

# Amici della Bicicletta

PERIODICO DELLA FIAB  
FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA  
IN BICI PER L'AMBIENTE [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

"Poste Italiane s.p.a. - spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (con in L.27/02/2004 n°46) art.1, comma2, DCB - Reg-

A PAG: 8-9  
**21° Cicloraduno FIAB**  
laghi, ville e valli  
**VARESINE**

## BIMBIMICI

*Domenica 11 maggio 2008*

ADERENTE



[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

**2-2008**

Aprile - Giugno

Domenica 11 maggio 2008

Bimbimbici



## Una pedalata riservata ai bambini in più di duecento città italiane

**Muoversi in bici fin da piccoli fa crescere meglio e fa bene all'ambiente.**

Con questa convinzione l'11 maggio torna, per la nona edizione, Bimbimbici, la manifestazione per la mobilità sostenibile rivolta ai bambini fino agli undici anni. 198 le città aderenti che hanno partecipato all'edizione 2007, tra cui 49 capoluoghi di provincia, e 35.000 i bambini. Un grande risultato per la FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) promotrice dell'evento, che ha visto la distribuzione di 300.000 volantini nelle scuole e 21.500 gadget totali ai partecipanti.

Tutti in sella allora per attraversare le vie delle principali città italiane: spostarsi a piedi o in bicicletta, invece che in auto o in motorino fin da bambini migliora la qualità della vita di ciascuno e della collettività. Ma non basta: l'iniziativa vuole anche convincere le istituzioni politiche a rendere più accessibili e sicure le città per chi sceglie i mezzi di trasporto eco-compatibili. Una svolta nelle abitudini dei piccoli può renderli cittadini più consapevoli del valore dell'ambiente nel momento in cui il nostro pianeta è sempre più minacciato dalle emissioni atmosferiche che richiedono un drastico cambiamento. Imparare a spostarsi dunque in modo da ridurre i danni all'ecosistema.

Non sarà solo la bici la protagonista dell'iniziativa, ma anche la creatività dei bambini: la Fiab insieme con Achab Group, agenzia di comunicazione ambientale che anche quest'anno curerà gli aspetti organizzativi, ha lanciato un concorso nazionale di disegno dal titolo "I mille colori della Bicicletta" e avrà come tema: "Immagina un viaggio solidale su due ruote tra i cinque continenti". Singoli alunni o intere classi potranno tratteggiare i temi della solidarietà

attraverso un percorso in bici per superare le differenze tra culture, etnie e razze. Tra i materiali promozionali del concorso saranno distribuiti un pieghevole e una locandina di presentazione, che possono anche essere scaricate dal sito [www.bimbimbici.it](http://www.bimbimbici.it), dove si può consultare anche il regolamento.

Mobilità sostenibile, rispetto per l'ambiente, stili di vita più sani, ma anche solidarietà: per il terzo anno Bimbimbici riserverà parte della quota di iscrizione, minimo un euro, all'acquisto di biciclette per un villaggio del Togo, in Africa. Il progetto "ToGo By Bicycle", permetterà agli abitanti del villaggio, che non hanno mezzi di trasporto, di raggiungere più facilmente scuole e ospedali e formerà gli addetti alla riparazione delle biciclette. Con i fondi raccolti lo scorso anno (5.500 euro) sono state acquistate finora cento biciclette per gli abitanti del Togo, sono stati formati due meccanici riparatori ed è stata costruita un'officina per la riparazione delle biciclette.



**Testimone di quest'anno il giornalista e conduttore tv Paolo Brosio.**

La manifestazione avrà il patrocinio di importanti istituzioni come il Ministero dell'Ambiente, l'ANCI (Associazione nazionale comuni italiani) e il CONI, e associazioni come Agenda 21, Camina, Touring Club. Sponsor principale dell'edizione 2008 è Doria: metterà a disposizione 25.000 pacchetti di biscotti per tutti i bambini che decideranno di scendere in strada con le loro biciclette e di partecipare a Bimbimbici.

Responsabile Progetto: Mario Guidolin Tel. 041/5845003 Fax 041/5845007 [info@bimbimbici.it](mailto:info@bimbimbici.it)

### Amici della Bicicletta

Aut.Trib. Milano n°32 del 29-1-2002

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

Proprietà: FIAB-onlus  
Editore: FIAB-onlus

Direttore responsabile:  
**Luigi Riccardi**

Stampa **La Nuova Tipolito**  
via F.lli Kennedy 43 Felina -RE-  
Numero chiuso il **8 marzo 2008**  
**10500 copie**

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

Progetto grafico e impaginazione:  
**Andrea Astolfi**  
[gigi@tuttinbici.org](mailto:gigi@tuttinbici.org)

Redattore: **Giulia Cortesi**  
[giulia.cortesi@gmail.com](mailto:giulia.cortesi@gmail.com)  
Non è previsto l'abbonamento.  
Solo per soci fiab

### FIAB-ONLUS ORGANIZZAZIONE

#### PRESIDENTE

**Antonio Dalla Venezia**  
Via Col di Lana, 9/A 30171  
**Mestre (VE)** ☎-fax **041-921515**  
[presidente@fiab-onlus.it](mailto:presidente@fiab-onlus.it)

#### DIRETTORE

**Luigi Riccardi**  
Via Borsieri, 4/A 20159  
**Milano** ☎-fax **02-69311624**  
[direttore@fiab-onlus.it](mailto:direttore@fiab-onlus.it)

#### SEGRETARIO

**Attilio Pellarini**  
Via Villaoscura, 48/4  
33080 Porcia (PN)  
☎ **0434-922210 328-3090945**  
[pellariniattilio@tin.it](mailto:pellariniattilio@tin.it)

### FIAB-ONLUS Consiglio nazionale

**Dalla Venezia Antonio** *Presidente*  
[presidente@fiab-onlus.it](mailto:presidente@fiab-onlus.it)

**Fantini Gianfranco** *Vice Presidente*  
[gianfranco@tuttinbici.org](mailto:gianfranco@tuttinbici.org)

**Gerosa Stefano** *Segr. Amministrat.*  
[s.gerosa@tiscali.it](mailto:s.gerosa@tiscali.it)

**Cerioni Massimo** [mamo.cerioni@virgilio.it](mailto:mamo.cerioni@virgilio.it)

**Chiarini Enrico** [bici@studiochiarini.it](mailto:bici@studiochiarini.it)

**Ferrari Giuseppe** [ferrarij@tin.it](mailto:ferrarij@tin.it)

**Licciulli Antonio** [puglia@fiab-onlus.it](mailto:puglia@fiab-onlus.it)

**Morgagni Antonio** [a.morgagni@tele2.it](mailto:a.morgagni@tele2.it)

**Pagliaccio Giulietta**  
[giulietta.pagliaccio@mpiinformatica.it](mailto:giulietta.pagliaccio@mpiinformatica.it)

**Passigato Marco** [mapassi@tin.it](mailto:mapassi@tin.it)

**Pedroni Claudio**  
[claudio.pedroni@tuttinbici.org](mailto:claudio.pedroni@tuttinbici.org)

**Pellarini Attilio** [pellariniattilio@tin.it](mailto:pellariniattilio@tin.it)

**Schillaci Gianpaolo**  
[schillaci.gianpaolo@unict.it](mailto:schillaci.gianpaolo@unict.it)

**Solari Romolo** [alcedo@tin.it](mailto:alcedo@tin.it)

**Vial Antonella** [a.vial@virgilio.it](mailto:a.vial@virgilio.it)

**Vicari Antenore** [anten.vicari@ciaoweb.it](mailto:anten.vicari@ciaoweb.it)

**Vicini Doretta** [dorettavicini@fastwebnet.it](mailto:dorettavicini@fastwebnet.it)

Foto in copertina di Andrea Scagni

Bimbimbici



## SICUREZZA STRADALE

LE STRADE URBANE IN ITALIA SONO TRA LE PIÙ PERICOLOSE D'EUROPA: QUASI IL 45% DEI MORTI ED IL 70% DEI FERITI SI REGISTRA IN CITTÀ. DEI MORTI IN CITTÀ LA METÀ SONO CICLISTI O PEDONI. RISULTA PERTANTO EVIDENTE CHE NON È POSSIBILE AUMENTARE LA VIVIBILITÀ E SICUREZZA DEI NOSTRI CENTRI URBANI SE NON SI PROTEGGE L'UTENZA NON MOTORIZZATA. QUESTE LE RICHIESTE DELLA FIAB AL MINISTERO DEI TRASPORTI.

### PIANIFICAZIONE

Tutte le Province e i Comuni maggiori devono dotarsi di specifici **Piani della sicurezza** in cui risultino chiari gli obiettivi, le risorse, i dati di partenza (osservatorio), le azioni teoricamente perseguibili e le azioni che si intendono perseguire effettivamente, oltre al monitoraggio dei risultati. Occorre definire i contenuti minimi dei Piani ed introdurre tecniche di **analisi del rischio**, con lo scopo di riuscire a quantificare sia gli obiettivi che i risultati. I piani devono contenere una sezione esplicitamente dedicata all'Utenza Non

ria che vede un affollamento di spot, spesso caratterizzato da pubblicità ingannevole (rapporto auto/ambiente) e coordinare delle campagne informative mirate a disincentivare l'abuso motoristico e incentivare gli altri mezzi di trasporto (collettivo o non motorizzato). Occorre calcolare ufficialmente i costi ambientali (circa 90 miliardi di euro/anno) e di sicurezza (circa 30 miliardi di euro/anno) attribuibili ai diversi mezzi di trasporto ed accollarli agli utenti dei singoli mezzi e non alla collettività. Questi costi devono finanziare il trasporto collettivo e quello non motorizzato.

non rispettino tale principio saranno da ritenersi in contrasto con i principi informativi del CdS. Quanto sopra porta alla richiesta che nella revisione del Codice siano coinvolti pienamente i rappresentanti dell'utenza non motorizzata in quanto utenti della strada da privilegiare (o quantomeno da non penalizzare, e pesantemente, come ora avviene). Ciò naturalmente vale anche per rappresentanti del trasporto collettivo. Ne consegue che, nel rispetto dei principi generali del CdS i provvedimenti di modifica devono rispondere ai seguenti requisiti:

- facilitare l'utenza non motorizza-

# Le richieste della FIAB al Ministero dei Trasporti

Motorizzata che individui le criticità, ma anche che definisca gli interventi per favorirla e potenziarla. È importante il concetto dell'obbligatorietà e della verifica da parte di un ente sovraordinato (Autorità).

Occorre creare **un'Authority sulla sicurezza**, un'Agenzia Nazionale della Sicurezza Stradale che verifichi l'attuazione dei programmi ed abbia il potere di intervenire ove non ne sia data evidenza o in assenza dei risultati pianificati nei Piani locali della sicurezza stradale. L'agenzia deve avere tra i suoi membri un referente delle associazioni dell'utenza non motorizzata della strada.

Occorre decentrare alle province la raccolta dati sulla incidentalità (eliminando il collo di bottiglia attuale dell'Istat) attraverso specifici **Osservatori**. I dati vanno raccolti e processati sia per l'utenza motorizzata che per quella non motorizzata e devono fornire informazioni non solo sulle statistiche ma anche sulle cause.

Occorre prevedere un Piano Nazionale della Sicurezza stradale dell'utenza non motorizzata. Il Piano, per quanto riguarda i ciclisti, deve porsi l'obiettivo che entro il 2010 vi siano meno di 200 morti e 6000 feriti all'anno. Occorre intervenire per regolamentare l'anarchia pubblica-

### INTERVENTI LEGISLATIVI

1. **Codice della Strada.** È auspicabile prevedere una norma quadro che tuteli e incentivi la mobilità ciclistica. È comunque da prevedere a breve termine una revisione significativa del Codice della Strada. Le modifiche dovranno permettere:

- una maggiore armonizzazione delle norme che lo compongono
- una sua semplificazione sostanziale
- soprattutto una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di dimezzamento dell'incidentalità stradale

A tal proposito occorre partire dai principi informativi del Codice stesso. Infatti l'art. 1 comma 2, chiave di lettura dell'intero Codice, prevede che "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione". Ciò significa che le modalità di spostamento collettivo o non motorizzato sono da favorire da parte del Codice stesso. Dal punto di vista dell'armonizzazione, ove articoli successivi

ta (se si incentiva e si favorisce questo segmento di mobilità, si riduce l'occupazione della strada da parte dei mezzi motorizzati e si fluidifica anche il traffico);

- integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti essere criterio primario di progettazione.

È da prevedere una esplicitazione del fatto che il Codice si ispiri ai principi della mobilità sostenibile. Sempre tra i principi generali il Codice dovrebbe inoltre prevedere i mecca-

►► a pag.4





# UN'ALTRA DOMENICA

## Giornata Nazionale delle ferrovie dimenticate

**DOMENICA 2 MARZO** TUTTA ITALIA È STATA ATTRAVERSATA DA EVENTI E INIZIATIVE DI VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO FERROVIARIO MINORE, LE FERROVIE IN ABBANDONO E QUELLE DA TEMPO DISMESSE CHE SI POTREBBERO TRASFORMARE IN PISTE CICLO-PEDONALI.

Si è celebrata infatti la Prima Giornata nazionale delle Ferrovie Dimenticate, promossa da CoMoDo (Confederazione per la Mobilità Dolce) e sostenuta da un grande numero di associazioni e istituzioni fra cui la Federazione Italiana Amici della Bicicletta, WWF Italia, Legambiente, Italia Nostra, Touring Club Italiano, Società geografica italiana.

**In ogni regione si sono svolte escursioni, visite guidate, incontri e dibattiti. In totale ci sono state oltre 50 occasioni aperte al pubblico.** In Lombardia, ad esempio, si sono avute otto iniziative, tre delle quali legate al recupero, come 'greenways', di due linee ferroviarie da tempo in disuso: la Voghera-Varzi e la Varese-Como. Inoltre le famiglie hanno potuto sperimentare viaggi con speciali biciclette montate sulle rotaie lungo la linea Palazzolo-Paratico, sul Lago d'Iseo oppure, sempre nel Bresciano, viaggiare su una vecchia motrice diesel di costruzione tedesca. Succulento il programma nelle Marche lungo l'ex-ferrovia dei Sibillini (Porto S. Giorgio-Amandola) dove all'escursione si è aggiunta la degustazione di prodotti tipici e la visita di importanti monumenti artistici. Ancora nelle Marche, ma al confine con la Romagna, unevento

'in galleria': dentro il tunnel della ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano si è tenuto uno spettacolo multimediale per rievocare la storia di una ferrovia 'fantasma'. Questa ferrovia infatti fu costruita, ma non vide mai passare un treno!

In Toscana tre eventi, uno più interessante dell'altro,

a partire dalla riscoperta dell'ex-ferrovia 'marmifera' di Carrara per finire con il 'ciclobus' della Poggibonsi-Colle Val d'Elsa non dimenticando un viaggio su un treno a vapore sul 'treno natura' da Asciano a Monte Antico. Ma torniamo alle Marche dove, al confine con il Riminese, è stata rievocata la storia di una ferrovia costruita ma che non vide mai passare un treno: la Sant'Arcangelo - Fabriano. Altri incontri in Abruzzo per valorizzare la più bella ferrovia 'di montagna' italiana da L'Aquila a Sulmona o per discutere sul futuro della Ferrovia Adriatica da Pescara a Vasto, da poco tempo dismessa.

In Sicilia, dove da tempo si progetta di trasformare le vecchie ferrovie in piste ciclabili, è stata percorsa in bicicletta la splendida linea da Palermo a Corleone, dentro il Bosco della Ficuzza con visita alla Reggia dei Borboni. In Sardegna l'attenzione della giornata è stata concentrata sulle vecchie ferrovie minerarie, come quella che da Sanguigno portava alle miniere di Montevecchio, nell'Oristanese. Molto allettante anche la visita guidata lungo la ferrovia che fu definita il 'Gottardo dell'Umbria' per le sue impressionanti opere d'arte fra cui alcune gallerie elicoidali, ovvero la Spoleto-Norcia, anch'essa in procinto di diventare una bellissima 'via verde' nella Valnerina.

E da non dimenticare un'iniziativa collaterale: **la Maratona di Turismo ferroviario sperimentale.** Da Milano a Roma in (sole!) 42 ore. Un gruppo di spavaldi avventurieri ha deciso di raggiungere la capitale utilizzando solo treni che fermano in tutte le stazioni e lungo un itinerario assolutamente avulso. Hanno potuto così constatare 'de visu' lo stato 'di forma' delle ferrovie secondarie e intrattenere i passeggeri e il personale, ammirare il paesaggio e sostare nelle sale d'aspetto delle stazioni fra una coincidenza e l'altra.

Per maggiori info sulla Giornata nazionale delle Ferrovie Dimenticate, si veda il sito [www.ferroviedimenticate.it](http://www.ferroviedimenticate.it) dove alla pagina 'Eventi' sono riportati i programmi di tutte le iniziative attuate. [press@ferroviedimenticate.it](mailto:press@ferroviedimenticate.it)



► da pag.3

nismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificarne il conseguimento (non è più sufficiente la buona volontà).

Il Codice va infine snellito: una base per una revisione futura può essere costituita da quelle azioni, interventi infrastrutturali, regolamenti e norme non espressamente previsti nel Codice e non in contrasto con esso che dimostrino di migliorare la sicurezza per prassi in ternazionale consolidata o per esplicita analisi di

rischio e che risultino essere compatibili con il Codice stesso.

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

**3. Danni per incidenti stradali a pedoni e ciclisti.** Occorre che venga approvata la direttiva 2005/14/CEE che impone alle compagnie che assicurano mezzi motorizzati di pagare i danni anche se responsabili dell'incidente sono un pedone o un conduttore di bicicletta privi di assicurazione.

**4. Angolo cieco dei mezzi pesanti.** Occorre infine recepire la direttiva europea sull'angolo cieco degli specchietti sui mezzi pesanti che è causa ogni anno di decine di ciclisti morti (500 in Europa).

## Finanziamenti per il recupero delle ferrovie dismesse

Nella legge finanziaria 2008 – con un emendamento proposto dal deputato dei Verdi Angelo Bonelli – è stato previsto un fondo per avviare un programma di valorizzazione e di recupero delle ferrovie dismesse. Il fondo, istituito presso il Ministero dell'Ambiente, non è enorme: ammonta a 2 milioni di euro. Ma ha grande importanza perché, per la prima volta,

una legge dello stato italiano prevede questo tipo di spesa. Il Ministero dell'Ambiente, assieme ad altri Ministeri, deve ora individuare criteri e modalità per la realizzazione di una rete di percorsi ferroviari dismessi da destinare a itinerari ciclo-turistici e avviare progetti di fattibilità per la conversione a uso ciclabile delle tratte ferroviarie dismesse elencate nella tabella.

Regione	Tratta
LOMBARDIA	Voghera-Varzi
LIGURIA	Ospedaletti-Sanremo
EMILIA-ROMAGNA	Rimini-Novafeltria
VENETO	Treviso-Ostiglia
MARCHE	Fermo-Amandola
UMBRIA	Spoletto-Norcia
LAZIO	Roma-Pagliano-Fiuggi
LAZIO	Capranica-Civitavecchia
PUGLIA	Gioia del Colle-Palagiano
CALABRIA	Lagonegro-Castrovillari
SICILIA	Valle dell'Anapo
SARDEGNA	San Gavino-Montevicchio

## Corso quadri della FIAB a Mesagne

A Mesagne (Brindisi) – per iniziativa di Anna Rita Ricci (Presidente) e Antonio Licciulli (Vice Presidente) di Fiab Cicloamici – nei due weekend 16 e 17 febbraio, 8 e 9 marzo è stato organizzato, in accordo con l'ufficio formazione della FIAB, il primo corso di formazione quadri nel sud Italia. Questi i temi trattati:

- Il movimento cicloambientalista italiano ed europeo
- I settori di intervento delle associazioni aderenti: a) azioni di lobbying nei confronti delle istituzioni e delle aziende pubbliche ai vari livelli territoriali; b) manifestazioni; c) attività culturali, studi e ricerche, formazione; d) interventi nella scuola; e) cicloturismo.
- La promozione della mobilità ciclistica: campagne generali e mirate per la promozione dell'uso della bicicletta; progetti "bici a scuola", "bici al lavoro"; uffici biciclette negli enti locali; mobility manager aziendali e territoriali.
- La mobilità sostenibile e la moderazione del traffico.
- I piani di rete per la ciclabilità urbana. Preparazione e gestione delle escursioni in bicicletta.
- Lo stile di lavoro e nelle relazioni interpersonali all'interno dell'associazionismo.
- Le conoscenze tecniche necessarie sulla bicicletta: tipologie e manutenzione.
- Il rapporto con i mezzi di comunicazione di massa.
- Biciclette e ambiente: cambiamenti climatici, inquinamento dell'aria, impronta ecologica.
- Il Codice della Strada.
- La segnaletica stradale dedicata ai ciclisti.
- Le reti di strade per il cicloturismo.

- L'intermodalità bici treno.
- La FIAB associazione ambientalista specializzata.
- Il finanziamento della FIAB, associazione senza scopo di lucro.

Sono stati relatori: Michele Mutterle, Marco Passigato, Attilio Pellarini, Luigi Riccardi, Stefano Caserini, Claudio Pedroni, Antonio Dalla Venezia.

Vi hanno partecipato 25 soci e dirigenti di associazioni Fiab (oltre ad altri uditori) provenienti da Bari, Benevento, Brindisi, Lecce, Maglie, Matera, Mesagne, Napoli, Sava, Taranto, Torino.

Il corso ha avuto il patrocinio del Comune di Mesagne ed ha potuto beneficiare dell'ospitalità presso l'ex Convento dei Cappuccini gestito da ISBEM, Istituto Scientifico Biomedico Euro Mediterraneo. È stato finanziato nell'ambito di un bando del Centro Servizi Volontariato di Brindisi.



**SEDICESIMA GIORNATA FAI DI PRIMAVERA**

# 25 Gite in Bicicletta ai Luoghi dei Monumenti Aperti

**IN**

tutte le regioni italiane cinquecento luoghi d'arte e natura, di norma chiusi o di difficile accesso, sono stati tenuti aperti per due giorni, il 5 e 6 aprile 2008, grazie ai volontari del FAI (Fondo per l'Ambiente Italiano). Tra loro c'erano molti studenti delle scuole superiori che, in veste di 'apprendisti Ciceroni', hanno guidato il pubblico nelle visite ai beni.

Dal 2004 a oggi la FIAB e il FAI continuano a promuovere la collaborazione tra le associazioni cicloambientaliste aderenti alla Federazione e le delegazioni territoriali del FAI affinché vengano organizzate escursioni in bicicletta ai luoghi delle visite guidate, arricchendo così un appuntamento consolidato da quindici anni.

**L'accordo tra FIAB e FAI contribuisce a diffondere la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto abituale rispetto dell'ambiente e dei monumenti, sempre più minacciati dall'inquinamento da traffico veicolare: confermando la**

**tendenza degli anni precedenti, un numero sempre maggiore di cittadini ha partecipato alle bicicletate insieme ai soci FIAB, lasciando l'auto a casa.**

Quest'anno sono state 24 le associazioni FIAB che in 12 regioni italiane non hanno perso l'occasione di organizzare gite in bicicletta per andare a visitare i monumenti aperti. **Rispetto al 2007 il numero delle pedalate è quasi raddoppiato, passando da 13 a 25.** Delle 24 associazioni, 19 hanno sede in un capoluogo di provincia, e 7 in un capoluogo di regione. Le associazioni FIAB hanno organizzato le bicicletate in dodici regioni e precisamente: Basilicata (Matera), Campania (Caserta), Emilia-Romagna (Reggio Emilia, Rimini), Friuli-Venezia-Giulia (Pordenone), Liguria (Chiavari GE, Genova), Lombardia (Arcore MI, Bergamo, Cremona, Milano, Segrate MI, Varese), Piemonte (Novara), Puglia (Bari, Lec-



ce, Mesagne BR), Toscana (Arezzo, Grosseto, Marina di Carrara MS, Firenze), Sicilia (Palermo), Trentino-Alto-Adige (Trento), Veneto (Mestre).

L'elenco delle iniziative è disponibile sui siti della FIAB [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it) e del FAI [www.fondoambienteitaliano.it](http://www.fondoambienteitaliano.it).

## TERZO CICLORADUNO DEI GIOVANI FIAB *Mesagne (BR)* 30 aprile - 4 maggio 2008



Dopo l'isola d'Elba e le valli pordenonesi, sarà la Puglia ad ospitare il Cicloraduno dei Giovani FIAB, che si ritroveranno a Mesagne (BR) in primavera, dal 30 aprile al 4 maggio.

Si pernosterà in un affascinante ex convento dei Cappuccini, restaurato e gestito come qualificato centro congressi dall'ISBEM, Istituto Scientifico Biomedico Euro Mediterraneo.

Si visiteranno la città di Manduria, l'oasi di Torre Guaceto, i castelli di Carovigno e San Vito dei Normanni, masserie e trulli dell'agro di Martinafranca.

Sarà possibile affittare la bicicletta in loco.

Per info, iscrizioni e programma: [www.giovani-fiab.it](http://www.giovani-fiab.it)

UNA INIZIATIVA PER FAR CONOSCERE E VALORIZZARE LA RETE BICITALIA DELLE CICLOVIE DI LUNGA PERCORRENZA PROPOSTA DALLA FIAB. **BICITALIA Day** SI SVOLGERÀ IL 18 MAGGIO IN TUTTA ITALIA.

Le associazioni FIAB organizzeranno escursioni ed iniziative con lo scopo di promuovere la rete dei percorsi cicloturistici italiani BICITALIA.

La rete BICITALIA comprende 14 ciclovie principali per un totale di circa 15.000 km e una serie di altre piccole reti regionali, provinciali e locali che servono il cicloturismo e la viabilità ciclistica dei residenti. Durante la giornata verranno coinvolti gli amministratori, invitandoli in un punto significativo del percorso, magari dove servirebbe un piccolo



**BICITALIA**  
Day

intervento per dare continuità alla rete (una passerella, un tratto di argine, un attraversamento protetto e simili). Verrà chiesto agli amministratori un impegno concreto dando appuntamento all'anno

prossimo per seguire gli sviluppi della situazione. Alcuni tratti della rete (quelli già da ora percorribili in sicurezza) verranno segnalati con le indicazioni di direzione, riportanti il numero della ciclovie percorsi. Altre informazioni: [www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org) e [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it).

*Pedalare e dormire*

# L'estate bussava alle porte di ALBERGABICI

**2.000** LE STRUTTURE RICETTIVE CHE OFFRONO I LORO SERVIZI SPECIFICI A CHI VIAGGIA IN BICICLETTA.

In queste settimane è in pieno svolgimento il programma di escursioni delle associazioni FIAB. I viaggi estivi sociali sono già stati calendarizzati e gli appassionati cicloturisti hanno già le idee chiare su quale sarà il prossimo viaggio da effettuarsi in sella all'infaticabile bicicletta.

La bici è un mezzo semplice per muoversi, ha bisogno di poco per trovare la sua strada e per riposarsi la notte. Non è sempre così per il ciclista che sta diventando più esigente. Un semplice riparo e un piatto di minestra possono non bastare al cicloturista che ha scelto di visitare una regione o una città pedalando da solo o in compagnia. Per questo sta avendo sempre più successo il portale Albergabici, il servizio della FIAB che mira a far incontrare la domanda dei cicloturisti con l'offerta di quasi 2.000 strutture ricettive che offrono i loro servizi specifici a

chi viaggia in bicicletta. Molte di queste sono piccole strutture gestite da appassionati cicloturisti, che hanno attrezzato la loro casa con un luogo per il riparo notturno sicuro e coperto per le bici, che hanno a disposizione mappe e guide per informare il visitatore sui percorsi più belli della loro zona e mettendosi al servizio dei ciclovaggiatori fornendo consigli e informazioni utili.

Se siete dei gestori di strutture ricettive "amiche della Bicicletta" e volete promuovere la vostra azienda ai soci FIAB o se siete cicloturisti o cicloescursionisti alla ricerca della struttura ideale per pernottare durante le vostre vacanze in bicicletta, non mancate di passare prima per il sito [www.albergabici.it](http://www.albergabici.it), potrete sicuramente trovare quello che cercate.

Albergabici non è l'unico servizio del genere in Europa. In Germania 2,2 milioni di persone

hanno trascorso le vacanze in bicicletta nel 2006, usando, tra le altre sistemazioni, 4.500 strutture dell'omologo "Bett und Bike". Se ci fossero le stesse condizioni favorevoli in tutta Europa, potrebbe corrispondere un movimento di più di 20 milioni di cicloturisti ogni anno e far lavorare 40.000 strutture ricettive che offrono servizi specifici per i viaggiatori in bicicletta.

Per ulteriori informazioni scrivete a [albergabici@fiab-onlus.it](mailto:albergabici@fiab-onlus.it) o telefonate dal lunedì al venerdì, dalle 13 alle 16 al 339-7007544.



**albergabici**

# LAGHI, VILLE E VALLI VARESINE

IL VENTUNESIMO CICLORADUNO DELLA FIAB QUESTO ANNO SI SVOLGERÀ A VARESE DAL 19 AL 22 GIUGNO

L'appuntamento annuale in bicicletta dei soci FIAB e degli amici dell'ECF quest'anno sarà a Varese, precisamente da giovedì 19 a domenica 22 giugno; organizzazione di riferimento della manifestazione è FIAB Ciclocittà (Varese) con la collaborazione di FIAB Ciclobby (Milano) ed altre associazioni e organizzazioni locali; titolo dell'evento sarà laghi, ville e valli varesine".

esigenze dei pedalatori e per tentare di coprire la diversità e la complessità del territorio, oltre a 3 percorsi dedicati alle mountain-bike.

Si svilupperanno prevalentemente nell'area collinare del nord della provincia e nel Canton Ticino (CH), tra il lago Maggiore ed il Ceresio e dalla quota del lago di Varese su, fino ai primi contrafforti delle Prealpi, a 1200



AL CICLORADUNO SI SOCIALIZZA E SI RITROVANO GLI AMICI IN UN CLIMA CONVIVIALE; PARTECIPARVI È ANCHE UN'OCCASIONE PER AMMIRARE E CONOSCERE LE REALTÀ ITALIANE NEI DIVERSI ASPETTI AMBIENTALI E CULTURALI, PERCORRENDO IL TERRITORIO IN BICICLETTA.

La provincia di Varese è coinvolta nel progetto Interreg "Bike Network", piano strategico per lo sviluppo della rete cicloturistica transfrontaliera della Regione Lombardia e della Svizzera, attualmente in fase di realizzazione.

A settembre Varese ospiterà i mondiali di ciclismo: il 2008 sarà, a tutti gli effetti, per Varese l'anno della bicicletta.

Questi motivi hanno contribuito a rendere ricca di significato la scelta di questo territorio per organizzare il ventunesimo cicloraduno, ma non devono oscurare il motivo fondamentale: far scoprire ed apprezzare un ambiente naturale e culturale ricco di fascino e forse ancora poco conosciuto.

Durante il cicloraduno sono programmate complessivamente 10 escursioni; ogni giorno sono previsti itinerari facili, medi ed impegnativi, per adeguarsi alle diverse

metri sul livello del mare. Si pedalerà su strade litoranee pianeggianti o lungo corsi d'acqua, in sereni spazi agresti o lungo erte boschive.

All'attrattiva di ampi panorami montani e lacustri, con suggestivi passaggi in fitte faggete o foreste castanili, si aggiunge l'interesse di prestigiose ville signorili, giardini, monumenti romanici, che caratterizzano il territorio dell'Insubria

I percorsi comprenderanno passaggi su strade poco trafficate e quando possibile lungo le piacevoli piste ciclabili varesine: giro del lago di Varese, torrente Margorabbia, Valganna, portando i pedalatori ad ammirare anche le molte testimonianze storico culturali quali villa Panza, villa Bozzolo, la Collegiata di Castiglione Olona, il Monastero di Torba.

La bicicletta è il mezzo di trasporto più ecologico: chi partecipa al cicloraduno lo sa e, generalmente, diffonde ad altri questo sapere; ma per tutelare con maggior rigore il territorio dal passaggio di 350/400 pedalatori, che dovranno essere notati con interesse dal pubblico, ma non lasciare tracce visibili dietro di sé, si prevede di organizzare per ogni giro non solo la "scopa" per ciclisti in difficoltà, ma anche uno "scopino" che raccolga quello che per caso venga smarrito o buttato a terra dai partecipanti.

A questo proposito, si è scelto di distribuire il meno possibile bottigliette di plastica raccomandando a tutti di portare le proprie borracce.

Anche per il catering e i pasti è stato chiesto ai gestori di adeguarsi a una "filiera corta", privilegiando prodotti locali di buona qualità.

Rossana Chioldi



**GIOVEDÌ 19****La città e le ville** Partenza ore 15

Difficoltà: **FACILE** - lunghezza: 15 km - alcune brevi salite.

Visita alle ville e ai parchi della città, lungo un percorso cittadino ondulato (Varese giace su sette colli), tra monumenti di pietra e monumenti arborei.

**I riflessi del Rosa sul lago di Varese** Partenza ore 14,00

Difficoltà: **MEDIO** lunghezza: 36 km dislivello 146 m.

Sulla bella pista ciclabile che abbraccia il lago di Varese, con il Monte Rosa e la cornice delle Alpi sullo sfondo. Tutto in piano, salvo il dislivello tra la città ed il lago.

**Il Campo dei Fiori: balcone di Lombardia**

Partenza ore 14,30

Difficoltà: **IMPEGNATIVO** lunghezza: 35 km dislivello 736 m

Escursione fino al punto più alto del territorio comunale di Varese, nel Parco del Campo dei Fiori, balcone che si affaccia sulla pianura, passando per il borgo medioevale del Sacro Monte.

**VENERDÌ 20****Terre e laghi di confine** Partenza ore 9,30 piazzale FS

Difficoltà: **FACILE** lunghezza: 53 km dislivello 100 m.

Giro attorno alla parte meridionale del lago Ceresio,

**Alle sponde del Lago maggiore** Partenza ore 8,30

Difficoltà: **MEDIO** lunghezza: 78 km dislivello 263 m.

Panoramica discesa su Gavirate, affacciata sul Lago di Varese, e breve risalita lungo le pendici del Campo dei Fiori; poi l'ampia Valcuvia e la ciclabile del torrente Margorabbia, fino a Luino, sul Lago Maggiore. La risalita del fiume Tresa verso Ponte Tresa e la gradevole ciclopista della Valganna, fino a Varese.

**Arcumeggia, paese dei pittori** Partenza ore 8,30

Difficoltà: **IMPEGNATIVO** lunghezza: 72 km dislivello 454 m

Dopo Brinzio e Castello Cabiaglio, discesa in Valcuvia, per risalire sul versante opposto. Impegnativa salita, attraverso il pittoresco borgo affrescato di Arcumeggia, verso Sant'Antonio al Cuvignone e discesa sul Lago Maggiore; lungo la costa fino a Laveno e da ultimi il "Sasso di Gavirate" e Varese.

**Mountain bike:****Alta e bassa Valganna** Partenza ore 8,45

Difficoltà: **IMPEGNATIVO** lunghezza: 50 km dislivello 500 m  
30% pianura, 20% collina, 50% montagna. Fondo: 40% asfalto, 60% sterrato.

La Valganna, un "canyon" italiano, prima laghetti e antiche pievi nel fondovalle, poi borghi dimenticati e grandi panorami sui laghi italo-svizzeri dall'alta valle

# I PERCORSI DEL CICLORADUNO

per metà in territorio italiano e per metà in Svizzera, circondato da un'incantevole cornice di monti. Trasferimento in treno a e da Porto Ceresio

**Terre e laghi di confine** Partenza ore 9,00

Difficoltà: **MEDIO** lunghezza: 65 km dislivello 295 m.

Dopo un percorso collinare per aggirare il massiccio del Campo dei Fiori, la discesa sul lago Ceresio, lambito in parte in territorio italiano e in parte in territorio elvetico. Ritorno attraverso i vigneti di Merlot del Canton Ticino (CH).

**Terre e laghi di confine** Partenza ore 8,30

Difficoltà: **impegnativo** lunghezza: 91 km dislivello 328 m

Attraverso la Valganna, per raggiungere Ponte Tresa e guadagnare il monte S. Salvatore, a picco sul lago Ceresio, di fronte a Lugano. Ritorno sulle rive del lago attraverso i vigneti di Merlot del Canton Ticino (CH).

**Mountain bike:****Dal Campo dei Fiori ai laghi d'Insubria**

Partenza ore 8,45

Difficoltà: **MEDIO** lunghezza: 62 km dislivello 500 m  
50% pianura, 25% collina, 25% montagna. Fondo: 20% asfalto, 60% sterrato, 20% pista ciclabile.

In fuoristrada, dapprima sui colli alle pendici della "montagna di Varese" con bella discesa in single track verso 3 laghi e varie paludi, con angoli naturali di pregio all'ombra dei boschi che separano i laghi di Monate, Comabbio e Varese. Prima della risalita in città la bella pista ciclabile del Lago di Varese.

**SABATO 21****I riflessi del Rosa sul lago di Varese**

Partenza ore 10,00

Difficoltà: **FACILE** lunghezza: 36 km dislivello 146 m.

Sulla bella pista ciclabile che abbraccia il lago di Varese, con il Monte Rosa sullo sfondo.. Piacevole trasferimento all'Isolino Virginia, visita alle ghiacciaie di Cazzago e al Chiostro di Voltorre. Il giro è tutto in piano, il dislivello tra la città ed il lago può essere superato in bus.

**DOMENICA 22****La Valle dell'Olona** Partenza ore 9,30

Breve pedalata tutti assieme nel centro storico di Varese, poi discesa verso il fiume Olona e visita all'antico borgo di Castiglione Olona; sosta pranzo al monastero di Torba, insediamento longobardo.

Dopo pranzo, tre possibilità:

a) Difficoltà: **FACILE** lunghezza: 20 km dislivello 143 m  
Accompagnamento alla stazione FNM di Tradate (servizio aggiuntivo trasporto bagagli).

b) Difficoltà: **MEDIO** lunghezza: 38 km dislivello 190m.

Dopo la visita agli scavi di Castelseprio e al chiostro di Cairate, sull'antico sedime ferroviario della Vallmorea, si giunge a Castellanza e alla stazione FS di Busto A.

c) Rientro a Varese lunghezza: 30 km dislivello 190m.

**Mountain bike:****Pini, boschi e ruderi nella valle dell'Olona**

Partenza ore 8,45

Difficoltà: **MEDIO** lunghezza: 50 km dislivello 300 m  
50% pianura, 50% collina. Fondo: 30% asfalto, 70% sterrato.

Su facile sentiero, nella scoscesa valle dell'Olona, verso il Parco Pineta di Tradate. Pausa al monastero di Torba insieme a tutti i partecipanti al Cicloraduno, poi nel bosco fino ai ruderi del villaggio fortificato di Castelseprio e al borgo medievale di Castiglione Olona con rientro a Varese a metà pomeriggio.

**Le partenze, salvo diverse indicazioni, avvengono da Piazza Repubblica a Varese.**

Informazioni FIAB - Ciclocittà Piazza De Salvo 8 - 21100 Varese Italy - Tel e fax +39 0332 812059; dal 20 aprile al 18 giugno: da lunedì a venerdì, dalle 16 alle 18. E mail: cicloraduno@fiab-onlus.it Sito: www.fiab-onlus.it

LOMBARDIA

# Servizio per il Recupero Danni

**PER OTTENERE IL RICONOSCIMENTO E IL RISARCIMENTO DEI DANNI SUBITI A SEGUITO DI INCIDENTI STRADALI, FUNZIONA DA TEMPO A MILANO**

PRESSO LA SEDE FIAB E FIAB CICLOBBY UNO SPORTELLINO DI CONSULENZA PER QUANTI SI TROVANO NELLA NECESSITÀ DI RICEVERE UN AIUTO. RIVOLGERSI IN SEGRETERIA FIAB E FIAB CICLOBBY A MILANO IN VIA BORSIERI 4 TELEFONO E FAX. 02.69 311 624 PER CHIEDERE L'INTERVENTO DEL CONSULENTE AL FINE DI:

- identificare le responsabilità conseguenti ad un incidente stradale o a fatto derivante da infortunio;
- valutare e pianificare la procedura tesa ad un equo indennizzo e ad una più sollecita riscossione;

- ottenere la liquidazione del danno patito dalle cose e/o dalle persone;

- valutare e suggerire al danneggiato richiedente l'intervento di medici legali, periti e/o legali di parte quando particolari condizioni lo richiedono (tali eventuali spese di intervento decise dall'interessato costituiscono un'attività non ricompresa nel servizio di consulenza e sono a carico del danneggiato, salvo il caso che possano essere comprese nell'indennizzo assicurativo).

Le esperienze fino a qui realizzate nell'ambito di Fiab CICLOBBY onlus

hanno prodotto buoni risultati con soddisfazione degli interessati ed hanno consentito di risolvere in via stragiudiziale, vale a dire senza adire alle vie legali, le vertenze. In tal modo, affidandosi all'opera del consulente, si sono evitati i tempi lunghi delle trafale giudiziarie e i conseguenti costi legali.

Il Coordinamento Lombardia della FIAB intende ora procedere ad ampliare la possibilità di consulenza a tutti i soci FIAB della Lombardia. Informazioni in Segreteria FIAB e Fiab CICLOBBY a Milano in Via Borsieri 4 telefono e fax. 02.69 311 624.



Il **16 febbraio 2005** entrava in vigore il protocollo di Kyoto, il trattato internazionale per fronteggiare il riscaldamento globale attraverso la riduzione delle emissioni inquinanti, in primis l'anidride carbonica.

Ma se l'Italia, tra i primi firmatari, a tre anni di distanza figura tra i Paesi meno virtuosi nella sua applicazione, Verona va in controtendenza grazie all'esempio della sua Università che, da sola, ha risparmiato all'atmosfera ben 22,5 tonnellate di CO<sub>2</sub> nel corso del 2007. I risultati positivi per l'ambiente ottenuti dall'ateneo hanno in comune il segno "meno":

CENTO AUTO IN MENO OGNI GIORNO A VERONETTA E 50 NELLE ALTRE SEDI CITTADINE DELL'UNIVERSITÀ; 37.500 ORE IN MENO DI MOVIMENTO DEI VEICOLI, 150MILA CHILOMETRI IN MENO PERCORSI IN AUTO E 15MILA LITRI DI COMBUSTIBILE NON BRUCIATO, CON UN RISPARMIO COMPLESSIVO PER GLI UTILIZZATORI DI CIRCA 20 MILA EURO.

«Merito degli interventi attuati per la riduzione del traffico veicolare», spiega il Mobility manager Marco Passigato, «come la realizzazione di cicloparcheggi protetti, i rimborsi ai dipendenti che utilizzano il

## Università di Verona: a tre anni dal protocollo di Kyoto l'ateneo risparmia 22,5 tonnellate di CO<sub>2</sub>

trasporto pubblico e l'applicazione del telelavoro. Ed ora entrano in gioco anche gli studenti», ormai più di 20mila, che producono la fetta più grossa di emissioni. «Le prossime iniziative», continua Passigato, «mirano infatti al coinvolgimento dei giovani.

In questa direzione va anche la recente creazione della commissione interna per l'educazione ambientale e il risparmio energetico: otto docenti, quattro studenti e quattro rappresentanti del personale non docente dell'ateneo, coordinati dal prorettore Bettina Campedelli, che studieranno una serie di interventi per promuovere atteggiamenti e stili di vita consapevoli orientati alla sostenibilità, magari in sinergia con enti e associazioni del territorio». Territorio che, conferma Michele Bertucco, presidente veneto di Legambiente, dall'Università ha solo da imparare: «E' l'unica realtà che finora si è mossa, in città, per ridurre in concreto le emissioni, mentre enti pubblici e aziende private sono rimasti a guardare, in attesa di un coordinamento, che finora non c'è stato, da parte del Comune». (E. P. su Arena, giornale di Verona).



# PACICLICA

## La Bicicletta è una Scelta di Non Violenza

Paciclica è nata legando i temi della mobilità sostenibile e dell'ambiente coi temi del pacifismo e della nonviolenza. Il connubio tra pacifismo e mobilità sostenibile è sicuramente stretto e correlato, in quanto la bicicletta come mezzo per potersi muovere nelle ormai giungle urbane presuppone un'ampia riduzione dell'utilizzo dell'automobile o di mezzi alimentati da petrolio e derivati.

In seno agli Amici della bici Corrado Ponzanelli Fiab/Uisp di Brescia abbiamo lanciato la proposta di raggiungere Perugia in bicicletta in tre giorni (Km 504) e poi camminare la Marcia Perugia-Assisi: 4 giorni di convivenza cui hanno aderito ben 43 persone delle quali ben otto donne; un gruppo formidabile ed eterogeneo - l'anagrafe dei ciclisti era racchiusa tra i 24 e i 74 anni, più Ashi il cane pacifista.

Quest'anno Paciclica ha riscosso ampi consensi ottenendo patrocini da diversi Enti - Ministero dell'Ambiente - e comuni - Brescia, Berlingo, Roncadelle, Città di Castello - oltre ad aziende che aderiscono a principi di responsabilità sociale quali Banca Etica e LA220, e una notevole visibilità sui media locali e nazionali come la trasmissione di RAI Radio2 Caterpillar e del TG3 RAI.

**Un piccolo ma straordinario momento di Paciclica si è verificato a Mantova. Accompagnati da Daniele Mattioli della Fiab locale, siamo transitati all'interno d'un parco: poco dopo il passaggio del servizio sul TG3 RAI, una cinquantina di ragazzini ci vede. Si spostano tutti verso di noi e, disponendosi uno fianco all'altro, ci salutano col classico "cinque" a mano aperta: il rimbalzo sonoro di questo schiocco rimarrà per sempre nella mia mente.**



Grazie al lavoro di comunicazione svolto dal sito [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it) i gruppi Fiab di Roma e Ostia hanno aderito rispondendo positivamente alla scommessa di coinvolgere altri soggetti che partecipassero a Paciclica. E così ci siamo trovati insieme

a Perugia "risalendo" fino in piazza IV novembre ove ad attenderci c'erano la vicepresidente del Parlamento europeo L. Morgantini, il coordinatore nazionale di PaxChristi (don F. Corazzina) e alcune decine di ragazzi dell'AGESCI a sventolare una enorme bandiera della pace sotto la quale, uno alla volta e tra un frastuono indicibile, siamo transitati tutti noi paciclici. L'intensità dei mesi che hanno preparato l'idea - tramite assemblee partecipatissime - e tutto il lavoro organizzativo durato all'incirca 5 mesi, hanno formato un gruppo di persone che ha saputo tradurre in pratica il messaggio pacifista di Aldo Capitini.

Ora abbiamo un altro sogno: quest'anno Paciclica ha coinvolto gli amici Fiab di Roma e Ostia; per il 2009 sarebbe straordinario se a Perugia giungessero associazioni Fiab da tutte le parti d'Italia creando uno sciame di biciclette scampanellante il desiderio di pace e di salvaguardia ambientale: noi lo speriamo.

Cinzia Bonizzoli (Fiab Brescia) Alberto Nencioni



## CLACSON LIBERO

### SEGNALAZIONI ACUSTICHE DELLE AUTO E BICICLETTE

<< 1. Il dispositivo di segnalazione acustica deve essere usato con la massima moderazione e solamente ai fini della sicurezza stradale. La segnalazione deve essere la più breve possibile .>>

<< 3. Nei centri abitati le segnalazioni acustiche sono vietate, salvo i casi di effettivo e immediato pericolo. (Codice della Strada, art.156).>>

**Perché, allora, la mano dell'AIM (automobilista italiano medio), alla vista del ciclista, corre immediatamente sul clacson per suona-**

**re e, a volte, strombazzare?**

All'uso improprio, anzi vietato, del clacson ci sono due possibilità di rimedio.

a) Le polizie municipali iniziano a perseguire questa violazione comminando le sanzioni previste al termine dell'articolo citato. Ma si sa, per tante ragioni, le polizie non lo fanno volentieri e nessuno degli amministratori responsabili impone loro di far rispettare la legge.

b) L'alternativa, per il principio della coerenza tra norma e dif-

fusi comportamenti, diventa allora quella di eliminare la norma.

Poiché "gli italiani sono privi di una scuola, di una tradizione, di regole del gioco, di un'educazione sociale che insegni come ci si muove, si parla, si ragiona in pubblico" (Giorgio Bocca, Il Venerdì di Repubblica, 8 febbraio 2008), è probabile che la seconda alternativa sia quella da seguire da parte del Ministero dei Trasporti.

E che così si possa strombazzare in santa pace.

**COSA POSSONO FARE UN LICEO E UN'AMMINISTRAZIONE COMUNALE PER CREARE PERCORSI CICLABILI**

## Brescia: la Rivoluzione Copernicana

Un gruppo di liceali dell'Istituto Copernico di Brescia, attraverso un percorso partecipato con l'Amministrazione locale (con diretto sostegno dell'Assessore Ettore Brunelli), nel corso del 2007 ha realizzato un progetto davvero unico e singolare nella sua intuizione, sia nel modo in cui è maturato sia nelle modalità d'esecuzione. I ragazzi tramite lavori in classe di carattere tecnico e attraverso un percorso di grafica hanno concretamente offerto all'Amministrazione, che ne ha accolto le richieste, il progetto di realizzazione di itinerari per raggiungere l'Istituto: i tecnici comunali (Telaro, Ventura, Bresciani, Righi) hanno a loro volta coadiuvato l'operazione. Semplice vero? Chiaro che no!

Ma l'operazione non è terminata nella progettazione, esecuzione dei lavori e relativa mostra presso la Sala Vanvitelliana a Palazzo Loggia (sede del comune di Brescia). Il 22 settembre '07 hanno anche organizzato una Giornata della Mobilità e dell'Ambiente, sollecitando altri istituti Superiori della città affinché aderissero all'iniziativa. Risultato: 400 giovani delle medie superiori hanno invaso

la città in bicicletta (immaginate l'energia liberata), dibattito col padre dell'ambientalismo italiano Gianni Nebbia ed happening musicale dalle 9:00 alle 23:00. Facile vero? Certo che no!

Gli stessi giovani hanno presentato il progetto alla Prima conferenza nazionale della bicicletta, svoltasi in novembre a Milano, in un libretto di oltre 50 pagine. E non termina qui; proprio a gennaio '08, grazie a lavori video apparsi sul sito Fiab, gli stessi liceali sono giunti in RAI mostrando l'iniziativa alle telecamere nazionali.

Da dove la scintilla del vostro lavoro? «La scintilla nasce – secondo una delle partecipanti all'iniziativa – dalla profonda fiducia e dal grande sostegno che l'Assessore Brunelli ha espresso nei nostri confronti all'inizio dell'anno scorso. Da quel momento è stato un crescendo di idee, progetti, entusiasmo, voglia di fare effettivamente qualcosa per l'ambiente. I risultati riportati sono davvero incoraggianti e dimostrano quanto la scuola sia fondamentale per veicolare una seria ed ormai necessaria educazione ambientale.»



È indubbio il notevole lavoro pedagogico, di grande valore, svolto dagli insegnanti nel sostenere i ragazzi, ed è altrettanto indubbio che imparare facendo è possibile anche su temi ambientali e di mobilità sostenibile, che troppo spesso risultano astratti e relegati a riempire qualche ora scolastica. Noi, come Fiab Brescia, abbiamo coadiuvato e supportato il progetto anche con l'estensione di contatti: non ultimo il recente passaggio in RAI. Tutto ciò non è facile, certo, ma è un inizio concreto.

*Agnese Bonfiglio (Liceo Copernico)  
Massimo Braghini (Fiab Brescia)*

### BUONE PRATICHE

## Linee di Arresto Avanzate a Bologna

Le due foto che pubblichiamo ritraggono, da due punti di vista diversi, una linea d'arresto avanzata (o casa avanzata) riservata ai ciclisti situata nella intersezione Via Riva Reno - Via Marconi, ramo ovest. Da notare l'irrequietezza degli utenti ritratti: il motociclista invade la casa avanzata, mentre i ciclisti avanzano oltre il passaggio pedonale. A Bologna è presente anche un'altra linea d'arresto avanzata.



# ECF Chiede un Cambio Paradigmatico nel Settore Trasporti

ALLA CONFERENZA SUL CLIMA ORGANIZZATA DALLE NAZIONI UNITE A BALI ALLA FINE DELLO SCORSO ANNO È STATA LANCIATA UN'ALLEANZA TRA PEDONI, CICLISTI, DISABILI E PASSEGGERI DI MEZZI PUBBLICI. IL COMPITO PRINCIPALE DI QUESTA ALLEANZA SARÀ QUELLO DI FARE LOBBY PRESSO LA CLASSE POLITICA PER UN TRASPORTO PIÙ SOSTENIBILE: MENO AUTO, PIÙ MOBILITÀ A PROPULSIONE MUSCOLARE.

"Il settore trasporti è uno dei maggiori responsabili del cambiamento climatico, per cui deve essere parte della soluzione", dichiara Manfred Neun, Presidente della European Cyclists' Federation (ECF). Neun afferma ciò all'indomani della decisione della Commissione Europea di introdurre nuove leggi che stabiliscono multe per le emissioni di CO2 per i produttori di automobili. Questa proposta è stata male accolta dal governo federale tedesco che protegge i produttori nazionali di automobili. In particolare i produttori tedeschi non hanno rispettato l'accordo stilato volontariamente nel 1998 dall'associazione europea di produttori di auto (ACEA) di raggiungere entro il 2008 il target di 140g/km. Questo fallimento rientra nel quadro generale dell'aumento di emissioni di biossido di carbonio proveniente dal traffico nell'Unione Europea del 26% dal 1990 al 2004.

Perciò ECF chiede un cambio paradigmatico nelle politiche dei trasporti. Invece di aspettare nuove costose tecnologie che dovrebbero ridurre le emissioni di CO2, i politici dovrebbero concentrarsi meno sull'auto e più sulla bicicletta. Nel traffico urbano la bicicletta rappresenta il mezzo più efficiente: non inquina, non fa rumore e fa bene alla salute. "Il nostro pianeta ha un disperato bisogno di mobilità ciclistica" afferma Neun.

La bici ha un enorme potenziale. Nell'Unione Europa una gran parte dei percorsi in auto sono brevi: 50% sono addirittura inferiori a 5 km. Se solo il 30% di quelli al di sotto dei 6 km fosse sostituito dalla bici, questo porterebbe ad una diminuzione del 4% di CO2. E' un percorso obbligato, dato che l'Unione Europea ha preso

nel 2007 l'impegno di ridurre le emissioni di almeno il 20% entro il 2020 (rispetto ai livelli del 1990).

**Per fare pressioni per questo cambiamento, ECF ha lanciato con altri a Bali la "Global Alliance for EcoMobility". Più di 30 multinazionali, aziende e associazioni degli utenti, governi locali ed agenzie delle Nazioni Unite si sono impegnate a promuovere insieme nelle città misure a favore di pedoni, ciclisti, disabili e mezzi pubblici.**

Il presidente di ECF Manfred Neun ha inviato un messaggio video a Bali che può essere visto sul sito: <http://www.youtube.com/watch?v=Zb3er4UY-oo> Ancora una volta ECF rinnova la sua offerta di collaborazione alla Commissione Europea per raggiungere uno sviluppo sostenibile nel settore trasporti.

ECF è la federazione che raccoglie 51 associazioni nazionali in Europa e non solo. A nome e per conto di mezzo milione di ciclisti promuove la bicicletta come mezzo di trasporto urbano e

per il tempo libero. Si può usare la bici per molti motivi diversi, ma nella Dichiarazione di Berna ECF ha chiesto alle istituzioni europee di adottare politiche amiche della bici come mezzo per affrontare il cambiamento climatico e per salvare le nostre città dall'inquinamento e dalla congestione del traffico. Inoltre il turismo sostenibile è alla base della rete europea di strade per la bici proposta da ECF denominata EuroVelo®. ECF sviluppa e condivide nuovi concetti per l'uso della bicicletta, organizzando ogni due anni la conferenza Velo-city®.

ECF-Rue Joseph II 166 – 1000 Bruxelles [www.ecf.com](http://www.ecf.com)  
Cell. Mandred Neun +49 1715275145



Global Alliance for  
EcoMobility

## LONDRA CITTÀ AMICA DI PEDONI E CICLISTI

**500 MILIONI DI STERLINE NEI PROSSIMI DIECI ANNI PER LE BICICLETTE**

Lo scorso 11 febbraio Ken Livingstone ha annunciato il suo ambizioso progetto di trasformare Londra in una città amica dei ciclisti e dei pedoni e di conquistare il primato mondiale tra le metropoli che hanno realizzato il passaggio dal trasporto automobilistico privato ad un trasporto sostenibile per l'ambiente. Questo permetterà di risparmiare 1.6 milioni di tonnellate

di CO2 l'anno. Livingstone ha affermato «Lo scopo del programma è una vera e propria trasformazione della città a favore di ciclisti e pedoni. Sponderemo qualcosa come 500 milioni di sterline nei prossimi dieci anni per le biciclette, il più grande investimento per la bici nella storia di Londra. Ciò vuol dire che migliaia di Londinesi

► a pag.14



# PORTLAND, OREGON, USA:

## controcorrente in materia di motorizzazione

Il motore a scoppio non è stato inventato in America, ma è senz'altro lì che ha avuto la sua maggiore diffusione. Dovunque negli Stati Uniti se non possiedi un 'auto sei perduto. Dovunque, ma non a Portland nell'Oregon. Il governatore repubblicano Tom McCall negli anni 70, nell'ottica futurista di andare verso una città senz'auto, decise di dare la priorità ai trasporti pubblici. Usando gli introiti delle freeways mise le fondamenta di quello che è indubbiamente uno dei sistemi più integrati e dinamici di mezzi di trasporto pubblici al mondo.



In una nazione auto-dipendente **la città di Portland è riuscita ad eliminare 62 milioni di spostamenti in auto all'anno.** I benefici per la salute e l'ambiente sono immensi. Se nel resto del paese le emissioni di gas serra sono salite del 13%, a Portland sono scese ai livelli precedenti al 1990.

**Nel 1996 venne adottato il Bicycle Master plan ed oggi la città può contare su una rete di 271 miglia (436 chilometri) di percorsi ciclabili,** oltre ad una fiorente industria di biciclette. Nel 2007 sui quattro ponti della città sono stati contati 14.563 ciclisti giornalieri. Usare la bici o i mezzi pubblici, oltre che far bene alla salute, fa bene anche al portafoglio. Qui i cittadini spendono per il trasporto il 15% delle loro entrate contro il 19% della media nazionale. Una donna afferma con grande soddisfazione che con i soldi risparmiati lasciando l'auto a casa e usando la bici o il car sharing ( che qui si chiama Flex Car), si può permettere ogni anno una vacanza di tre settimane in Europa.

**Il 56% dei pendolari ha abbandonato l'uso individuale dell'auto;** il 45% di loro usa l'autobus, il 3% pratica il car pooling, il 5% va in bici e il 3% a piedi. Questo, secondo i dati del 2005, che vanno però rivisti in positivo in questi ultimi tre anni.

Il sindaco di Portland, Tom Potter è un convinto sostenitore delle "carfree cities", che garantiscono una migliore qualità di vita per i cittadini. Se il protocollo di Kyoto, da

lui firmato insieme ad altri 211 sindaci, prevedeva una diminuzione dei gas serra del 7% dal 1990 al 2012, Portland aveva deciso già nel 1990 di ridurre del 10% le emissioni nel ventennio 1990-2010.

**L'uso della bicicletta è aumentato del 257% in città negli ultimi 10 anni** e i cittadini ed il governo locale fanno di tutto per rispondere alle richieste di moderazione del traffico, piste ciclabili e percorsi pedonali, che arrivano quotidianamente dalla popolazione, insieme a lettere di ringraziamento e qualche volta anche ai cioccolatini

A scuola in quinta elementare 10 ore nel curriculum scolastico sono dedicate ai problemi del traffico, alla mobilità e alla sicurezza e i bambini vengono portati in bici in giro per la città il sabato per praticare ciò che hanno appreso nelle aule. L'Office of Transportation organizza corsi per senior con uscite su veicoli a tre ruote, ritenendo che questo è un modo per migliorare la salute degli anziani e risparmiare sui costi della sanità. Ci sono parcheggi ovunque, sia in strada che nei garage, dove le bici, in mancanza di spazi, vengono appese ai muri. **Come viene ampiamente pubblicizzato, togliendo il posto di parcheggio di un'auto e mezzo si installano 13 archetti per bici.**

Non è un caso quindi che Portland ospiterà dal 16 al 20 giugno prossimo **l'ottava conferenza mondiale « Towards Carfree Cities » per promuovere alternative all'auto-dipendenza.** Professionisti, amministratori e fautori della bici che credono nei sistemi di trasporto sostenibile e nella trasformazione delle città in ambienti a misura d'uomo condideranno esperienze e progetti per costruire il futuro di città senz'auto. Il 22 giugno prossimo nella capitale più verde sulla costa del Pacifico sei miglia (circa dieci chilometri) di strade saranno chiuse al traffico perché ciclisti e pedoni possano reimpadronirsi della città. Le relazioni della settima edizione del convegno, che l'anno scorso si è svolto a Istanbul, sono disponibili online sul sito [www.worldcarfree.net/conference/](http://www.worldcarfree.net/conference/) Cliccando su [www.streetfilms.org](http://www.streetfilms.org) è poi possibile vedere il film di 30 minuti « Portland Celebrating America's Most Livable City », che dà un'idea di come buona volontà ed intelligenza da parte degli amministratori possono rendere le città più vivibili.  
*Doretta Vicini*



► da pag.13

potranno pedalare in sicurezza su strade che li porteranno velocemente là dove desiderano andare. 40% dei cittadini possiede una bici, ma attualmente solo uno su otto la usa regolarmente». La speranza è quella di mettere sui pedali 1 su 10 abitanti.

Il programma prevede cinque punti principali:

- Un sistema di bike sharing sul modello parigino con 6.000 biciclette posizionate a 300 metri di distanza per facilitarne il noleggio
- Circa una dozzina di corridoi radiali che permetteranno ai pendolari di raggiungere facilmente in bici il centro della città

- La creazione di una serie di Bike Zones per chi si reca a fare acquisti o a scuola in centro e in periferia con strade con priorità per i ciclisti, zone 30, e chiare indicazioni per raggiungere destinazioni chiave, parchi e corsi d'acqua

- Un sistema di segnaletica che incoraggi le persone a camminare in città invece che muoversi in autobus o in metropolitana.

- La creazione in collaborazione con i London Boroughs (circoscrizioni londinesi) di 200 Streets of Gold (Strade d'oro), che raccordino destinazioni chiave come stazioni, scuole, negozi in centro e in periferia con strutture idonee

per camminare piacevolmente, marciapiedi, panchine, arredi urbani ed attraversamenti.

Sono previsti incontri con i consigli di zona e le associazioni di ciclisti e pedoni per definire e sviluppare i piani dettagliati di queste iniziative.

Il nuovo programma si aggiunge a quelli già esistenti e già finanziati che includevano corsi per aspiranti ciclisti, parcheggi per le bici, strade verdi, il programma London Cycle network Plus, oltre alla manifestazione estiva London Freewheel, che quest'anno dovrebbe coinvolgere 6.000 ciclisti di ogni tipo.

(a cura di Doretta Vicini)

## Rieducarsi all'uso della bicicletta? E' possibile se ci sono le condizioni dell'Olanda

**D**ICIAMOCELO, fino a qualche tempo fa la bicicletta per noi - Anna e Rodolfo - era considerata al massimo un mezzo di svago da utilizzare esclusivamente in aree dedicate e nella bella stagione. Sì, insomma, per "farsi un giro" o recarsi al lavoro il mezzo principe era sicuramente l'auto, soprattutto dopo l'arrivo dei due pupetti che avevano reso ancor più complicato l'uso dei mezzi pubblici, figuriamoci la bicicletta.

E poi Milano, che grazie alla sua viabilità riesce a far apparire un giro in bicicletta rischioso quanto fare deltaplano nello spazio aereo sopra un aeroporto. E se contiamo che prima di arrivare Qui siamo anche vissuti nel mezzo degli Stati Uniti, dove tra inverni estremi a -25 gradi e distanze considerevoli, l'uso dell'auto aveva rimpiazzato anche gli ultimi spazi precedentemente dedicati alle uscite a piedi, non eravamo sicuramente definibili come degli appassionati del pedale.

Quello che può fare la differenza, e' naturalmente il Qui: Olanda, Amsterdam. Certo, siamo a rischio "luogo comune", dato che passati i miti del quartiere a luci rosse, delle canne nei coffee shops e dei mulini a vento, quello che a tutti viene in mente quando si menziona l'Olanda e' l'estrema diffusione delle biciclette.

**Ed effettivamente fa sempre effetto considerare che in un paese di 16 milioni di abitanti, ci sono 1010 biciclette ogni mille abitanti, contro 440 auto per lo stesso numero di persone. In Italia ci sono 440 biciclette ( e ben 592 auto) ogni mille abitanti. Ma non sono questi numeri ad impressionare, quanto la stima di 1019 Km per abitante di percorrenza media annuale in bicicletta, contro i "pigri" 168 Km degli Italiani.**

Non è quindi solo il possedere una bicicletta, ma è la passione e la possibilità di utilizzarla, in un contesto climatico che, quantomeno in termini di pioggia, non mostra certo alcun vantaggio rispetto all'Italia.

E' in questo contesto che, in un solo anno e mezzo, siamo passati dall'essere la classica famiglia italiana sempre in macchina, al possedere due ottime biciclette olandesi con tanto di carrettino in cui i nostri due bimbi riescono a godersi il paesaggio mentre si va a spasso.

**Ma come questa cultura della bicicletta non solo riesce a resistere al fascino degli scooteroni o dei mefitici SUV, ma si propaga prontamente ad ogni nuovo abi-**

**tante di questo paese?** Beh, non è certo un caso o una moda, e nemmeno quella caratteristica parsimonia tipica degli Olandesi, che riescono a far sembrare un Ligure (come il sottoscritto) un accanito spendaccione.

*No, l'uso della bicicletta in Olanda è dovuto a diversi fattori, nessuno dei quali è casuale, né tantomeno irriproducibile.*

Prima di tutto **la rete di piste ciclabili**, non solo estesa e costantemente mantenuta, ma in continua espansione. E disegnata non come accessorio alla viabilità motorizzata, ma come vera alternativa alla stessa, proponendo itinerari più diretti e veloci. Ogni tratto è provvisto di illuminazione e di segnaletica che riporta direzione e distanze alle maggiori località, perché

tiva all'auto per le famiglie numerose), e molte aziende offrono "Fietsplan" ovvero la possibilità di acquistare biciclette nuove con sconti considerevoli, e pagamenti a trattenuta sullo stipendio dilazionati in tre anni!

Per i più anziani o più pigri, **il trasporto della bicicletta al seguito sulla metropolitana e sui treni è gratuito**, e sempre maggiore è la diffusione delle biciclette con assistenza a motore elettrico.

Bisogna proprio avere una buona scusa per non cedere alla tentazione a due ruote, o no?

Certo, certo, i critici diranno al solito che pedalare in un paese piatto come quello Olandese è sicuramente più facile che da altre parti, ma non riusciamo a trovare questo argomento sufficientemente robusto, almeno quando la comparazione avviene con la pianura padana.

## ITALIANI AD AMSTERDAM

la gente non usa la bicicletta solo per andare a fare la spesa, ma anche per spostarsi da una città all'altra.

Culturalmente e dal punto di vista legislativo, **il ciclista ha sempre la precedenza sul resto del traffico**; il che non significa solo la garanzia che ad ogni incrocio le auto si fermano per il passaggio delle biciclette, ma anche che i semafori siano sincronizzati sulla base del traffico presente sulle ciclabili. Così alla mattina, capita spesso di rimanere inchiodati nella propria auto per diversi minuti a causa del semaforo sempre verde sul traffico a due ruote.

E se questo non basta a far rimanere parcheggiata l'auto il giorno successivo, ci pensa il resto delle politiche locali che spinge inesorabilmente nella direzione della bicicletta: **il prelievo fiscale sull'acquisto di un'auto e' superiore al 25%**, e non ci sono incentivi di sorta che spingano il mercato delle quattro ruote. La tassazione sul carburante è la seconda più alta in Europa, con il diesel, considerato più inquinante, penalizzato rispetto alla benzina, spingendo il prezzo di un pieno a cifre considerevoli.

Ma allo stesso tempo, ogni anno ci sono promozioni delle maggiori agenzie governative e produttori di energia (in alta percentuale Eolica, ma questo è un altro discorso..) che offrono **incentivi (fino al 25%) per l'acquisto di biciclette da trasporto familiare** (Bakfiets, molto diffuse come alterna-

Insomma, è possibile rieducarsi, o addirittura convertirsi all'uso della bicicletta, e se qualche volta piove, pazienza, perché come dicono qui in Nord Europa, non esistono inverni terribili, ma solo terribili vestiti invernali...

E a questo punto, risvegliati dal raggio di sole che filtra dalla finestra, dobbiamo salutare, le nostre bici aspettano fuori e il loro richiamo è decisamente troppo attraente.

Tot straks en prettig tijd met jouw fietsen! ( A presto e buon divertimento con le vostre biciclette) *Rodolfo e Anna.*



## BICING, IL SERVIZIO DI BIKE SHARING IN FUNZIONE NELLA CAPITALE CATALANA, ALL'INIZIO DI QUESTO ANNO, HA SUPERATO I CENTO MILA ABBONATI E SI APRE A TUTTA LA CITTÀ.

In sei mesi si raddoppierà il numero delle stazioni, che raggiungeranno tutti i distretti, e delle biciclette. In febbraio è entrato in servizio un numero telefonico gratuito per gli utenti che subiranno un guasto

Dovevano essere 15 mila e sono più di 100 mila. Il servizio municipale di noleggio biciclette di Barcellona, il Bicing, si è trasformato in soli nove mesi di attività in un fenomeno di massa nella città che ha sorpreso sia i suoi detrattori iniziali come i suoi timidi sostenitori. "sono il primo a essere sorpreso per l'impensabile successo dell'iniziativa" ha confessato il Sindaco Jordi Hereu, che si è sciolto in elogi verso il nuovo sistema, sino a classificarlo come "uno dei temi più rilevanti trattati a Barcellona nel 2007".

o davanti alla stampa che sua suocera di 63 anni "usa per la prima volta la bicicletta e si sposta ogni giorno col Bicing". Il numero di abbonati è volato oltre le 100 mila unità e continuerà a salire nei prossimi sei mesi, nei quali il municipio ha previsto di passare dalle 194 stazioni attuali a 400 e da 3.000 a 6.000 biciclette. L'ampliamento coprirà i tre quartieri che sinora non godevano del servizio, Sant Andreu, Nou Barris e Horta-Guinardò, e solamente ne resteranno prive quelle zone della città con pendenze superiori al 4% (la parte alta della città e le montagne di Montjuic e del Tibidabo). Un "grande salto" quantitativo, come lo ha definito Hereu, che sarà anche qualitativo. "Dopo i primi mesi di adattamento, siamo già in una fase di crescita sostenuta che ci permette di pianificare il futuro del Bicing e di approfondire il miglioramento della qualità del servizio", ha aggiunto. La novità più rilevante a questo proposito sarà l'entrata in funzione, all'inizio di febbraio, di un numero di telefono gratuito, il 900315531, per rispondere alle lamentele degli abbonati in caso di guasto o per qualsiasi altro reclamo.

# BICI PUBBLICHE A BARCELONA



## VENTICINQUEMILA UTILIZZI GIORNALIERI

Hereu ha evidenziato che da quando ha avuto inizio il Bicing, nel marzo 2007, si sono registrati 3.800.000 utilizzi, il che significa una media di 25.000 movimenti nei giorni feriali e 14.000 nei festivi. Il percorso medio è di tre chilometri e il tempo di utilizzo oscilla i 17 minuti da lunedì a sabato e i 20 minuti della domenica. Con lo stesso tono trionfalistico, il sindaco ha ricordato che i chilometri percorsi con le biciclette del Bicing (11,4 milioni) equivalgono a quasi 30 volte la distanza dalla luna alla terra, il che suppone un risparmio nell'emissione di biossido di Carbonio (CO2) - se fossero stati percorsi in macchina - di 1.824 tonnellate. "Barcellona è diventata la capitale spagnola della bicicletta", ha detto Hereu, che ha confermato l'intenzione dell'Entidad Metropolitana del Transporte

(EMT) di ampliare il sistema entro il 2009 a 17 città dell'area metropolitana.

## ITINERARI METROPOLITANI

Secondo il sindaco, in "pochi mesi" si potrà disporre di un'analisi della fattibilità delle proposte che sarà coordinata da Barcellona. "Ciò ci costringerà a tracciare itinerari metropolitani" ha concluso. Il Presidente dell'EMT, Antoni Poveda, ha anticipato lo scorso 30 dicembre a El Periodico che il sistema metropolitano si chiamerà Area-Bicing e che la proposta sarà presentata in aprile. Secondo gli ultimi dati municipali sul profilo degli abbonati del Bicing, il 56% ha più di 30 anni e sono professionisti (amministrativi, ingegneri, lavoratori autonomi, insegnanti, e avvocati). Uomini e donne sono in parti uguali e gli studenti rappresentano solamente una percentuale del 13,78%. (di Albert Ollés, Barcellona, traduzione di Gabriella Di Lorenzo)

Hereu ha rilasciato queste dichiarazioni in occasione della consegna simbolica della tessera numero 100.000 a Olga Domènech, un'abitante del quartiere di Les Corts. Un fatto che la giunta municipale ha approvato per dare inizio in forma ufficiale all'ultima fase di ampliamento del servizio. Un periodo di sei mesi nei quali si raddoppierà il numero di stazioni ed anche quello delle biciclette, con una presenza nei dieci quartieri della capitale catalana. "Grazie al Bicing, l'uso della bicicletta a Barcellona è giunto alla maturità, consolidandosi come un mezzo di trasporto abituale, quotidiano e di massa utilizzato da persone di tutte le età e condizione sociale", ha detto il Sindaco, ammettendo decisamente l'eccellenza del nuovo sistema.

## ABBONATI IN AUMENTO

Tanto che, vincendo il suo usuale riserbo a rendere pubblici alcuni aspetti della sua vita privata, ha confessat