

MUOVERSI IN BICICLETTA (TCI manuale del socio)

La bicicletta è salute, benessere, buon umore, libertà, equilibrio, sport, mobilità e un sacco di altre cose; è per moltissimi bambini la prima compagna di gioco e di strada. Quando si arriva a togliere le rotelle, di colpo si diventa grandi, si allargano gli spazi del gioco e gli orizzonti, inizia la prima importante, quasi autonoma, esplorazione del mondo che ci circonda. Poi arriva l'età del motore e in molti, troppi, si dimenticano della bicicletta. Alcuni, insieme alla bicicletta, dimenticano anche il bambino che ci pedalava sopra. Altri per fortuna no, e continuano ad amarla anche da adulti. Un adulto in bicicletta è un chiaro e inequivocabile segnale positivo per il futuro del mondo. Dicono che dietro ad ogni persona felice, ci sia spesso una bicicletta. Ogni tanto pedalo con un amico anziano, arzilla e in gran forma, lui sostiene che ogni ora della sua vita passata in bicicletta è una pillola di gioventù. E sono tante quelle che ha passato così, il Renzo Zanazzi. Muoversi in bicicletta è un "lusso" che non tutti possono permettersi.

Muoversi in bicicletta vuol dire stabilire un contatto diretto e immediato con la strada, con il paesaggio, con le persone e le cose che si incontrano; stabilire un rapporto diverso con il tempo e con lo spazio, che si dilatano in modo da riscoprire i nostri limiti, ma anche la via per affrontarli e superarli. Muoversi in bicicletta vuol dire anche stabilire un rapporto diverso con se stessi, con la individuale capacità e l'innato desiderio di essere autosufficienti, con il proprio modo di guardare e pensare il mondo.

Viaggiare in bicicletta consente di cogliere i dettagli del paesaggio, del territorio, della storia, della cultura e dell'anima dei luoghi che si attraversano, alla lenta velocità di un silenzioso agile e discreto mezzo di trasporto e di svago. Muoversi in bicicletta ci espone di più ai pericoli della strada e questo ci fa essere più accorti e prudenti anche quando "ci tocca" muoverci in auto, più attenti nei confronti sia dei ciclisti che di tutti gli altri utilizzatori delle strade. Crediamo che non sia corretto affermare che la bicicletta è pericolosa, è la strada, o meglio ancora l'uso scondiderato che se ne fa, a renderla tale. Da quando esiste il mondo la vita è per strada, nelle piazze, nei cortili. Le strade secoli fa sono nate per i viandanti e i pellegrini, poi sono state utilizzate per i carri e infine per i mezzi a motore. Solo negli ultimi 60 anni sono diventate proprietà esclusiva delle nostre auto. Auto sempre più belle e sempre più comode, ma anche sempre più ferme in coda per l'eccesso di uso che ne facciamo, tutti noi e non solo "gli altri". Il motore oggi soffre dell'enorme successo che ha avuto. Attività prioritarie dovrebbero essere quindi, l'educazione alla sicurezza stradale e la prevenzione, non la diseducazione o disincentivazione all'uso della bicicletta in quanto pericolosa.

Muoversi in bicicletta impone una diversa conoscenza del territorio, una mappatura dei percorsi possibili "da ciclista", ovvero privilegiando le strade più tranquille, a minor tenore di traffico, magari più contorte, magari quelle che, parallele alle provinciali attraversano i mille borghi, paesini e i piccoli comuni italiani, spesso sorprendenti, a volte sconosciuti, di cui il nostro paese è particolarmente ricco.

Muoversi in bicicletta vuol dire diventare parte dell'ambiente, imparando a rispettarlo di più.

Oggi il peggior deterrente all'uso della bicicletta è costituito da un insieme di pregiudizi e idee sbagliate, per invertire la tendenza è indispensabile divulgare un nuovo atteggiamento culturale, positivo, costruttivo.

La bicicletta deve smettere di pretendere tutti i privilegi di una razza in via di estinzione o di una minoranza etnica da tutelare, perché non è così. La bicicletta è positiva per mille motivi e in questa chiave deve essere promossa. Deve affermare con gentile determinazione, la sua forte, positiva, moderna identità legata al fitness, alla vita all'aria aperta, a momenti di grande aggregazione, di grande passione sportiva, di contributo sostenibile alle crescenti esigenze di mobilità individuale. Pensiamola come validissimo strumento di personal mobility, corre immediato il paragone con il personal computer, soprattutto in città.

Anche la questione delle piste ciclabili va affrontata con spirito innovativo. Continuare ad insistere sul fatto che per andare in bicicletta ci vogliono le piste ciclabili, che sicuramente in Italia scarseggiano, per molti costituisce un ottimo alibi per non pedalare. E' giusto e doveroso sollecitarne la realizzazione e la manutenzione, ma allarghiamo il nostro raggio d'azione dal restrittivo e vincolante concetto di piste a quello di "sedi" ciclabili.

Le corsie riservate alle biciclette, certamente mettono in sicurezza i ciclisti, ma non è detto che siano il più valido strumento per promuovere la ciclabilità. Non sono tanto i chilometri di piste ciclabili a definire la ciclabilità di un paese, quanto l'attitudine dei suoi abitanti al muoversi in bicicletta. Ben vengano quindi le

piste, ma anche tutte le altre possibili sedi ciclabili, argini, ferrovie e strade dismesse, magari di più facile e rapida realizzazione, rispetto alle piste. E soprattutto ben venga la promozione di quanto oggi c'è di ciclabile nel nostro bel paese, spesso già pronto all'utilizzo per lo sviluppo immediato del turismo in bicicletta. Assicuriamo che l'esistente non è poco, basta conoscere e far conoscere le migliaia di chilometri di "strade zitte", prendendo a prestito una canzone di Paolo Conte, disseminate sul bellissimo territorio italiano. Piccole strade di campagna, percorsi alternativi dentro gli Appennini, strade di montagna, fino alle grandi opere di recupero dei sedimi ferroviari abbandonati.

La bicicletta ha la innata, unica, sorprendente capacità di insinuarsi laddove le viene lasciato spazio e spesso con opere di modesta rilevanza economica un percorso ciclo-pedonale ben disegnato e ben attrezzato, riesce a trasformare spazi abbandonati in luoghi di pregio, da apprezzare, vivere, animare. Nel senso più vero del termine, vale a dire "dare anima". Un esempio? Il percorso ciclopeditonale lungo il Serio, in provincia di Bergamo, rivalutato con una ciclo-pedonale grazie al lavoro per la realizzazione della tramvia da Bergamo ad Albino. Già prima del "fine lavori" la fascia di verde recuperata tra il fiume, la strada, le case, e le molte aree industriali della zona, è stata invasa da ciclisti, da runners, da nonni e nipoti a cui non sembrava vero di poter tornare a disporre di una porzione di territorio, la riva del loro fiume, considerata persa. Di colpo da terra di nessuno, quella striscia di territorio diventa patrimonio di tutti da valorizzare e conservare.

E' sempre più evidente la necessità e il desiderio di recuperare **il senso del territorio**, del bello da cui vorremmo essere circondati, la voglia di immergersi in un bel paesaggio per recuperare il gusto della contemplazione. La bicicletta, forse non basta, ma aiuta.

Tornando all'indubbio vantaggio che la bicicletta porta alla collettività come strumento individuale di mobilità, il fatto concreto più evidente, banale, semplice è che chi sceglie di muoversi in bicicletta migliora la qualità della vita e dell'aria per tutti. Ogni scelta di mobilità è individuale, dobbiamo quindi sviluppare una "nuova cultura della mobilità" più attenta alle scelte che facciamo. Prima di andare in ogni luogo poniamoci la domanda "come ci vado?" o ancora meglio "come è più conveniente per me e per la collettività, andarci?" Soprattutto nelle città e nei grossi centri urbani è necessaria un'opera di educazione alla mobilità nei confronti delle nuove generazioni. E' ormai evidente che le città e in genere tutti i luoghi a forte gravitazione di pubblico, con un buon controllo della mobilità avranno una maggiore attrattiva nei confronti dei residenti, dei potenziali residenti e degli investitori. Grazie alla sua indubbia comodità e praticità, l'uso dell'auto aumenta un po' ovunque, tranne in quelle realtà che hanno saputo attuare politiche organiche e coordinate di governo della mobilità. Un **pubblico sempre più vasto** è ormai maturo per affrontare questo importante cambiamento, solo parzialmente colto dalle autorità di governo sia centrale che locale. Le città sono attraenti per le molteplici strutture e infrastrutture che offrono, la criticità (risolvibile) è dovuta alla densità abitativa e alle tante attività lavorative e di svago, concentrate in poco spazio. Il trasporto pubblico deve sempre più giocare un ruolo rilevante, collaborativo e complementare a quello privato e alle politiche per la ciclabilità. I mezzi pubblici, se efficienti e regolarmente utilizzati, hanno un ruolo di rilevanza strategica per "liberare" le strade e concedere più spazio a forme di trasporto meno invasive. Non vuole essere una battaglia contro le auto che tutti usiamo con grandi soddisfazioni, ma un invito ad un moderno e ormai indispensabile concetto di condivisione degli spazi. A Milano nel 2009 è partito in grande stile il Bike Sharing, biciclette pubbliche a disposizione degli abbonati al servizio, con possibilità di abbonamento anche giornaliero. Funziona bene, ma sarebbe opportuno che tutti pensassimo anche in termini di **road sharing**, imparando a "condividere" con maggior attenzione, educazione e rispetto la strada.

Il Touring Club Italiano è nato nel 1894 come sodalizio ciclistico, le cronache ciclo-esplorative di Bertarelli sono state le prime fonti di divulgazione della conoscenza turistica del nostro paese. Da tempo il Touring ha iniziato un lavoro di valorizzazione dell'enorme patrimonio ciclo-turistico esistente, sia in termini di brevi percorsi su ciclabili protette, che di percorsi su altre sedi ciclabili. La guida inserita nel kit Soci 2010 è una tappa di questo percorso, la bicicletta TCI-1 proposta ai Soci ad un prezzo allineato agli incentivi statali, l'accordo siglato insieme alla FCI Federazione Ciclistica Italiana con la Direzione Regionale Lombardia di

Trenitalia perché i Soci TCI possano usufruire della tariffa convenzionata per il trasporto della bicicletta sui treni a ciò adibiti, la molteplicità di guide prodotte, sono più che segnali, fatti concreti per aiutare lo sviluppo del turismo in bicicletta. Il 2009 è un anno difficile dal punto di vista economico, il concetto di sviluppo e progresso non dovrebbe però limitarsi al puro conteggio economico del PIL, ma inglobare l'aumento graduale e costante di tutte quelle libertà, responsabilità e attività che rendono la vita umana degna di essere vissuta. E la bicicletta è una di queste. Quindi non stiamo ad aspettare che le cose cambino, iniziamo a cambiare noi stessi salendo in bicicletta. E il Bertarelli non potrà che essere felice e orgoglioso della sua creatura.

Paolo Tagliacarne

Luglio 2009