

VA' IN BICI!
NON SAI
COSA TI PERDI



IKEA®

**BICICLETTA
PERCHÉ**

A photograph of a person in a dark jacket and a colorful helmet leaning into the open driver-side door of a white car. The car is parked on a bridge with a stone railing. In the background, there are lush green trees and a large stone building, possibly a castle or a church, situated on a hillside under a clear blue sky.

IN CITTÀ È SPESSO UN'AVVENTURA

“Ogni volta che vedo un adulto in bicicletta penso che per la razza umana ci sia ancora speranza”. (Herbert George Wells)

Ripensiamo le città

È la voce di un visionario, quella di Herbert George Wells, autore di classici della fantascienza quali *L'uomo invisibile*, *La macchina del tempo* e *La guerra dei mondi*. A cavallo tra Ottocento e Novecento, quando ancora non c'era motorizzazione di massa, Wells aveva già capito l'importanza della bicicletta per il futuro della nostra società, dei nostri figli e del pianeta intero. Indicandoci una via percorribile verso il vero progresso.

Oggi in Europa ci sono esempi mirabili di città che hanno investito sulla mobilità sostenibile, da Amsterdam a Copenaghen, e casi da “manuale” non mancano neanche in Italia.

Ciascuno di questi esempi ci dice che promuovere l'uso della bici non significa solo costruire piste ciclabili. Occorrono dei piani generali, che prevedano parcheggi scambiatori e campagne di comunicazione. Che rendano le ciclabili un parte centrale, ancorché non decisiva, della viabilità urbana. In breve, serve ripensare le città.

IKEA, con il presente opuscolo, vuole promuovere l'uso della bicicletta affiancandosi all'attività di comunicazione della Federazione Italiana Amici della Bicicletta che da molti anni è impegnata nella promozione dell'uso delle due ruote come mezzo di trasporto alternativo a quello privato. A dimostrazione che usare la bicicletta e lasciare a casa l'automobile fa bene alla salute, all'ambiente, all'umore e anche al... bilancio familiare!



**TRA IL '90 E IL 2005, LE EMISSIONI
DI CO₂ SONO DIMINUIE IN TUTTI
I SETTORI, TRANNE NEI TRASPORTI
DOVE SONO CRESCIUTE DEL 32%**

LA BICICLETTA MIGLIORA LA QUALITÀ DELLA VITA



Anche se l'uso quotidiano della bicicletta non è ancora nelle nostre abitudini, avrà un ruolo non trascurabile per la mobilità. Molte città hanno già raccolto la sfida.

Si sono mai visti due ciclisti litigare furiosamente per una precedenza non data o perché esasperati da lunghe code al semaforo? Perché dovremmo cambiare le nostre abitudini e rinunciare all'auto anche solo per andare a prendere il giornale o portare i bambini al parco giochi?

La bicicletta fa bene

- **All'umore, innanzitutto!**
- aiuta a socializzare e aumenta il piacere di vivere la tua città;
- nel seggiolino della bici i bambini si divertono molto di più che legati a quello dell'auto;
- puoi "parcheggiare" vicino al tuo negozio per fare acquisti veloci;
- riducendo il numero di auto in circolazione, aiuta il servizio pubblico ad essere puntuale e veloce;
- limita la necessità della seconda auto in famiglia;
- non inquina ed è silenziosa;
- **arrivi prima!**

... anche la collettività

Vantaggi economici

- riduce i costi nel bilancio familiare dedicato all'automobile;
- delle ore perse negli ingorghi;
- dei costi sanitari grazie ad un'attività fisica regolare.

Vantaggi politici

- riduzione della dipendenza energetica,
- risparmio di risorse non rinnovabili;
- non rovina la rete stradale e riduce la necessità di crearne di nuove;
- riduce la congestione del traffico.

Vantaggi sociali

- democratizza la mobilità;
- potenzia il trasporto pubblico a vantaggio di tutti, specie delle fasce più deboli (anziani, bambini e disabili);

Vantaggi ambientali

- riduce l'impatto della mobilità.

**LA BICI È CONCORRENZIALE
ALL'AUTO E AL TRASPORTO
PUBBLICO PER PERCORSI
FINO AI 3-5 KM**



BICICLETTA, LIBERTÀ, SALUTE E BUON UMORE VANNO BENE INSIEME

L'83% degli europei pensa che si debba riservare un trattamento preferenziale ai trasporti pubblici rispetto all'automobile (Eurobarometro).

L'opinione pubblica è sempre meno favorevole all'automobile

Diciamoci la verità: quando mai le strade che percorriamo in auto sono lisce e scorrevoli come tavoli da biliardo e circondate da boschetti di natura incontaminata? Forse soltanto in certe pubblicità televisive! La quotidianità urbana è ben diversa. Anche questo spiega perché in tutti i paesi europei, compresa l'Italia, dove pure si continua a fare uso smodato dell'automobile, la maggioranza della popolazione ritiene che quando c'è conflitto tra le esigenze dei ciclisti e quelle degli automobilisti, siano quest'ultimi a dover beneficiare di un trattamento preferenziale a scapito dei primi.

Un atteggiamento mentale che denota una sorta di "vorrei ma non posso". Eppure tale rigore di rado è veramente necessario!

Molto spesso le misure che promuovono l'uso della bicicletta non penalizzano l'automobile privata.

- La riduzione della velocità massima consentita sulle strade incide solo marginalmente sui tempi medi di percorrenza. Anzi, talvolta migliora addirittura la fluidità del traffico e diminuisce i rischi per gli automobilisti stessi.
- L'apertura dei sensi unici ai ciclisti costituisce pericolo solo in determinate situazioni (nelle quali occorreranno accorgimenti specifici), ma non impedisce la normale circolazione delle automobili.

Ormai tutte le ricerche evidenziano come l'automobile sia identificata sempre più come un disturbo. La maggioranza dei cittadini chiede cambiamenti a favore di sistemi di trasporto più rispettosi dell'ambiente. Gli automobilisti sarebbero i primi a beneficiare di una riduzione dell'inquinamento che essi stessi producono, dato che l'aria del loro abitacolo è nettamente più inquinata di quella esterna.

**IN OLANDA C'È PIÙ DI UNA BICI
PER ABITANTE (IN ITALIA 0,44)
OGNI OLANDESE CON LA
BICICLETTA PERCORRE IN MEDIA
1019 KM ALL'ANNO**



LIBERI DI MUOVERSI

Un tempo, la bicicletta è stata il mezzo di spostamento per eccellenza in gran parte delle nostre città. Dove c'erano una strada o un sentiero la bicicletta era regina.

La bicicletta attrice della nostra storia

In pochi sanno che l'autore della repressione dei moti di Milano del maggio 1898, generale Fiorenzo Bava Beccaris, dopo aver preso a cannonate la folla che chiedeva pane e lavoro, decretò per tutta la provincia di Milano il divieto a circolare con "biciclette, tandem, tricicli e simili mezzi di locomozione".

Niente di cui stupirsi: la bicicletta è da sempre un mezzo usato dalle classi popolari, anche in chiave politica. Basti pensare alle staffette partigiane negli anni della Liberazione.

Oggi, in tempi meno burrascosi, il "nemico" da vincere è il comportamento di certi automobilisti, poco attenti all'incolumità dei ciclisti. Il critical mass o massa critica, è una strategia messa in campo da un vasto movimento, del tutto spontaneo, che mira ad affermare la presenza dei ciclisti sulle strade, stabilendo un rapporto alla pari con tutti gli altri utenti, automobilisti in primis.

L'esempio di Parma e Ferrara

Per rendere la bici un'alternativa reale all'automobile occorrono anche delle politiche attive, mirate ad incentivare e a diffonderne l'uso. In questo campo l'Italia annovera casi di eccellenza a Parma, che ha un tasso di uso della bicicletta del 19% (a livello di Amsterdam, dove è al 20%) e a Ferrara che su 132 mila abitanti conta ben 100 mila biciclette.

È soprattutto merito di una corretta pianificazione urbana se a Ferrara il 30% degli spostamenti avviene in bici: grandi assi viari ciclabili, precedenza sul traffico automobilistico, sensi unici studiati apposta per recuperare spazio destinato alle bici e oltre 2.500 posti gratuiti disponibili (di cui 330 sorvegliati e 800 solo in stazione). A Ferrara si è pensato anche al turismo e al tempo libero, creando un itinerario di 163 km lungo il Po e organizzando in città visite in bicicletta.

**L'UNIONE EUROPEA SI È
IMPEGNATA A RIDURRE LE PROPRIE
EMISSIONI DI GAS SERRA DELL'8%
ENTRO IL 2008-2012
RISPETTO AI LIVELLI DEL 1990**

PROGETTARE LE CITTÀ



I rischi di incidente costituiscono il solo svantaggio della bicicletta, ma è dimostrato che le automobili sono ben più pericolose delle biciclette.

Il fascino della velocità...

Immortalato dalla canzone il Bandito e il campione di Francesco de Gregori, Costante Girardengo fu il primo campione di ciclismo a dare una decisiva spinta promozionale a questo sport. Ma per andare in bicicletta non serve avere il talento del Campionissimo, anche perché il mezzo può raggiungere velocità molto pericolose. L'andatura normale, da passeggio o da svago, si aggira sui 15-25 km/h in pianura. Per un ciclista non agonista, velocità superiori ai 30 km/h sono difficilmente sostenibili per più di qualche minuto. Sopra ai 50 km/h riescono ad andare solo ciclisti professionisti, che in volata possono raggiungere anche i 75 km/h e in discesa i 130 km/h.

... e i pericoli della strada

Sulle strade urbane il "concorrente" più temibile, anzi pericoloso, è l'automobilista, con il quale il ciclista di norma divide la carreggiata. Tra i due, il più esposto a rischi è senz'altro il secondo.

Per il ciclista il rischio aumenta in maniera esponenziale con l'aumentare della velocità di circolazione stradale. Ridurre la velocità massima consentita nei centri abitati consente così di ridurre questi rischi per i ciclisti, rendendo allo stesso tempo più compatibili le nostre strade alle altre funzioni socio economiche: transito dei pedoni e attività negli spazi commerciali o sociali.

Ma i benefici dell'uso regolare della bici vanno ben oltre il rischio di incidente stradale. L'aspettativa di vita di chi va in bici è molto più alta di chi non ci va. Alcune ricerche condotte in Danimarca e nel Regno Unito hanno appurato che il numero di anni guadagnati da una popolazione che si mantiene in salute andando in bici è 20 volte maggiore del numero di anni persi dai ciclisti coinvolti in incidenti stradali.

**UN TRAGITTO DI 15 MIN. IN AUTO
IN AREA URBANA CON UN LIMITE
DI 50 KM/H, RICHIEDE 1 MINUTO
IN PIÙ SE IL LIMITE È DI 30 KM/H**

VADO A SCUOLA IN BICI



Il trasporto dei bambini a scuola in automobile può rappresentare fino al 20% degli spostamenti nelle ore di punta in ambiente urbano.

Andare a scuola in bici: una sana abitudine

Il mezzo preferito dal 50% degli scolari è la bicicletta, considerato che la distanza tra la casa e la scuola è normalmente inferiore ai 3 km – 10 minuti in bicicletta – bisognerebbe soddisfare più spesso questo sano desiderio di autonomia e indipendenza.

La bicicletta è un facile sistema per educare i giovani a fare ogni giorno attività fisica; un'abitudine che si prende essenzialmente durante il periodo dell'obbligo scolastico. I ciclisti di oggi saranno i ciclisti/automobilisti consapevoli di domani.

Negli Stati Uniti dove la dipendenza dall'automobile è estrema, un bambino su cinque soffre di obesità per mancanza di attività fisica e il 33% di tutta la popolazione è obesa.

L'esercizio fisico, tra l'altro, aumenta la densità delle ossa riducendo così i rischi di fratture nell'età adulta, come è dimostrato da uno studio inglese.

Per incoraggiare i genitori a permettere ai figli di usare la bicicletta per andare a scuola, alcune scuole già organizzano un servizio di accompagnamento in bicicletta: con l'aiuto di genitori o insegnanti volontari, vengono predisposti itinerari lungo i quali un adulto raccoglie fino ad un massimo di 5-7 ragazzi.

Nelle scuole è importante che fin dai primi anni vengano insegnate ai ragazzi le regole elementari del codice della strada per poter circolare in sicurezza.

Alcune scuole, come ad esempio a Reggio Emilia, già organizzano un servizio di "raccolta" e accompagnamento, detto Bicibus, dei bambini che abitano lungo il percorso e che vanno a scuola in bicicletta.

**IL LIVELLO DI INQUINAMENTO
NELL'ABITACOLO DI UN'AUTO
È SUPERIORE AL TASSO
DI INQUINAMENTO ESTERNO**



**PIÙ
BICICLETTE
PER TUTTI!**

L'abitudine si è un po' persa, ma a tutti piace andare in bici. Bisogna ricordare che questo è un modo efficace, intelligente e piacevole per gli spostamenti quotidiani.

Muoversi in bici è intelligente e "trendy"

Esistono, soprattutto da parte di chi non la usa, dei preconcetti nei confronti della bicicletta. Automobilisti invitati ad utilizzarla mentre la loro automobile era in riparazione, sono rimasti piacevolmente sorpresi dall'"andare in bicicletta".

Purtroppo, soprattutto nei paesi dell'Europa meridionale, essa porta ancora con sé l'immagine di un mezzo di trasporto antiquato e poco elegante. Forse perché ancora oggi è l'auto che, più di ogni altra cosa, indica lo status sociale delle persone, la bicicletta è spesso percepita come uno "strumento" pesante, faticoso, difficile da trattare, inefficace e tecnicamente poco evoluta.

In realtà, le biciclette moderne sono leggere, i cambi non presentano più nessuna difficoltà d'uso, i pneumatici resistono meglio alle forature. Freni e i sistemi d'illuminazione sono diventati più efficienti e, specialmente nel nord Europa, l'utilizzo cresce proporzionalmente con il livello di istruzione a discapito del mezzo motorizzato.

Per avere un'idea di quale sia il risparmio che ha chi usa la bicicletta, è sufficiente pensare che i soli costi di gestione di una automobile utilitaria ammontano mediamente a 3.500 euro l'anno. Del resto, è stato lo stesso presidente e amministratore delegato della Volvo ad affermare, nel 1989, che l'automobile privata non è un mezzo di trasporto adatto per le città.

Nei centri urbani non esiste mezzo di spostamento più veloce e pratico della bici; con essa si arriva ovunque e non c'è il problema del parcheggio.

**IL RUMORE NUOCE
ALLA SALUTE
MENTALE E FISICA**

**BICICLETTA
COME**

FACCIAMO UN GIRO



Non c'è alcun motivo di affaticarsi troppo le prime volte che si sale sulla bici. La regola da seguire è progredire gradualmente.

Da dove cominciare

Ogni pretesto è buono per cominciare ad andare in bici: c'è chi lo fa per recarsi al lavoro, chi per fare attività sportiva o semplicemente per passare il tempo libero.

Il modo più semplice per iniziare è certamente la scampagnata fuori porta, in giornate miti, su strade a basso traffico, in compagnia dei familiari o degli amici. Magari fissando per meta un sito di un qualche interesse storico-artistico o naturalistico.

Per la prima uscita basta una bici semplice, possibilmente scorrevole, a patto che le ruote siano ben gonfie e i freni a posto.

Anche l'abbigliamento non è particolarmente importante: i vestiti devono essere comodi. Portare uno zainetto o un cestino per riporre even-

tuali indumenti nel caso ci si debba spogliare un po', potrà rivelarsi molto utile.

Almeno per le prime volte è bene evitare giri troppo lunghi, le salite troppo ripide e le giornate particolarmente calde: quello che deve restare al ritorno deve essere un ricordo di una bella giornata, non l'odissea di un viaggio da incubo!

Ma se dopo due o tre uscite il piacere si conferma allora si può iniziare a pensare di migliorare la bici, l'abbigliamento e programmare giri più lunghi.

Con ogni probabilità ben presto ci si renderà conto che la bicicletta rappresenta un'alternativa concreta anche per tutti gli altri spostamenti quotidiani: per i piccoli acquisti, per portare i figli a scuola o per andare al lavoro.

Spesso, infatti, l'uso della bici inizia come piacere nel tempo

libero e poi si estende all'uso in città.

Quando la bici è lì in garage, a fianco dell'auto, anch'essa pronta, con le ruote ben gonfie, si può finire per scegliere lei...

È DEL '64 LA NASCITA DELLA "GRAZIELLA" DESTINATA A RIVOLUZIONARE PER PIÙ DI 20 ANNI L'IMMAGINE DELLA BICI



CAMBIA MODO DI ANDARE

Scegliamo quella che ci piace di più, ma ricordiamo che la cosa più importante di una bici, è che si deve adattare bene alla nostra postura.

Scelta della bici e regole di manutenzione

Se per le prime uscite è sufficiente una bici qualunque, mano a mano che ci si appassiona cresce l'esigenza di avere un mezzo "su misura".

È dunque il caso di ricordare che non ci sono tanti tipi di bici, ma tanti modi di andare in bici. E che per godere di questo mezzo non è necessario avere la bici da corsa o la mountain bike, che sono bici specialistiche, ad uso sportivo.

La bici ottimale per gli spostamenti in città, le scampagnate fuori porta o anche per la gite cicloturistiche ha le ruote grandi (diametro 28 pollici e non 26 come le mountain bike); i parafranghi e i cambi per le salite (oggi è molto diffusa la doppia o tripla corona anteriore).

Ovviamente le ruote devono essere ben gonfie per evitare inutili attriti e i copertoni (di sezione media, con battistrada appena tassellato) non consumati. Freni sempre efficienti. Il Codice della strada prescrive fanali davanti e dietro, campanello e catarifrangenti, la cui assenza non è tollerata nemmeno sulle bici sportive.

Molto importante è che la bici si adatti alle nostre dimensioni e postura. Occorre regolare bene la sella (provare con la punta del piede appoggiata a terra e l'altra gamba distesa, quasi tesa, sul pedale abbassato) e il manubrio (che va tenuto circa all'altezza della sella). Salire in bici deve essere come indossare un vestito, ci si deve sentire sempre a proprio agio.

Per un uso sportivo o cicloturistico la pompa al seguito ed una camera d'aria di scorta sono indispensabili, ma per le bici da città questi acces-

sori possono essere oggetto di furto, pertanto in genere si lasciano a casa. Da non dimenticare, invece, il seggiolino per i piccoli.

**UNA BICI HA UN PREZZO
CHE OSCILLA TRA MENO
DI 100 EURO E PIÙ DI 5.000**



**BI-CI!
SALUTE!**

Per andare a lavorare o per fare una gita, come sport o come passatempo, la bicicletta è un toccasana per la salute.

In bici e in salute

Un concetto ormai diffuso, anzi, un punto di forza dell'uso della bici, è che essa favorisce la salute delle persone e delle città.

Delle persone perché permette di smaltire i chili in più senza troppa fatica, mantiene le articolazioni sane ed efficienti, tonifica i muscoli, aiuta la circolazione, tiene in allenamento il cuore e migliora la capacità polmonare.

Delle città, in quanto la bici non occupa posto, non inquina, non fa rumore, è amica anche della future generazioni perché non contribuisce al degrado del pianeta!

Basterebbe un solo dato: il 70% degli incidenti stradali e il 40% delle vittime di incidenti stradali si verificano in città. Insomma, a conti fatti le strade urbane, quando

sono, come le nostre, stipate di auto, sono più pericolose delle autostrade. Ma le conseguenze dell'ancora scarso uso delle bicicletta sono innumerevoli: dalle elevate concentrazioni di polveri sottili con conseguente aumento del rischio di malattie respiratorie, alla sedentarietà di bambini, adulti e anziani, senza contare i pericoli legati allo stress generato dal comportamento automobilistico nel traffico.

**LE CALORIE CONSUMATE
CON MEZZ'ORA DI BICICLETTA
VANNO DALLE 90 ALLE 260
A SECONDA DELL'ANDATURA**



CIBO PER LA MENTE

L'alimentazione del ciclista diventa un fattore molto importante soprattutto quando ci si sottopone ad uno sforzo prolungato nel tempo.

L'alimentazione per la bicicletta

In città. Chi usa la sua per gli spostamenti urbani, non deve prestare alcuna particolare attenzione. Lo sforzo limitato consente di mantenere le normali abitudini personali. Tuttavia la bici può essere una simpatica complice della gola: una pasta alla crema o un gelato nel pomeriggio possono essere sempre giustificati con la frase "poi tanto lo smaltisco in bici".

Attività agonistica. Per chi fa attività sportiva intensa (bici da corsa o mountain bike), l'alimentazione diventa invece un fattore importante. A seconda del livello sportivo praticato, acquistano importanza gli zuccheri a pronta assimilazione (specie durante lo sforzo) e i grassi e i carboidrati consumati nelle ore precedenti.

Cicloturismo. Nella pratica del cicloturismo sulle lunghe distanze il momento della sosta pranzo è sempre un momento molto importante: frutta, panini e un dolcetto sono gli ingredienti classici che consentono, magari dopo una mezz'ora di meritata pausa, di riprendere a pedalare con maggior vigore.

In tutte le situazioni di uso della bici una cosa importante è bere. La semplice acqua di fonte può sempre fare al caso. Ma se lo sforzo è molto intenso o il caldo opprimente, è bene aggiungere qualche integratore salino o lo zucchero.

Evitare assolutamente gli alcolici, vino, birra ecc. che in genere rendono immediatamente le "gambe fiacche".

**PER VIAGGI OLTRE LE DUE ORE
OCORRE PENSARE AL BERE,
MA ANCHE AL MANGIARE PER
EVITARE LA "CRISI DI FAME"**



PEDALARE SICURI

Le nove regole fondamentali elaborate dalla Fiab per andare per strada in sicurezza, nel rispetto di tutti gli utenti e senza soggezione verso gli automobilisti.

Le nove regole d'oro della Fiab

1. Considerati alla pari di tutti gli altri mezzi circolanti. Evita incertezze, soggezioni e senso di inferiorità.
2. Indossa il casco quando opportuno (particolarmente consigliato per i più piccoli).
3. Controlla costantemente il perfetto funzionamento dei freni, delle luci, dei catadiottri, del campanello e dei pneumatici della tua bicicletta.
4. Invia segnali precisi e con buon anticipo agli altri utenti della strada: usa il braccio teso per segnalare una svolta, ma soprattutto quando ti sposti al centro della strada per superare auto parcheggiate. Usa il campanello.
5. Sii sempre vigile nel traffico: cerca di prevenire

le manovre degli altri veicoli stabilendo un contatto visivo con i guidatori e assicurandoti che ti abbiano visto. Non distrarti con cuffie o cellulare.

6. In un incrocio semaforizzato "difficile" puoi svoltare a sinistra anche in due tempi: attraversa l'incrocio stando sulla destra, attendi il verde nell'altra direzione e prosegui. Ma non passare mai con il rosso.
7. Cerca di non percorrere strade dissestate o molto trafficate: preferisci se possibile un percorso più lungo, ma sicuro.
8. Le biciclette possono circolare nelle aree pedonali, ricorda però che anche i pedoni devono avere garantito il loro spazio e di dare loro la precedenza. Renditi ben visibile soprattutto quando l'illuminazione è scarsa, magari indossando qualcosa di fluorescente.

9. Attenzione alle rotaie (la tua ruota può incastrarsi dentro e farti cadere); ai veicoli parcheggiati con qualcuno alla guida, il quale potrebbe aprire la portiera o muoversi in quel momento; agli scooter e motorini, che spesso superano a destra.

CON LE NUOVE NORME EUROPEE I TELAI SONO SOTTOPOSTI A CRASH-TEST E I FRENI DEVONO GARANTIRE SPAZI DI ARRESTO

SEI UN TESORO!



In attesa che ogni città metta a punto dei sistemi contro i ladri di biciclette (registri, marchiature, ecc.), ecco alcune semplici regole da seguire.

Consigli contro il furto

Hai provato e ti è piaciuto. Ti sei appassionato e te la sei comperata: una bici nuova fiammante, ultima serie. Adesso vedi di non fartela rubare! E ricorda che buona parte dei furti di biciclette sono fatti non per lucro ma per usare la bicicletta. Perciò le seguenti regole sono da seguire anche nel caso tu sia ancora affezionato al tuo vecchio "catorcio".

Il pezzo più importante della bicicletta da proteggere è il telaio, ragion per cui occorre fissarlo sempre, e bene, cercando un supporto solido e inamovibile.

Scegli un buon antifurto per legare la tua bici, tenendo conto che ciascuno ha i suoi "pro" e i suoi "contro". Il cavetto a spirale è comodo da usare, ma anche facile da tagliare. La catena a maglie

è resistente, ma poco pratica ed ha un punto debole nel lucchetto. Il "pitone" è indicato per lunghe fermate diurne, ma è pesante da portare in giro. Lo stesso dicasi per l'archetto a "U": pesante ma ideale per le soste lunghe, anche notturne.

Proteggere e legare, se possibile, le due ruote soprattutto se hanno gli sganci rapidi; se se ne fissa una sola, meglio non fissare quella davanti, più facile da togliere di quella dietro.

Altri piccoli accorgimenti:

- non lasciare mai la bicicletta incustodita nemmeno un minuto,
- preferire, per legarla, i luoghi frequentati a quelli isolati,
- legala anche dentro la cantina o nel cortile,
- non lasciare mai sopra accessori importanti come il ciclo-computer,
- attenzione alla borsa appoggiata nel cestino anteriore: coprirla, per evitare che il maleintenzionato, nel rubarla, ti tiri per terra.

IL FURTO SPINGE MOLTI CICLISTI AD ACCONTENTARSI DI BICI VECCHIE, A SCAPITO DELLA LORO STESSA SICUREZZA

C'È TUTTO UN MONDO



Dopo le prime uscite, utili per prendere confidenza con il mezzo, si può pensare di usare la bici per tutti gli spostamenti urbani. Rimane soltanto qualche piccolo dubbio da fugare...

Non aver dubbi

Fino a dove riesco ad arrivare?

In bicicletta il tempo medio accettato per uno spostamento è di circa 15 minuti, che con una velocità media di 15 km/h corrisponde ad un percorso di circa 3.750 metri. La modalità ciclabile è tipica degli spostamenti all'interno del quartiere, tra quartiere e quartiere limitrofo e anche verso destinazioni più lontane. In presenza di adeguati punti di interscambio, le distanze percorse possono diventare molto importanti.

Ma non arriverò in ufficio tutto sudato?

Sino a 6-8 km, se ben allenati e con una pedalata tranquilla, non si suda. Di conseguenza non occorre cambiarsi d'abito una volta giunti a destinazione. È comunque indispensabile avere sempre con sé una mantellina per proteggersi in caso di pioggia. La quale può

stare comodamente in una borsa da ufficio.

Con tutto questo traffico non sarà pericoloso?

È ovvio che bisogna preferire i tragitti serviti dalle piste ciclabili. È altrettanto ovvio, poi, che ci sono altri fattori ponderabili che sottopongono il ciclista (come ogni altro utente della strada) ad un rischio. Per questo è consigliato usare il caschetto.

Anche nel percorso più protetto vi potrà essere sempre un cane, una pozzanghera o un ostacolo improvviso che ci può far cadere. In caso di cadute a bassa velocità, il casco minimizza il danno distribuendo su una maggiore superficie il colpo ricevuto.

Ma i miei colleghi non mi prenderanno in giro?

Qualcuno lo farà, probabilmente, perché sull'uso della bici agiscono potenti stereotipi. Esso è socialmente accettato solo di domenica. Nei giorni feriali invece si devono usare

i mezzi privati (o al limite quelli pubblici), salvo poi andare in palestra per smaltire il sovrappeso... Anche i mass media fanno poco per incentivare la bicicletta come mezzo di trasporto, forse perché così facendo metterebbero in discussione ingenti interessi economici. Salvo poi, come al solito, lamentarsi per la cattiva qualità dell'aria...

In realtà è dimostrato, soprattutto nei paesi del nord Europa, che l'uso della bici e del mezzo pubblico è direttamente proporzionale al livello culturale.

**ANCHE IL CANDIDATO ALLA
PRESIDENZA DEGLI STATI UNITI,
BARACK OBAMA, INCORAGGIA
L'USO DELLA BICI**



BICI IN CITY

È il modo più efficace per muoversi nelle grandi città metropolitane, consiste nello spostarsi con una bicicletta insieme ai mezzi di trasporto pubblici o anche all'auto.

Intermodalità

Esco di casa, prendo la bici e arrivo a destinazione: è la soluzione apparentemente più ovvia e semplice per usare la bicicletta, ma non è la sola.

Posso usare la bici per andare a prendere un mezzo pubblico, oppure prendere un mezzo pubblico e quando scendo prendo una bici. Oppure, ancora, porto la bici in auto per un tratto di strada e poi parcheggio e proseguo in bici.

Sono tutte possibili combinazioni di intermodalità, e certamente la terza (combinazione di bus o treno e bici) è quella più sostenibile dal punto di vista ambientale, perché toglie dalla strada il maggior numero di auto, consentendo allo stesso tempo di coprire distanze più grandi.

Le città tuttavia devono essere attrezzate con ciclo stazioni che forniscano i servizi di custodia, noleggio, assistenza tecnica e di bike sharing.

Per bike sharing si intende una bici pubblica, cioè un servizio di trasporto che consente agli iscritti di utilizzare bici pubbliche che sono disponibili in parcheggi dedicati ubicati presso luoghi importanti di origine – destinazione.

I migliori esempi di successo di bike sharing attualmente si trovano a Parigi e a Lione, dove le bici sono moltissime, e possono appoggiarsi ad una rete capillare di parcheggi.

Un sistema analogo inizia ad essere presente anche in alcune città italiane, ma nel nostro paese non è ancora abbastanza diffuso.



**IKEA HA REGALATO A TUTTI I
DIPENDENTI UNA BICICLETTA
PIEGHEVOLE, PER PROMUOVERE
L'INTERMODALITÀ**

**BICICLETTA
DOVE**

PADOVA



Un percorso cittadino che fa toccare con ... ruota i luoghi più belli della "città del Santo". Una città che ha saputo, negli ultimi anni, promuovere l'uso della bicicletta investendo su ciclabili e mezzi pubblici.

Tra chiese e torrenti

LUNGHEZZA: 20 KM CIRCA

DIFFICOLTÀ: PER TUTTI

FONDO: MISTO ASFALTO/STERRATO

Dal centro cittadino alle sommità arginali dell'immediato fuori porta: questo itinerario ci farà conoscere i monumenti più importanti della città e la rara bellezza del paesaggio fluviale di cui si gode dai percorsi ciclopedonali che si snodano lungo il fiume.

1. Si parte da Prato della Valle, una delle piazze più grandi d'Europa, passando vicino all'Orto Botanico, il più antico del mondo; la Basilica di Sant'Antonio; l'università, con il famoso Palazzo del Bo. Le belle e suggestive Piazza delle Erbe, Piazza della Frutta e Piazza dei Signori, per poi arrivare alla Cappella degli Scrovegni.
2. Da qui si continua lungo la sommità arginale del Pio-

vego, passando per il Portello, antico porto fluviale all'epoca della dominazione veneziana, in direzione della Riviera del Brenta. Si attraversa l'antico Ponte dei Graissi, così chiamato dal nome delle fascine di rami e arbusti che in origine (nel 1100) facevano da collegamento tra una sponda e l'altra rappresentando l'unico modo per attraversare il corso d'acqua.

3. Si prende poi direzione Sud, percorrendo prima il canale Bacchiglione e poi l'antica via fluviale che collega Padova a Vicenza. Arrivati all'intersezione con il canale Brentella, che fa confluire parte delle acque del Brenta nel Bacchiglione, si punta a Nord, sempre percorrendo le sommità arginali, fino in località Ponterotto.
4. Il rientro verso il centro storico e Prato della Valle, avviene da Ponterotto. L'ultimo tratto va percorso

lungo le mura medievali passando per Porta Trento e gli antichi bastioni.

Si tratta di un percorso di indubbio interesse storico-naturalistico. Oltre ai monumenti godrete della bellezza degli splendidi e suggestivi paesaggi fluviali.



info@amici-della-bicicletta-pd.it
www.amici-della-bicicletta-pd.it



BOLOGNA

Questa proposta è parte dell'itinerario chiamato **Ciclovia della Seta**, che da Venezia giunge a Livorno lungo strade minori e facili sentieri, utilizzato come base anche per il percorso **Via del Reno e Ciclopista del Sole**.

Da Bologna a Palazzo Rossi lungo la ciclovia della Seta

LUNGHEZZA: 28 KM CIRCA

DIFFICOLTÀ: PER TUTTI

FONDO: MISTO ASFALTO/STERRATO

1. Si parte da Piazza Maggiore, costeggiando la Fontana del Nettuno, per immettersi sulla pista ciclabile di via del Pratello, che porta all'incrocio con via della Grada, da dove si continua a sinistra, per via Sabotino. Ora ci si trova sulla pista ciclabile per Casalecchio. Seguendo la segnaletica si prosegue per via Valdossola e, costeggiando il canale di Reno, si passa da via della Barca e da via Canonica: qui siamo già in territorio di Casalecchio di Reno. Sempre seguendo le indicazioni, si imbecca uno stretto viale alberato che permette di immettersi in vialetto Mar-

tinez Collado (anticamente percorso dal famoso tram per il Lido di Casalecchio di Reno). Si attraversa la statale 64 e, salendo per via Panoramica e girando a destra di fronte alla Chiesa di San Martino si arriva all'ingresso del Parco della Chiusa.

2. Quello del parco è un percorso sterrato che alla fine conduce in una stradina più larga ed asfaltata, fiancheggiata da una bella staccionata in legno. Prendendo a sinistra e seguendo il Percorso della Salute, ci si ritrova in via Panoramica (km 6,8). Dopo aver superato una casa segnalata da un grosso pilastro, sulla destra, ci si immette su un altro Percorso della Salute. Scendendo, il sentiero punta verso la passerella ciclabile Blu, dalla quale si può attraversare il fiume Reno.

3. Recuperata la strada asfaltata e voltando a sinistra,

si prosegue lungo la riva sinistra del Reno per poi proseguire di nuovo a Sud.

4. Al km 10,2 si raggiungono i Laghetti del Maglio in un paesaggio di grande tranquillità e si prosegue sulla splendida ciclabile ghiaiaata parallela alla strada asfaltata. Al termine della ciclabile si prende a destra e prima del cavalcavia dell'autostrada A1, a sinistra, si ha accesso alla strada alberata e ghiaiaata che porta al fascinoso Palazzo De' Rossi (km 13,7).

5. Se le forze lo consentono, è possibile continuare l'itinerario, sempre lungo il corso del Fiume Reno, verso Sud, sino ai confini con la Toscana, ed oltre...

6. Il ritorno a Bologna può avvenire lungo lo stesso percorso dell'andata.

segreteria@montesolebikegroup.it
www.montesolebikegroup.it



BRESCIA

Un bel giro da fare in compagnia nella provincia bresciana, tra piste ciclabili, cascine, campi coltivati e boschi che attraversa paesi dove la bicicletta la fa ancora da padrona.

Da Brescia a Faverzano (Offlaga)

LUNGHEZZA: 25 KM CIRCA

DIFFICOLTÀ: PER TUTTI

DISLIVELLO: NON SIGNIFICATIVO

FONDO: MISTO ASFALTO/STERRATO

1. Dal Villaggio Sereno pedaliamo fino all'ingresso del Comune di Flero (corsia ciclabile fino alla fine dell'abitato dove inizia una pista in sede propria) la seguiamo fino ad una deviazione a destra nei campi che con una leggera salita ci porta sul Monte Netto.
2. Con una rapida discesa arriviamo nel cuore di Capriano del Colle (Piazza Mazzini) svoltiamo a sinistra fino alla deviazione (a destra) per Corticelle, frazione di Dello. Dopo circa 2,5 chilometri di strada asfaltata che raggiunge il fiume Mella possiamo proseguire su asfalto o seguire il fiume sullo sterrato,

i due percorsi si ricongiungono poco prima del centro di Corticelle.

3. Passiamo davanti alla Chiesa e dopo aver raggiunto il cimitero giriamo a sinistra attraverso i campi coltivati; qui il percorso diventa sterrato, raggiunge una cascina (Calcagna) e si snoda lungo un bosco che fiancheggia nuovamente il fiume Mella. Il percorso supera un piccolo ponte e raggiunge la piazza di Offlaga dopo circa 20 chilometri dalla partenza. Ci lasciamo alle spalle Chiesa e Municipio, giriamo a destra nei pressi del Monumento ai Caduti proseguiamo fino alla prima curva a destra, dove invece proseguiamo dritti lungo una strada asfaltata che taglia i campi fino a raggiungere il mulino di Offlaga.
4. Dal mulino proseguiamo su un percorso che costeggia due canali irrigui passa su un altro ponticello, gira a

destra e poi a sinistra su asfalto e ci porta dopo circa 1,6 chilometri a Faverzano dove ogni anno si svolge la Festa della Trebbiatura. Il percorso descritto è di circa 25 chilometri ed è possibile effettuarlo con qualsiasi bicicletta (copertoni robusti!).

5. Il ritorno può essere fatto sullo stesso percorso oppure in treno da Manerbio (orari dei treni che effettuano trasporto biciclette sul sito delle FS).



info@amicidellabicibrescia.it
www.amicidellabicibrescia.it



ROMA

L'itinerario percorre una delle più suggestive e storiche vie di Roma, l'Appia Antica, attualmente chiusa in larga parte al traffico (soprattutto i giorni festivi), nonché i parchi degli Acquedotti, di Torre del Fiscale, e della Caffarella.

Roma storica

LUNGHEZZA: 25 KM CIRCA

DIFFICOLTÀ: PER TUTTI

DISLIVELLO: NON SIGNIFICATIVO

FONDO: MISTO ASFALTO/STERRATO
BASOLATO ROMANO

1. Partendo dal Circo Massimo prendere la via delle Terme di Caracalla e, giunti in Piazzale di Nume Pompilio, proseguire per via Porta San Sebastiano e per l'Appia Antica, fino alla tomba di Cecilia Metella, passando davanti alla Chiesa del Quo Vadis.
2. Al bivio con via di Casal Rotondo, girare a sinistra, attraversare l'Appia Nuova e proseguire lungo via delle Capannelle, imboccando il sottopasso della ferrovia. Alla curva successiva uscire a sinistra per via Gamiara e pochi metri dopo una strada sulla destra vi introdurrà nella zona campestre del parco degli acquedotti.
3. Tenendosi sempre sulla sinistra delle condutture raggiungere l'uscita del parco che dà su via Alessandro Viviani, quindi prendere via del Quadraro (sulla sinistra) e dopo aver scavalcato la ferrovia prendere la prima strada sterrata sulla destra che vi porterà alle rovine della Torre del Fiscale.
4. Entrati nell'omonimo parco, proseguite tenendo le mura dell'acquedotto sulla vostra destra fino a raggiungere l'uscita del parco che dà su vicolo dell'Acquedotto Felice.
5. Giunti alla fine di questo vicolo, svoltare a sinistra per via Demetriade fino a via Appia; percorrere poi via dell'Almone fino alla fonte Egeria.
6. Passata la fonte subito sulla destra vi è un sentiero che vi permetterà di entrare nel parco della Caffarella e di percorrere il sentiero principale.
7. In alternativa, dalla fonte Egeria, proseguendo su via dell'Almone, si può tornare alla tomba di Cecilia Metella attraversando l'incrocio con via Appia Pignatelli.
8. Se invece si desidera seguire l'itinerario principale, attraversare tutto il parco e raggiungere l'uscita di via della Caffarella a pochi metri dalla Chiesa del Quo Vadis, davanti alla quale si è passati all'andata.
9. Il ritorno varia solo per il senso unico di via di Porta San Sebastiano che ci costringe, una volta giunto all'incrocio di porta San Sebastiano, a prendere a destra per viale delle Mura Latine e quindi a sinistra per via di Porta Latina.

ANCONA



Dalla stazione di Loreto si parte subito in direzione della città natale di Giacomo Leopardi, passando per alcuni dei luoghi più caratteristici delle Marche. Le salite per la casa del Poeta o per il santuario di Loreto metteranno però alla prova i più tenaci.

Sulle tracce del poeta di Recanati

LUNGHEZZA: 33 KM CIRCA

DIFFICOLTÀ: PER TUTTI, MA CON UN'OPZIONE PER I PIÙ ARDITI

DISLIVELLO: TRATTI IN SALITA OPZIONALI

FONDO: ASFALTO

1. Si parte dalla Stazione di Loreto, si prende a sinistra verso il sottopasso che porta sulla ciclabile in direzione di Porto Recanati. Lungo il tragitto si incontra la chiesetta campestre detta "della Banderuola", che la leggenda vuole essere stata la prima tappa della Santa prima di giungere a Loreto.

2. Questa ciclabile ci conduce fino a Porto Recanati, all'ingresso del quale si svolta in direzione del caratteristico porticciolo e del lungomare. Proseguendo oltre, si attraversa il fiume Potenza e si svolta a destra in località Santa Maria in Potenza per iniziare il piacevole percorso ciclabile lungo il fiume per circa 8 km, fino a raggiungere località Begerica.

3. Terminata quest'altro tratto di ciclabile si può ritornare oppure, per i più arditi, affrontare qualche dura salita per scoprire Loreto ed il suo famoso santuario. Oppure puntare a Recanati per visitare la casa del poeta Giacomo Leopardi. Ne vale proprio la pena!



info@bicipiu.it
www.bicipiu.it



BARI



Un itinerario che si sviluppa lungo le strade rurali dell'agro barese, con i suoi inconfondibili colori e profumi, i castelli e le chiese antiche. Un terra ancora tutta da scoprire, anzi da ri-scoprire grazie alla bicicletta.

Scoprendo Bari e il suo entroterra

LUNGHEZZA: 40 KM CIRCA

DIFFICOLTÀ: PER TUTTI

FONDO: ASFALTO

1. Si parte dall'ingresso centrale del Parco 2 Giugno, in viale Einaudi. Il percorso si sviluppa verso l'entroterra barese seguendo corso De Gasperi fino a raggiungere Carbonara. Da qui, seguendo via Quaranta, portarsi all'incrocio con via Fanelli, dove si svolterà a destra percorrendola per circa un chilometro prima di svoltare a sinistra per l'antica Chiesa di Ognissanti di Cuti. Dalla Chiesa di Ognissanti si punta, quindi, su Valenzano, che si attraversa seguendo le vie Capurso, Bari e Montrone, per imboccare poi via Vecchia Canneto che conduce direttamente ad Adelfia.
2. Da Adelfia, percorrendo la SP 126, si raggiunge Sannicandro di Bari, scenario del Castello Federiciano tutto da visitare dopo che i lavori di ristrutturazione l'hanno riportato all'antico splendore.
3. Terminata la visita, si prende via Giovanni XII per raggiungere attraverso tranquille strade di campagna che passano per Vicinale Modugno, Vicinale San Marco e Ciuccolombiso, i resti dell'antico Casale di Balsignano, purtroppo ancora in attesa di restauro. Facendo attenzione al traffico della SP 92, percorrerla per circa un chilometro prima di imboccare, sulla destra, al termine di una veloce discesa, la strada vicinale Calabrese Banchetto che, superata la Statale 271, ci porterà su Strada Canestrelle, la vecchia via per Bitritto.
4. Giunti a Strada Canestrelle, gireremo a sinistra in direzione della stadio San Nicola. Poi al rondò a destra per via Petroni, che si raggiunge percorrendo un tratto dell'anello di Carbonara. Siamo rientrati a Bari, esattamente al punto di partenza.



FIRENZE

Un itinerario che si svolge per intero su percorsi ciclabili, attraversando i più bei parchi della nota città d'arte, opportunamente dotati di aree di ristoro. Ideale da fare in compagnia anche con bambini piccoli al seguito.

Il percorso Cascine-Renai

LUNGHEZZA: 23,2 KM

DIFFICOLTÀ: PER TUTTI

FONDO: MISTO ASFALTO/STERRATO

Percorso pianeggiante che si svolge per intero su strade dedicate alle biciclette, lungo il corso dell'Arno.

1. Partenza da piazzale Vittorio Veneto. Da qui si percorre in tutta la sua lunghezza il parco delle Cascine passando per viale Lincoln e viale Washington. All'inizio di viale Lincoln potrebbe essere necessaria una piccola deviazione, a causa dei lavori di costruzione della tramvia.
2. Dopo aver ammirato il monumento all'Indiano, posto al termine del parco delle Cascine, dove il Mugnone confluisce nell'Arno, si attraversa la passerella pedonale sul Mugnone, si passa il piazzale collocato

sotto il viadotto dell'Indiano, e si prosegue poi lungo la pista ciclabile dei Renai. La pista è chiusa al traffico motorizzato, il suo fondo è sterrato e corre in ambiente naturale.

3. Quando siamo ormai nei pressi di Signa si passa sotto la ferrovia e si percorre il viale alberato che conduce al parco dei Renai. Il parco dei Renai consiste di 25 ettari di laghi, isolette, piste ciclabili, attrezzature sportive e strutture per il bird-watching e l'osservazione del mondo naturale. È dotato di piscine, solarium, pista da skateboard, ristorante, pizzeria e music bar aperto sulle rive del lago, fruibile anche in caso di cattivo tempo.
4. Il ritorno segue all'inverso lo stesso itinerario.



onlus@firenzeinbici.net
www.firenzeinbici.net

GENOVA



Da poco inaugurato, il percorso è concepito per ricreare l'atmosfera della Genova risorgimentale in una sorta di "ciclorievocazione" che collega vie e piazze, teatro di fatti che hanno tenuto a battesimo l'Italia democratica tra Settecento e Ottocento.

Il risorgimento a Genova

LUNGHEZZA: 25 KM

DIFFICOLTÀ: FACILE

FONDO: ASFALTO/ACCIOTTOLATO

1. Si parte dalla stazione del Righi della Funicolare Zecca-Righi e si segue l'itinerario: via Costanzi, Oregina, via Paleocapa, Corso Firenze - San Nicolò, spianata Castelletto, piazza Manin - via Assarotti, via Serra, via Colombo, via S. Vincenzo, via XX Settembre, via 12 Ottobre, Acquasola, verso Podestà, via Corsica, Poggio della Giovane Italia, via Bixio, piazza Carignano, piazza Sarzano, via Ravecca, via Porta Soprana, via S. Lorenzo, via Giustiniani, Le Grazie, Canneto il Curto, via Orefici, via S. Luca, via S. Siro, via Cairoli, piazza Annunziata, via Balbi, S. Brigida, via Pre, piazza Acquaverde, ponte dei Mille, Porto Antico, Sottoripa, via Lomellini.

Il percorso si svolge quasi per intero in discesa o in pianura ricalcando i passi di quelle vie e di quelle piazze in cui hanno vissuto lavorato, cospirato personaggi che hanno fatto la storia democratica d'Italia.

Come il Santuario di Oregina, in cui il 10 dicembre 1847, più di 35 mila persone si radunarono per rievocare il gesto di Balilla di 101 anni prima, e per chiedere l'intercessione della Madonna per cacciare gli austriaci dalla città. Rappresentanze giunsero da ogni parte della città e fu proprio in quell'occasione che per la prima volta si udirono le note ed i versi dell'inno di Mameli. Lo stesso Mameli, presente alla manifestazione sventolò il tricolore della Giovane Italia, simbolo dell'unità nazionale.

Dopo il fallimento delle insurrezioni del 1848 e l'esito infelice della prima guerra d'Indipendenza si rifugiarono a Genova molti democratici di ispirazione repubblicana

in fuga dai loro paesi dove erano state restaurate le monarchie assolute. Si parla di circa 4.800 persone che nel 1858 vivevano a Genova pur non essendo sudditi del Regno di Sardegna. Non a caso, Garibaldi decise di far partire la spedizione dei Mille proprio da qui, dove furono reclutati molti volontari.

Per vivere l'atmosfera di questi luoghi, anche piuttosto distanti fra loro, si è allora pensato ad un percorso in bicicletta, a stazioni che, partendo dal Righi, fa la prima tappa proprio al Santuario di Oregina per poi scendere in città in un continuum risorgimentale.

Il percorso risorgimentale in bici vuole essere un modo sostenibile per vivere il turismo in città.

adbge@libero.it
www.adbgenova.it

MILANO



Percorso naturalistico a due passi dalla metropoli, tra i navigli e i boschi dove si possono ammirare suggestivi scorci di campagna, pedalando immersi nel verde.

Canali e laghi nel milanese

LUNGHEZZA: 45 KM

DIFFICOLTÀ: FACILE

È un percorso pianeggiante e distensivo di circa 45 km, che offre la possibilità di pedalare nel verde della campagna milanese e di godere di scorci panoramici poco prevedibili, in una zona così vicina a Milano.

1. Si parte dall'antica e bella Chiesetta di San Cristoforo sul Naviglio, sull'alzaia della riva sinistra del Naviglio Grande.
2. Si percorre la pista ciclabile in direzione Corsico, fino al parco Pozzi dove, sul cavalcavia, si va in direzione Buccinasco, quindi Assago e Gudo Gambaredo.
3. Subito dopo ci si immette nella pista ciclabile delle Acque, in direzione San Pietro Cusico. Si prosegue in direzione Gaggiano, facendo una sosta nell'area del piacevole lago Boscaccio, circondato da boschi.
4. Raggiunta Gaggiano, si supera il ponte sul naviglio per portarsi sulla pista ciclabile del canale in direzione Milano.



segreteria@ciclobby.it
www.ciclobby.it

NAPOLI



Questo percorso che si sviluppa lungo la costa del Cilento vi immergerà in luoghi sospesi nel tempo, regolati dall'orologio della natura e delle attività dei pescatori che animano i porticcioli sparsi lungo il cammino.

A casa delle sirene che insidiarono Ulisse

LUNGHEZZA: 50 KM

DIFFICOLTÀ: FACILE

FONDO: STERRATO/ASFALTO

1. Si parte dalla piazza principale di Agropoli, porta d'ingresso del tratto costiero del Parco del Cilento. Meta della pedalata è Punta Licosa dove la leggenda racconta che sommersi dalle acque ci sono ancora gli scogli delle sirene che tentarono di incantare Ulisse.
2. Da Agropoli si prende la statale 267 per Santa Maria di Castellabate, che conduce nell'entroterra lungo la valle del fiume Alento. Da Santa Maria di Castellabate il percorso prosegue in saliscendi per altri 4,5 chilometri circa, fino a San Marco di Castellabate.

3. A questo punto si abbandona la statale e si raggiunge in discesa il porticciolo turistico. Una breve rampa in salita conduce ad un sentiero sterrato che segue la costa fino a monte Licosa e all'omonima punta. Giunti alla meta o in sua prossimità si possono effettuare gradevoli soste nei pressi di spiagge, scogliere e calette.
4. Per tornare indietro si può effettuare il percorso a ritroso evitando così in buona parte le strade trafficate oppure si può riprendere la statale 267 in direzione Agropoli.



cicloverdiposta@libero.it
www.cicloverdi.it

PARMA



È uno dei percorsi più belli e allo stesso tempo più facili che partono da Parma. Si attraversano i ponti sulla Parma godendo del fertile paesaggio emiliano. A seconda delle capacità, il percorso può essere allungato fino a un massimo di 70 chilometri.

A spasso lungo gli argini della Parma

LUNGHEZZA: 30-70 KM

DIFFICOLTÀ: FACILE

FONDO: ASFALTO

1. La partenza è dalla stazione ferroviaria di Parma. Passato Ponte Bottego si prende via Reggio e dopo mille metri, giunti alla curva, si sale sulla pista ciclabile che percorre l'argine sinistra della Parma fino quasi a Baganzola.
2. Da qui si procede verso Viarolo (siamo a 12 km dalla partenza). Da Viarolo si può puntare a Corazzano, passare la provinciale e continuare per Castelnuovo, superando la Parma e poco dopo svoltare verso sud per Moletolo e Parma (circa 30 km dalla partenza).
3. Oppure si può percorrere la ciclopista destra Taro fino a Trecasali, immettersi
4. Da Trecasali si può invece proseguire sulla pista ciclabile fino ad incontrare la ciclopista Po a Gramignazzo (a circa 33 km da Parma). Seguendo a destra la ciclopista si passa Torricella, Coltaro e si arriva a Colorno (53 km da Parma).
5. Seguendo l'argine destro della Parma, si passa Vedole, si attraversa il ponte di Torrile e si segue per un tratto l'argine sinistro per poi ripassare la Parma (come nell'itinerario precedente) e quindi far ritorno in città.

di nuovo in strada fino a Torrile dove prima del paese c'è un'oasi Lipu; salire sull'argine sinistro della Parma (è anche possibile passare la Parma sul ponte che si trova di fronte alla chiesa per andare a Colorno), percorrerlo fino a ponte Sant'Andrea a Mane per poi girare a destra per San Siro, Moletolo e Parma (siamo a 45 km dalla città).



bicinsieme@yahoo.it
www.bicinsieme.it

RIMINI



Le colline dell'entroterra riminese fanno da scenario a questo itinerario che corre tra uliveti e vigneti, per terminare ai piedi del monte Titano, nella Repubblica di San Marino, da cui si può ammirare il maestoso paesaggio.

Verso San Marino

LUNGHEZZA: 20 KM

DIFFICOLTÀ: MEDIA

FONDO: STERRATO/ASFALTO

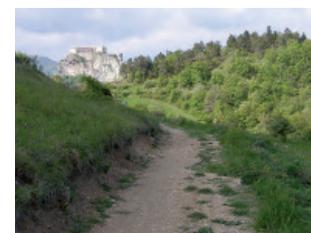
Il percorso si svolge in gran parte sul territorio del Comune di Coriano, presenta alcune difficoltà date da alcune salite.

1. Si parte dal parco del fiume Marano e ci si avvia in direzione della costa per poi svoltare a sinistra in via Fiume al km 2,2. Al km 4 si incontra la prima difficoltà: una salita (non lunga) che passa vicino al lago di Vecciano. Siamo vicini alla frazione Cerasolo, che si raggiunge dopo una salita (questa volta piuttosto ripida) al km 8,5.
2. Al km 12,5 si trova un bivio: bisogna prendere a sinistra per Torraccia e si prosegue poi, sempre in salita, fino al km 13,4 dove si imbecca via Montelupo. Arrivati qui si

gira a sinistra e, costeggiando l'aeroclub di San Marino, al km 13,63 si arriva in fondo a via Montelupo.

3. Superata una casa colonica si incontra sulla destra un sentiero in discesa nel sottobosco scosceso.
4. Finita la discesa nel bosco si aprirà sulla sinistra la vista del Lago di Faetano. Si attraversa la strada provinciale che porta al Castello di Faetano e seguendo la segnaletica si percorre la pista ciclabile del fiume Marano in direzione di Rimini. Gli ultimi cinque chilometri di questo percorso sono molto divertenti, la pista ciclabile propone un paio di guadi, alcuni passaggi nel sottobosco molto stretti con il fondo sterrato un po' sconnesso. In questo tratto bisogna prestare attenzione anche ai numerosi cavalli che si possono incrociare lungo il sentiero, dato che il territorio presenta un numero considerevole di maneggio

ed allevamenti. Ma giunti al Parco del Marano si possono usare le numerose aree attrezzate all'interno del parco per rifocillarsi in tutta tranquillità.



info@pedalandocamminando.it
www.pedalandocamminando.it

TORINO



Il percorso utilizza moltissime piste ciclabili di recente costruzione e tocca alcuni siti storici di notevole pregio legati al circuito delle residenze sabaude. Particolare attenzione viene dedicata all'intermodalità col treno e la metro.

Un percorso intermodale sotto la Mole

LUNGHEZZA: 20 KM

DIFFICOLTÀ: PER TUTTI

FONDO: STERRATO/ASFALTO

1. Punto di partenza dell'itinerario è la stazione di Moncalieri, dalla quale ci si dirige verso il Parco delle Vallere. Costeggiando il Po si arriva alla Cascina da cui parte la segnaletica che conduce fino alla pista ciclabile per Stupinigi.
2. Il percorso segue il torrente Sangone transitando per il parco fino a giungere al Mausoleo della Bela Rosin, luogo dove sorgeva il castello di Miraflores. Di qui, dopo l'attraversamento del torrente si giunge al Boschetto di Nichelino e successivamente alla settecentesca Palazzina di Caccia, vero gioiello di Juvarra.
3. Il percorso del Sangone prosegue attraversando

Borgaretto per poi inoltrarsi sulla Greenway che parte a lato del cimitero.

4. Dopo la visita al Castello del Drosso si giunge in prossimità di Beinasco e della sua avveniristica passerella ciclopedonale. Quindi si prosegue lungo il torrente per qualche chilometro fino ad attraversarlo in prossimità del nuovo ponte sul Sangone. Da qui, sempre su ciclabile, si giunge in prossimità della frazione di Dojrone.
5. Dirigendosi ancora a Nord si attraversa la tangenziale di Torino, per poi proseguire dritti fino alla rotonda di strada del Portone che percorriamo per un breve tratto fino a svoltare ancora a Nord costeggiando gli stabilimenti della Comau. Facciamo ancora un breve tratto su corso Allamano fino ad imboccare la pista ciclabile che costeggia il raccordo ferroviario. Poi sempre in direzione Nord troviamo
6. Proseguiamo ancora dirigendoci verso il Parco dalla Chiesa, sede della Certosa Reale di Collegno. Al margine del parco incontriamo la stazione ferroviaria di Collegno da cui con l'intermodalità (treno più bici) si può tornare a Torino.

BICICLETTA
QUANDO



**IN BICI
PER L'AMBIENTE**

FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta

La FIAB organizza circa 12.000 associati in oltre un centinaio di associazioni cicloambientaliste in tutta Italia. Il suo scopo è promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano per migliorare traffico e ambiente urbano, sia per la pratica dell'escursionismo in bicicletta: una forma di turismo rispettosa dell'ambiente.

FIAB aderisce a European Cyclists' Federation (ECF) ed è tra i fondatori di Co.Mo.Do, la Confederazione della Mobilità Dolce.

Per maggiori informazioni consigliamo di visitare il sito ufficiale www.fiab-onlus.it

Manifestazioni nazionali

Bimbibici

Decine di migliaia di bambini e ragazzi in bici in più di 200 città italiane per porre con forza il problema della protezione dei percorsi in bici e a piedi casa-scuola.

Chi sceglie le bici merita un premio

A settembre, durante la settimana europea della mobilità sostenibile, promuove la campagna nazionale "Chi sceglie le bici merita un premio", in cui in decine di città italiane vengono premiati i ciclisti con questa pubblicazione, cioccolatini e buoni sconto per colazioni.

Cicloraduno Nazionale

Ogni anno si svolge l'ormai tradizionale cicloraduno al quale partecipano centinaia di soci FIAB ed altri ciclisti da tutto il mondo.

Bicistaffetta

Si svolge all'inizio di autunno lungo un percorso della rete Bicitalia per sensibilizzare gli enti locali sulla necessità di una politica a favore della mobilità ciclistica e per richiedere a Governo e Parlamento risorse per finanziare gli interventi a favore della bicicletta.



Grazie a ...

Le sedi locali Fiab per il materiale degli itinerari. Paolo Fabbri, Michele Mutterle e Marco Passigato per i contenuti. Michele Marcolungo per la cura editoriale.

Citiamo alcuni link che ci hanno ispirato per la redazione di questo opuscolo.
www.fiab-onlus.it | <http://ec.europa.eu/environment> | www.ecf.com



Questo opuscolo è realizzato grazie ai cataloghi che i nostri clienti ci hanno restituito nell'ottobre 2007, riciclati senza processi di disinquinazione. La stampa è effettuata con inchiostri a base di oli vegetali.
www.ricose.it

RI-CICLO



Per chi volesse approfondire l'argomento: www.fiab-onlus.it