidente di Italiadecide, Giacomo Scognamillo, responsabile per Fiab dei rapporti con le ferrovie.

e la cifra è rimasta costante negli ultimi anni. «I punti di forza dei treni e delle stazioni svizzere - spiega il direttore per l'Italia dell'Ente svizzero per il turismo **Armando Troncana** - sono le infrastrutture e i servizi dedicati alle due ruote: le carrozze con spazi dedicati al trasporto di bici, i punti noleggio nelle stazioni, la possibilità di spedire le bici come bagaglio. L'altro aspetto è la possibilità di trovare tutte le informazioni inerenti il trasporto pubblico su un unico portale, www.ffs.ch. Si possono consultare orari e pianificare il percorso combinando treni di varia tipologia con autobus e battelli e tram. Naturalmente è possibile acquistare anche i biglietti per le bici. È sicuramente una semplificazione che aiuta nella scelta».

LA SCADENZA 2014 DEI CONTRATTI TRENITALIA-REGIONI POTREBBE ESSERE L'OCCASIONE DI UN NUOVO CORSO

OBIETTIVO INTEGRAZIONE

La parola chiave è **integrazione**. «Non solo dei diversi mezzi di trasporto pubblico – continua Troncana – ma anche fra trasporto pubblico e percorsi di cicloturismo. Esiste una rete di percorsi per mountain-bike, bici e bici elettriche studiata lungo le fermate di treni, autobus e battelli consultabile sul sito www.svizzeramobile.ch e il ciclista può scegliere di fare alcuni tratti pedalando e altri caricando la bici. Insomma in Svizzera è davvero possibile fare a meno dell'auto».
In 80 stazioni ci sono i punti di noleggio Rent a Bike sia per bici normali che

Regione che vai, treno che trovi

REGIONE	BIGLIETTO BICI	QUALI E QUANTI
Abruzzo	3,5	Tutti treni
Basilicata	3,5	99% dei treni
Calabria	3,5	Tutti i treni
Campania	gratis	Solo treni con contrassegno
Emilia – Romagna	3,5	45% treni regionali RFI. Sulla rete FER solo su prenotazione 48 ore prima
Friuli – Venezia Giulia	3,5	Tutti treni
Lazio	3,5	Solo treni con contrassegno
Liguria	gratis	Solo treni con contrassegno
Lombardia	3,0	Tutti i treni, max.5 bici per vettura
Marche	gratis	Solo treni con contrassegno
Molise	3,5	Tutti i treni
Piemonte	3,5	88% dei regionali di Trenitalia, max. 10 bici. Sui treni delle linee GTT, prenotazione obbligatoria, max. 2 bici a vettura. Costo bici uguale al passeggero
Puglia	gratis	Solo treni con contrassegno
Sardegna	3,5	Tutti i treni
Sicilia	2,85	88% dei treni
Toscana	3,5	Solo treni con contrassegno
Trentino – Alto Adige	2,0	Tutti treni
Umbria	3,5	Solo treni con contrassegno
Valle d'Aosta	gratis	Solo treni con contrassegno
Veneto	3,5	Solo treni con contrassegno

elettriche. Considerando il traffico domestico, le bici sono generalmente accettate su tutte le tipologie di treno. In fase di prenotazione su **www.ffs.ch** è sempre ben visibile il simbolo che indica disponibilità di posto per le bici e modalità di trasporto.

PING PONG TRENITALIA

In Italia c'è ancora parecchio da fare. «Il risultato - commenta **Italo Meloni**, docente di pianificazione di trasporti all'Universitá di Cagliari, dipartimento di Ingegneria del territorio - è inevitabile: il trasporto ferroviario (so bene cosa succede in Sardegna, ma in molte altre parti d'Italia è lo stesso) ha problemi. Il trasporto in bici (anche se in questi ultimi anni si sono fatti passi da gigante) è ancora lontano dagli standard ideali. Logico che la somma treno+bici alla fine ne possa risentire». E allora per fare tornare i conti si guarda alle Regioni. Perché il 2014 è l'anno della scadenza di molti contratti di servizio tra Trenitalia e amministrazioni locali. E le nuove regole o si fanno ora, o non si fanno più.

Magari sarà l'occasione giusta per evitare la legge del **terzo incomodo** tra bici e treno, il pullman.

«La crisi si fa sentire - spiega Scognamillo - anche in questo: in alcune tratte importanti gli autobus, ritenuti più economici, stanno sostituendo i vagoni. Noi pensiamo, anche facendo tesoro dei numerosi incontri avuti con Trenitalia, che non ci siano preclusioni per le bici in treno. Il discorso sembra chiaro: se le Regioni danno la loro disponibilità ad aiutare la diffusione del viaggio in bici, Trenitalia non sembra intenzionata a fare le

barricate. Ma si tratta di ridiscutere, anche economicamente, quello che si deve fare».
La strategia, insomma, per cambiare marcia sembra definita: pressing sugli assessori ai trasporti. L'incontro istituzionale ultimo è stato con quello della Regione Campania Sergio Vetrella, coordinatore della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome: un contatto ponte con le amministrazioni locali di tutta Italia. «Di solito - insiste Meloni - la risposta che si cerca alle soluzioni dei problemi della viabilità è la realizzazione di infrastrutture costose e dai tempi mai definiti. Se invece, anche grazie agli accordi con le Regioni, fossero messe a disposizione somme per garantire più spazi per le biciclette e in generale per il trasporto alternativo all'utilizzo delle auto private, potremmo avere risultati migliori».
Una proposta di mediazione intelligente tra 'grande' e 'piccolo' arriva dal rapporto 2014 dell'associazione Italiadecide dedicato al turismo con il titolo *Il Grand Tour del XXI secolo: l'Italia e i suoi territori*. «Nel proporre lo slow tourism - spiega **Luciano Violante**, presidente dell'associazione - non vogliamo mettere in contrapposizione l'Alta velocità ferroviaria, che ha un impatto determinante soprattutto sulle aree metropolitane direttamente interessate dal nuovo servizio di trasporto, con quella tradizionale che permette di arrivare in quel territorio diffuso d'arte e cultura che è il nostro Paese. Legare in quest'ambito treni locali e regionali al cicloturismo, in quella bretella che un architetto attento al territorio come Margherita Petranzan chiama Strada Italia, credo possa essere un elemento importante. Non soltanto per farci competere, ma anche per puntare a superare la Vienna Passau».

LA SOLUZIONE? PENSARE ALLE BICI QUANDO SI COMPRA O SI COSTRUISCE UN VAGONE NUOVO

RETE DA ADEGUARE

Una regola generale proposta dalla Fiab per Trenitalia? Pensare alle bici mentre si costruiscono o comprano i vagoni. Con nuovi materiali per trasportare almeno quindici bici per convoglio, magari anche venti nelle tratte turistiche.
Ma anche con le carrozze già in giro si può fare qualcosa, spendendo poco. Ad esempio giocando su accorgimenti a basso costo. **Sedili ribaltabili** al posto di quelli fissi trasformabili all'occorrenza, per creare spazi polifunzionali adatti a bagagli ingombranti, passeggini. E naturalmente anche alle bici. Spazi intercambiabili da sistemare in più punti. E non nelle ultime carrozze per evitare il problema, ricorrente secondo i ciclisti, delle chiusure per mancanza di personale viaggiante. Altra proposta: **pittogramma bici** accanto a quello disabili. Naturalmente con priorità di 'riservato' a questi ultimi. E ancora, dotazione regolare di bagagliai, per almeno 25 biciclette, sui convogli che registrano storicamente affollamento di biciclette in particolari giornate, stagioni o tratte (come nel caso del Trentino).
Altro suggerimento: dotare il servizio regionale di bagagliai per biciclette molto capienti (tipo ex-postali ri-

Italia e Olanda a confronto: una ciclista alle prese con le scale in una stazione a Milano, il facile accesso bici in quella di Leida, nei Paesi Bassi. In alto, modelli virtuosi: bike sharing in connessione alla ferrovia (Melbourne) e alloggio bici su treni regionali (Madrid).

strutturati, da 70 bici, al momento in dotazione in Veneto), da agganciare ai convogli secondo necessità per eventi particolari.

Non si parla solo a Trenitalia, l'invito a fare di più è rivolto anche a Rfi, la società che opera da gestore (e manutentore) della rete ferroviaria. A riguardo, ecco una serie di **consigli firmati Fiab**. Facilitare l'accesso delle biciclette nelle stazioni con la sistemazione di scivoli lungo le scalinate e rampe all'esterno per evitare barriere architettoniche, installare apposita segnaletica, orizzontale e verticale per facilitare il movimento delle bici nelle stazioni, per l'accesso alle scale dotate di canaline-scivolo o all'esterno della stazioni per evitare barriere architettoniche. E ancora: riservare parte degli spazi esterni delle stazioni a parcheggio sicuro e coperto per bici, prevedere segnaletica che riservi questi posteggi unicamente alle bici, tutelare i posteggi dall'assalto di ladri e vandali, aprire vere e proprie bicistazioni con servizio di custodia, riparazione, vendita accessori.

Come fare per minimizzare il rischio di brutte sorprese? In caso di inadempimento, suggerisce Fiab, prevedere una penale per i servizi non corrisposti.

AL CITTADINO FAR SAPERE

E come fare, infine, per promuovere conoscenza e consapevolezza di un tassello fondamentale per una nuova mobilità? Pubblicità, tanta pubblicità. Promozioni, facilitazioni. Una volta di più, l'esempio viene da fuori. «In Svizzera l'offerta nazionale dei trasporti pubblici – riassume Troncana – è riportata sul sito www.ffs.ch e presente negli opuscoli prodotti e distribuiti dalle Ffs. I biglietti per bici valgono anche per ferrovie private, autopostali e altre imprese di trasporto. Rientrano nel raggio di validità anche le imprese di trasporto dell'Unione dei trasporti di Zurigo (Vbz), ad eccezione di alcune linee di autobus locali. Periodicamente si lanciano delle offerte ad hoc regionali come l'iniziativa Treno-Bici in Ticino valido sul Tilo». Svizzera vicina. Ma, quando la bici deve salire sul treno, lontana come l'America. Dall'altra parte della luna.