

## CONVEGNO

### IL CICLOTURISMO IN PROVINCIA DI VICENZA NEL CONTESTO ITALIANO ED EUROPEO

Vicenza 22 marzo 2003  
Sala Trissino  
Fiera del Tempo Libero di Vicenza

#### SALUTI

##### **Giovanni Lasagna**

Presidente della Fiera di Vicenza

Mi trovo oggi ad introdurre questa bellissima iniziativa portata avanti dalla Federazione Italiana Amici della Bicicletta.

Tempo Libero vuole dare dei segnali molto precisi ad un pubblico eterogeneo che interpreta il tempo libero in modo diverso. Si è cercato di offrire tale possibilità presentando oltre ad un'esposizione non indifferente realizzata con un restyling rispetto agli anni precedenti, anche momenti di cultura e di dibattito, realizzando una unione tra il business che è accolto all'interno degli stand espositivi e la riflessione che si concretizza con lo scambio di idee ed opinioni.

Ringrazio i relatori che si susseguiranno ed auguro a tutti buon lavoro.

##### **Maurizio Franzina**

Assessore all'amministrazione del territorio e ai trasporti del Comune di Vicenza

Credo che in questi anni a Vicenza qualcosa si è fatto (non si riesce mai a fare tanto). Il Consiglio Comunale ha approvato la variante complessiva delle piste ciclabili della città e quindi lo strumento normativo per realizzare le piste ciclabili a Vicenza oggi c'è ed è una cosa importante. La rete è vasta. Voi mi direte che di nuove piste ciclabili ce ne sono poco e avete ragione. C'è un piano di investimento di 20 miliardi che inizia già da quest'anno per la realizzazione, un po' alla volta, delle piste ciclabili fondamentali. Quello che io osservo da Assessore ai trasporti è che i cittadini sempre di più pongono questa esigenza, sempre di più e con maggior forza ed è evidente il motivo: le strade sono sempre più trafficate, quindi bisogna separare la viabilità automobilistica da quella ciclabile. Le rotatorie che stanno snellendo in modo significativo il traffico in città sono un problema per chi va in bicicletta. Allora bisogna separare i flussi di traffico. Le biciclette devono avere dei loro sedimi. Su questo stiamo lavorando: alcune cose le stiamo facendo, ma non voglio relazionare ora di questo. Con l'associazione Tuttinbici da molto tempo collaboriamo e collaboro personalmente. Abbiamo fatto tante cose assieme: ricordo una piccola dispensa degli itinerari ciclabili della città e del suo hinterland stampata dal Comune di Vicenza l'anno scorso e credo che questa sia un'iniziativa importante. E' con soddisfazione che a nome del sindaco Enrico Hüllweck porto i saluti dell'Amministrazione di Vicenza, l'augurio di un buon lavoro e la promessa di un continuo fattivo impegno nella direzione che si sta tracciando, tentando di superare le lentezze, di essere

sempre più performanti, di dare risposte in tempi minori e di recuperare le risorse che servono, perché nostro compito è dare risposte alle esigenze dei cittadini”.

## **INTERVENTI**

**Antonio Dalla Venezia** (Moderatore)  
Coordinatore FIAB Triveneto

Perché abbiamo voluto questo convegno: la cosa è abbastanza semplice. La Regione Veneto ha deciso di pianificare la rete di itinerari e piste ciclabili regionali e ha chiesto a noi di collaborare a questo progetto.

Di conseguenza nei prossimi mesi la Federazione si vedrà impegnata in quello che dovrà essere un “master plan” degli itinerari in Regione e per fare questo avrà bisogno del rapporto, del sostegno e della collaborazione della Provincia.

L’opportunità che è stata data dall’Ente Fiera all’interno di questa manifestazione ci permette di farlo a Vicenza, ma non è solo una questione opportunistica legata a questa disponibilità, ma va tenuto presente anche il fatto che la provincia di Vicenza già di per sé è a vocazione turistica: siamo vicini al Trentino, all’Austria. I turisti tedeschi si stanno avvicinando al nostro territorio e in particolare alla provincia di Vicenza; quindi le potenzialità del nostro territorio sono enormi, come dimostrano i numerosi contatti che noi abbiamo con operatori turistici, bed&breakfast, albergatori che attraverso il nostro sito chiedono non solo informazioni e notizie, ma anche di essere presenti sul mercato cicloturismo.

Questi sono i motivi per cui oggi diamo vita a tale appuntamento e passo subito la parola agli amministratori che lo hanno reso possibile.

Dò la parola a Dino Secco, Assessore al Turismo della Provincia di Vicenza.

**Dino Secco**  
Assessore al Turismo della Provincia di Vicenza.

Innanzitutto porto il saluto dell’Amministrazione Provinciale e del Presidente Manuela Dal Lago. Un ringraziamento a Tuttinbici e alla FIAB per quest’occasione che ci hanno dato e a cui abbiamo aderito subito. C’è un dato che sottopongo alla vostra attenzione e che dice quanto sia importante il cicloturismo come fenomeno socio-culturale. Se noi attiviamo una ricerca con motore Internet alla voce cicloturismo troveremo 22.000 siti attraverso Yahoo solo per quanto riguarda l’Italia e 81000 circa su Excite. Questi numeri di per sé dimostrano quanto vasta sia la comunità virtuale che ruota attorno al cicloturismo e risulta difficile proiettare il dato sulla comunità reale: si raggiungono comunque cifre elevatissime.

Il cicloturismo ha tutte le carte in regola per continuare ad essere un fenomeno sociale di grande rilevanza. E’ una disciplina sportiva alla portata di tutti, non richiede grandi investimenti o costi da sostenere. Permette un approccio sano e salutare alla realtà ambientale e, particolare non da poco, è praticabile per lunghi periodi dell’anno. Nella nostra provincia esso può offrire grandi opportunità sia nel periodo estivo come vedremo, ma anche, se non maggiormente appetibili, in primavera e in autunno. La rete dei percorsi e dei sentieri che attraversano sia la montagna vicentina che l’ambito Berico offrono un ampio raggio di opportunità sia per il neofita che per l’esperto ciclista, con il valore aggiunto di poter toccare località ricche di storia e di cultura in grado di soddisfare il

cicloturista più esigente che oltre alla passione per la bicicletta desidera anche un pizzico di mondanità o momenti culturali, ma anche l'appassionato che tende alla ricerca di itinerari solitari e silenziosi. Aggiungo il valore famiglia, giacché moltissimi percorsi sono adatti nel nostro territorio anche per chi vuole accompagnare dei bambini alla scoperta di un modo diverso di avvicinarsi a uno sport praticato e alla natura.

Certo il lato positivo non deve nascondere le carenze che ancora oggi ci caratterizzano come vicentini rispetto agli altri ambiti turistici. Noi non abbiamo ancora un sistema coordinato, al quale invece dovremo puntare, che consenta il cicloturismo e affianchi ad esso le comodità e i servizi i più necessari. Penso invece al successo riscosso dal tratto dell'Alta Pusteria che da Dobbiaco va in Austria lungo una pista ciclabile che si snoda tra i boschi, lontano dalla strada, collegata comunque ai piccoli centri del Tirolo che si attraversano, dotata di punti di sosta e di ristoro, utili spazi per eventuali riparazioni e non da ultimo è servita anche dal treno che garantisce il trasporto delle biciclette. Ho citato questo esempio e su questo mi sono dilungato per dire che il cicloturismo come tutti i fenomeni contemporanei esige qualità, servizi, infrastrutture e non può essere lasciato al caso. Non bastano pubblicazioni seppur lodevoli, guide editoriali che tracciano i percorsi e diano indicazioni. Giunto sul posto della propria escursione il cicloturista ha bisogno di un adeguato supporto, di un sistema professionale che lo indirizzi, di consigli e aiuti, di alberghi attrezzati con spazi dove poter riporre ed eventualmente riparare le biciclette, di piste privilegiate e messe in sicurezza, di sentieri segnati con apposita segnaletica e cartellonistica adeguata, del trasporto navetta, di spazi dove poter parcheggiare in sicurezza senza dover subire sorprese riguardo al proprio mezzo. Ed è in questo sforzo che l'ente pubblico deve farsi parte attiva e proponente, giocare come avanguardia, confrontare le altrui esperienze per ricavare le indicazioni migliori e operare in maniera oculata, ad iniziare dall'attenta opera di proselitismo che deve essere effettuata anche dagli operatori del turismo locale, dagli albergatori ai ristoratori. Se mi si passa il parallelo, seppur con le dovute e debite diversità dei casi, il cicloturista non è nella scelta di fondo della propria passione molto diverso dallo sciatore fondista che non chiede moltissimo, ma che ha bisogno di accorgimenti come ben sanno gli amici dell'Altipiano di Asiago.

Il cicloturismo può essere una delle chiavi di volta del nostro sistema turistico come lo fu ed è tuttora il fondo con il vantaggio di non doversi affidare alle bizzarrie di Giove Pluvio e quindi alle neviccate. Ma non solo. Il nostro è un territorio ricco di opere d'arte: pensate solo al circuito delle ville palladiane patrimonio dell'UNESCO che può anche offrire spunti per la ricerca di prodotti tipici buoni quanto preziosi e penso all'itinerario del ciliegio come a quello dell'olio d'oliva. Il cicloturismo può trovare una spinta sia che si guardi alle nostre montagne (e non solo agli itinerari noti degli altipiani tra cui ne esistono di bellissimi e già oggi praticabili anche lungo la vallata del Brenta), sia alle colline e alla pianura. Ma occorre fare "sistema", cioè lavorare assieme enti pubblici e capitale privato. Il successo dell'offerta turistica in moltissime realtà italiane come estere nasce dal forte coinvolgimento del capitale privato. Il declino dell'offerta turistica, anche in presenza di bellezze e opportunità interessantissime anche dal punto di vista oggettivo, nasce quando si attende l'investimento pubblico e si fa conto solo su quello. E qualche esempio in provincia di Vicenza lo abbiamo. Se Asiago in altre parole è riuscita a ritagliarsi uno spazio, lo si deve certo alla professionalità di figure che hanno svolto un ruolo attivo come albergatori, commercianti e ristoratori, i quali hanno saputo creare la rete dell'accoglienza. Ecco che il mio intervento si conclude nel bisogno di fare squadra: l'ente pubblico può e deve fare la sua parte, ma moltissimo devono fare le realtà locali, il privato, senza il quale ogni sforzo, ogni proposta rischia di naufragare. Nel vicentino il fenomeno turismo in senso lato è tutto da approfondire: ciò ci dà un vantaggio, il poter lavorare seriamente assieme sulle possibilità di intervenire in segmenti particolari di mercato, rispettosi dell'ambiente, che non cercano un'offerta turistica di massa, ma che puntano molto sulla qualità dell'ambiente, degli spazi da visitare e vivere e dei servizi. Ciò vale per il cicloturista come per alcune nicchie che si stanno dando da fare e di cui ci sono i primi segnali positivi: penso agli scalatori, alla canoa, al rafting, ai pescatori, come ai già citati fondisti o escursionisti. L'ambiente c'è, ci sono le bellezze naturali (moltissime da scoprire anche per gli

stessi vicentini, che a volte preferiscono recarsi all'estero e magari non conoscono bene nemmeno la realtà vicentina), c'è il patrimonio culturale, c'è la rete dell'enogastronomia. Ora dobbiamo rimboccarci le maniche per fare di tutto ciò "sistema", ben sapendo che qualsiasi cosa andremo a costruire e fare, non sarà solo un servizio per il cicloturista, bensì un servizio per il nostro cittadino, giacché il primo fruitore del sistema deve essere il cittadino col suo diritto alla mobilità e a vivere l'ambiente in maniera positiva, ecologica e costruttiva.

### **Antonio Dalla Venezia**

Mantenendo la scaletta, è ora il momento di Roberto Ciambetti, Assessore alla Viabilità della Provincia di Vicenza. Diceva prima il suo collega di Giunta che bisogna fare "sistema". Io so che alcuni interventi si stanno pensando e concretizzando. Penso al nodo di Primolano per esempio che sarà in essere nei prossimi mesi.

### **Roberto Ciambetti**

Assessore alla Viabilità della Provincia di Vicenza

Un ringraziamento anche da parte mia agli amici di Tuttinbici e della FIAB per essere riusciti a centrare con un argomento giusto la giornata di oggi. Oltre agli appassionati del mondo della bicicletta vedo in sala anche molti amministratori: un paio di Sindaci, molti Assessori dei comuni del nostro territorio, segno che il tema è riuscito a catalizzare l'interesse delle Amministrazioni Locali.

Qual è il ruolo dell'Assessorato della Provincia riguardo alla creazione di questi percorsi ciclabili? Quando parliamo di viabilità in provincia di Vicenza, non possiamo non ricordare che la situazione è ferma da tantissimi anni e che vi sono ancora nodi irrisolti da decenni. E' noto che le risorse dell'ente provinciale, insufficienti di fronte all'ampiezza e alla vetustà della nostra rete stradale, sono prioritariamente indirizzate a mettere in sicurezza, creare nuova viabilità e cercare di rendere più sicuri molti incroci lungo le nostre arterie. Fino a questo momento, per quanto riguarda la viabilità ciclabile, l'Amministrazione Provinciale non si è impegnata direttamente se non in qualche puntuale intervento per rendere sicuri dei piccoli tratti di strada che avevano un'elevata incidentalità, soprattutto da parte degli utenti della bicicletta. Il nostro ruolo è stato ed è principalmente quello di riuscire a creare sinergia, come diceva il collega Secco, per coordinare gli enti locali in merito alla creazione di quelle aste ciclabili, di quelle strutture infrastrutturali che abbiano uno sviluppo e una collocazione nel territorio precisi. E che portino alla istituzione di percorsi il più possibile interessanti e fruibili dai cicloamatori. Alcuni interventi che abbiamo realizzato direttamente come Amministrazione Provinciale riguardano la messa in sicurezza di alcune piste ciclabili fra Malo e Monte di Malo. Un altro intervento che sta partendo adesso assieme ai Comuni di Nove e Cartigliano volge alla creazione di una ciclopista agganciata al ponte che attraversa il Brenta; inoltre, come diceva il coordinatore della giornata, ci sarà un intervento anche finanziario da parte dell'Amministrazione Provinciale a supporto dei fondi stanziati e provenienti dal Programma Leader 2 della Comunità Europea, per la realizzazione di una pista ciclabile in territorio comunale di Enego, nella gola della Valsugana, tra Cismon e Primolano, al fine di dare un senso finalmente compiuto alla Ciclopista Trento-Venezia, che altrimenti, in quel punto, ha un limite invalicabile essendo una gola stretta e profonda che non sembrava permettere di creare un percorso per le biciclette. Questi sono gli interventi che come Amministrazione sono già stati individuati e che stanno procedendo alcuni alla fine del progetto, altri all'ipotesi preliminare per l'avvio del progetto e l'inizio dei lavori.

Un altro impegno che sta maturando fra provincia e comuni del nostro territorio riguarda invece la viabilità ciclabile di tipo naturalistico: utilizzare quei tratti di territorio, quei percorsi che con

piccolissime opere d'arte e piccolissimi lavori di sistemazione possono creare dei percorsi d'interesse naturalistico, ambientale e turistico nel nostro territorio. In particolare vorrei ricordare l'iniziativa lanciata dagli amici del Comune di Vicenza con i Comuni di Caldogno e Dueville per creare sull'argine del Bacchiglione una pista ciclabile che colleghi il Capoluogo con il Bosco di Dueville, realtà di notevole importanza ambientale del nostro territorio. Tutto ciò utilizzando l'argine del fiume, creando qualche piccolo ponticello e provvedendo a piccole sistemazioni di punti che adesso non possono essere utilizzati. Ciò per dare un tracciato ciclabile, lungo circa 7-8 km (stiamo individuando il punto di arrivo nel Comune di Dueville e poi vedremo se potremo allungare verso Villaverla). Posso tranquillamente affermare che quello che da dicembre, con l'Assessore Maron del Comune ed i Sindaci di Caldogno e Dueville stiamo disegnando sulla carta, è un discreto percorso ciclabile che unirà Vicenza con realtà territoriali di notevole importanza. Sono convinto che utilizzare questi tracciati naturali, questi spazi del nostro territorio attualmente non utilizzabili, possa essere una risposta alle richieste di piste ciclabili che non vengono solamente dal territorio ma anche, come ricordava il collega Secco, dall'estero, dove questa forma di turismo è così diffusa da richiedere continuamente informazioni, aggiornamenti e notizie sui vari percorsi ciclabili. Ed ora anche su quelli della nostra provincia. A breve questo paziente lavoro di concertazione con i tre Comuni, sarà oggetto di un protocollo d'intesa tra le Amministrazioni e vedrà il coinvolgimento anche del genio civile, attore principale in questo caso nel consentirci di utilizzare quel terreno.

Un'altra iniziativa che sta prendendo forma nelle ultime settimane è una richiesta di coordinamento che ci arriva dai comuni che insistono lungo gli argini del fiume Astico. Partendo da Torri di Quartesolo, coinvolgendo Quinto Vicentino, Bolzano Vicentino, Sandrigo, Bressanvido, Breganze, Dueville e Fara, l'obiettivo è riuscire a realizzare, anche sugli argini di questo fiume, una pista ciclabile il cui sviluppo già si annuncia notevole: oltre 20 km! Sarà un percorso che collegherà molti circuiti già presenti nella nostra provincia, individuati in particolare dalle Pro Loco, e che metterà in evidenza le ville del vicentino o altre realtà di richiamo turistico-culturale con ramificazioni e sviluppi ricreativi, anche eno-gastronomici, di sicuro interesse. L'obiettivo che ci siamo posti con i Comuni due settimane fa è creare un progetto che possa attirare finanziamenti sul nostro territorio (in parte possono derivare dalla Regione, in parte direttamente dagli enti interessati) per creare appunto una pista ciclabile su un'asta fluviale importante della nostra provincia, riuscendo nel contempo a creare percorsi cicloturistici distanti dalle strade, lontani dai pericoli, dove si possa respirare un po' d'aria pulita, immersi in un ambiente ancora integro.

Non è finita. Come Assessorato alla Viabilità stiamo censendo nella nostra rete viabile provinciale quelle strade scarsamente interessate da grossi volumi di traffico, magari più adatte al cicloamatore che al cicloturista, ma che già adesso richiamano da fuori provincia appassionati delle due ruote. Che spesso arrivano in macchina agli inizi di queste strade per poterle poi affrontare con piglio più sportivo che ricreativo. Mi riferisco alle strade provinciali che dalla pianura vanno verso l'Altipiano di Asiago oppure quelle che attraversano i Colli Berici. E' una viabilità con scarsa presenza di traffico e che consente a chi vuol pedalare in tranquillità di poterlo fare senza essere sfiorato dalle macchine ad ogni pedalata. Penso alla strada che collega Valstagna a Foza o che da Pedescala va verso Rotzo, alla Dorsale dei Berici, alla strada che da Nanto va verso Villabazana. Come si vede certamente viabilità provinciale, ma con caratteristiche peculiari che la rende adatta e interessante per gli amanti della bicicletta.

Tutte iniziative che ci riproponiamo di far avanzare celermente per passare dalle buone intenzioni ai cantieri in tempo brevissimo al fine di dare risposte articolate, serie e nuove agli appassionati della bicicletta in tutte le sue modalità".

## **Antonio Dalla Venezia**

Credo che il punto di partenza debba essere quello di un piano ciclabile provinciale. Padova ha già presentato l'anno scorso un programma di itinerari e piste complessivamente per 500 km. Il punto di partenza credo debba essere questo su cui poi innestare gli assi principali di cui si parlava prima.

## **Pietro Magaddino**

Assessore al Turismo del Comune di Vicenza

Grazie a tutti e un saluto, a nome di tutta l'Amministrazione Comunale, a tutti gli intervenuti, un ringraziamento e i complimenti agli organizzatori di questo convegno, anche per quanto riguarda la scelta della città del Palladio che mi sembra molto appropriata tenendo conto del grande impatto che Vicenza ha come città dell'UNESCO nel territorio per il turismo regionale, nazionale ed europeo.

Il senso di libertà che dà viaggiare in bicicletta è esaltante: i suoi silenzi, la tranquillità di poter pedalare con il proprio ritmo, la scelta della bicicletta come mezzo e filo conduttore per soffermarsi e scoprire testimonianze ricche di ambiente, storia, enogastronomia, cultura e il territorio; praticamente una nuova cultura del tempo libero che comporta anche uno sviluppo dell'economia ad esso legato nel territorio attraversato dalle ciclovie, basti pensare ai problemi all'indotto che crea nell'ospitalità, al ristoro, all'assistenza tecnica, all'editoria specializzata, come dimostrano le esperienze di molti paesi europei.

In Italia siamo tra i primi ed importanti produttori di biciclette e tra i primi ad avere come risorsa il turismo. Si necessita la promozione del turismo in bici, qui siamo decisamente carenti. Dobbiamo andare ad apprendere all'estero e penso che dobbiamo farlo con molta umiltà, bisogna andare ad imparare negli altri paesi che l'hanno fatto prima di noi e anche molto bene.

Il cicloturismo è attualmente un valore aggiunto minimo per il turismo del nostro territorio. E' compito di noi amministratori pubblici renderlo un valore aggiunto importante.

Circa un mese fa sono stati diramati dalla provincia i dati turistici per Vicenza, provincia e tutto il Veneto per il 2002, che hanno denotato il calo delle presenze medie di circa il 7-8 %. L'unica città in controtendenza è stata la città di Vicenza con circa il +2 %. Cosa vuol dire questo? Noi dobbiamo andare alla ricerca di altro mercato, quindi come turismo dobbiamo guardarci attorno. Il mercato del cicloturismo è un mercato interessante e in piena espansione. Io per esempio sono uno di quelli che quando va via in ferie si carica la bicicletta sulla macchina (forse non è da cicloturista di per sé), però nella realtà riesco a farmi 2-3 ore di bicicletta al giorno. Fanno bene alla salute, rilassano, etc. Il compito di noi amministratori è quello di individuare, promuovere dei canali per far conoscere il nostro territorio e divulgare questo messaggio. E' un mercato in pieno sviluppo, ha delle grossissime potenzialità e noi dobbiamo aiutarlo.

L'Amministrazione Comunale di Vicenza in collaborazione con i Comuni contermini e coordinati dall'Amministrazione provinciale si sta adoperando per realizzare e promuovere itinerari cicloturistici nel nostro territorio che ben si presta. E' un segnale importante ed è nostro dovere cercare di recuperare il tempo perduto. Oltre a mille difficoltà si moltiplicano i km di piste ciclabili e la collaborazione con le associazioni è molto preziosa oltre che essere uno stimolo per noi amministratori.

Bisogna valorizzare quindi l'intermodalità di trasporto in tutte le sue forme: treno+bici, bus+bici, auto+bici. A Vicenza inoltre sono stato promotore di un'iniziativa che da tre mesi stiamo sperimentando ed è la formula "Vieni in centro in bici". E' una formula che ha ottenuto un ottimo successo: eravamo partiti con un mese di sperimentazione e l'abbiamo prorogata tanto che l'intenzione dell'Amministrazione è quella di rendere tale servizio permanente ed estenderlo in altre zone della città. La realizzazione di piste ciclabili è un'ottima occasione anche per una riqualificazione urbana: bisogna incentivare queste forme di mobilità anche nei quartieri (la stiamo

avviando nella zona di san Pio X). Tutto ciò contribuirà ad ottenere una qualità migliore della vita, cosa importante per tutti noi.

Concludo perché penso che noi amministratori dovremo essere qui anche per ascoltare quelle che sono le proposte che vengono dal mondo dell'associazionismo, assicurando la massima sensibilità e il massimo impegno dell'Amministrazione Comunale su questo problema. Grazie a tutti.

## **Luigi Riccardi**

Presidente della Federazione Italiana Amici della Bicicletta

La nostra Federazione cicloambientalista organizza una sessantina di associazioni in tutta Italia. Non è grandissima, abbiamo circa 10.000 soci, però è una realtà molto vivace. Ha un solo scopo: la promozione dell'uso della bicicletta per (e qui si divide questo scopo) favorire e migliorare il traffico e l'ambiente a livello urbano e per la pratica dell'escursionismo in bicicletta, del turismo in bicicletta.

Io preferisco parlare di cicloescursionismo o di turismo in bicicletta piuttosto che di cicloturismo, perché il cicloturismo nell'ambiente italiano richiama ancora un po' un'attività contigua all'agonismo. Una volta si parlava di raduni cicloturistici, adesso non se ne parla tanto, si parla di gran fondo, però parliamo di cicloescursionismo, un cicloescursionismo alla portata di tutti con questo mezzo. Io direi che questo convegno con il suo successo anche numerico è certamente merito degli organizzatori e degli enti locali che si sono impegnati, dell'Ente Fiera e in particolare della nostra associazione di Vicenza, Tuttinbici, della sua Presidentessa Annamaria Virgili, di Marisa Osti e di tutti gli altri dell'associazione di Vicenza. Anche secondo me ci sono indicatori dell'interesse oramai accresciuto per il tema del turismo in bicicletta. E questo è testimoniato ancor di più dai primi interventi che abbiamo avuto: gli amministratori finora intervenuti ci stanno dicendo che nella loro realtà danno importanza a questo tema. Non era così fino a non molto tempo fa: primo, perché è un'attività economica che sta emergendo anche in una situazione di crisi del turismo a lunga gittata anche a causa di tensioni che sono state collegate a quello che succede nel mondo (per cui le mete lontane sono più insicure, l'uso degli aerei è diventato più insicuro etc.); secondo, il cicloescursionismo è un comparto del turismo di massa che più di altri è rispettoso dell'ambiente naturale. Il turismo in bicicletta, a differenza di altre forme di turismo di massa, non tende a distruggere le risorse che motivano gli spostamenti turistici. Questo è un problema che bisogna porsi perché, quando il turismo era di élite, non dava fastidio alle realtà, alle mete di questo turismo; in una situazione di turismo per tutti, il problema nasce. Le città d'arte soffocano, si pongono il problema dei pullman, delle auto che invadono le città. Il turismo in bicicletta non pone questi problemi. Allora per questi due motivi va sostenuto.

L'espansione del turismo in bicicletta ha bisogno, per essere sostenuto, del supporto e di una politica coerente. Mi pare giusto quello che è stato detto dall'Assessore Secco quando diceva che occorre fare "squadra" attorno a questo, realizzare una "sinergia" perché tutti devono dare il loro contributo per far decollare questo comparto del turismo di massa. Bisogna creare tutta una serie di servizi e infrastrutture diversi, dall'ospitalità al ristoro. A questo riguardo sabato prossimo si apre definitivamente il primo BiciGrill italiano che si trova nel comune di Nomi, tra Rovereto e Trento, lungo la ciclopista dell'Adige. E' un grill specializzato per le biciclette. La Provincia di Trento e il Comune di Nomi lo hanno voluto affidare alla nostra Federazione. Per cui, da sabato prossimo fino a ottobre-novembre, sarà aperta questa nuova struttura di servizio, simile ad altre analoghe che ci sono in Europa, soprattutto in ambiente di lingua tedesca. La Provincia di Trento ha intenzione di costruirne 14 di queste strutture; questo è un esempio di un servizio necessario perché oltre a pedalare bisogna anche fermarsi per avere dei servizi di ristoro, di assistenza, di informazione. Quindi punti di riparazione delle biciclette, noleggio, trasporto delle biciclette sui treni e sui mezzi pubblici in genere che è fondamentale per dilatare il territorio da esplorare.

Il turismo in bicicletta attorno ad una grande città ha degli evidenti limiti, è possibile l'integrazione modale bici-treno che non è solo il trasporto, ma anche il noleggio. Pensate alla Svizzera: le ferrovie gestiscono direttamente il noleggio; vuol dire la possibilità di avere delle velo-stazioni, di noleggiare le biciclette in una stazione lasciandola in un'altra e così via. Tutta una serie di servizi che sono indispensabili allo sviluppo di questa attività, che comprende anche, come è già stato detto, il marketing, la produzione cartografica e di guide, la predisposizione della segnaletica. Tra parentesi bisogna fare tutti assieme lobbying nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti perché si decida ad introdurre nel codice della strada una segnaletica specifica. Finora siamo all'anno zero, ciascuno va per la sua strada: Bolzano fa una segnaletica, Torino ne fa un'altra, parlo delle province, e così via. La ricreazione dovrebbe essere finita però dobbiamo andarglielo a dire tutti al Ministero di introdurre norme nel codice della strada che permettano di avere una segnaletica unica come avviene negli altri paesi europei. Queste cose adesso le diciamo non come frutto di fantasia. Con Sandro Magister siamo stati in Austria l'anno scorso e possiamo testimoniare come si sia avanti di qualche decennio rispetto a noi per tutte le cose che abbiamo detto. Sul posto si trovano i Tour Operator specializzati. Occorrono anche le strade, ma di questo parlerà Claudio Pedroni che è il Responsabile della FIAB per le reti cicloturistiche. In particolare noi 10 anni fa abbiamo fatto la prima proposta che si chiama 'Ciclopista del Sole' che voleva essere (il nome lo dice) una contrapposizione all'Autostrada del Sole; poi siamo diventati i corrispondenti di Eurovelo che è rete europea e abbiamo fatto la proposta di Bicalitalia che è la rete italiana, su cui torno subito. Io vorrei sottolineare che la realizzazione di reti, lasciando a Pedroni l'illustrazione delle stesse, per la pratica del ciclo-escursionismo ha alcuni effetti fondamentali:

1. di conservazione del territorio e già sono venuti fuori degli esempi che sono stati fatti mediante il recupero di viabilità minore esistente, per esempio attraverso la manutenzione degli argini dei fiumi, delle alzaie, delle strade di servizio dei corsi d'acqua artificiali, il recupero dei manufatti, dei sedimenti e delle stazioni delle linee ferroviarie dismesse, la valorizzazione di strade vicinali e interpoderali. Questa è viabilità esistente, si tratta di valorizzarla, segnalarla, cartografarla, di fare piccoli interventi ed è tutta una ricchezza che può essere immediatamente fruibile. A questo riguardo vi segnalo che il 10 maggio ci sarà a Milano un convegno molto importante sulle reti, promosso da un gruppo di federazioni e associazioni tra cui la nostra e sostenuto dalla De Agostini casa editrice e da un'assicurazione, per parlare delle reti del turismo dolce, quindi reti per il trekking, per la bicicletta, per il cavallo, etc.
2. le strade per il turismo in bicicletta rendono possibile lo sviluppo di economie tagliate fuori dalle grandi direttrici del turismo, in territori marginali ma interessanti, dove si attivano i settori dell'ospitalità, del ristoro, dell'artigianato, della riparazione e del noleggio delle biciclette, dell'editoria, dei tour operator specifici per l'organizzazione dei viaggi in bicicletta.

Io mi avvio alla conclusione riferendovi quello che sta succedendo a livello nazionale. Le nostre proposte sono state assunte a livello ministeriale:

1. E' in atto lo studio di fattibilità della Ciclopista del sole (che spiegherà poi Pedroni) che è parte di un itinerario Eurovelo che parte da Capo Nord e arriva a Malta ed entra in Italia dal Brennero. Questa lunga rotta in parte è realizzata (pensate all'Adige in provincia di Trento, al Mincio e alla sua valle e ad altri pezzi già realizzati).
2. In secondo luogo la nostra di rete Bicalitalia è stata assunta da un gruppo di lavoro nazionale formato dai due ministeri Infrastrutture e Trasporti e dell'Ambiente e dai rappresentanti delle Regioni. Questo è molto importante perché ci sono dentro le regioni e il governo nazionale (abbiamo consegnato la nostra proposta nelle settimane scorse) ed è diventato ufficialmente la rete da proporre a cascata a tutti. Quindi i piani regionali, provinciali costituiscono pezzi di rete sott'ordinati, nel senso che si inseriscono in questa rete nazionale della quale è davvero opportuno che tutti ne prendano atto nelle singole realtà locali e di far sì che le cose vengano compiute assieme in modo sinergico.



## **Antonio Della Venezia**

L'interesse per questa giornata è un interesse assai diffuso. Noi abbiamo fatto un appuntamento analogo qualche mese fa in provincia di Trento e c'era una sala piena come questa e si rifletteva allora che l'indotto economico ha dell'incredibile in provincia di Trento rispetto al cicloescursionismo, come diceva prima Riccardi. Fra qualche settimana ci sarà un altro convegno in Puglia ad Ostuni, quindi ci spostiamo lungo lo stivale, ma l'interesse non cambia. Dal Trentino al Veneto alla Puglia per finire poi con il convegno di Milano che citava prima Riccardi.

## **Claudio Pedroni**

Responsabile FIAB Reti Cicloturistiche

Nell'ambito della FIAB io sono il coordinatore delle grandi idee che abbiamo rispetto alla possibilità di costruire reti nazionali per la bicicletta.

I nostri punti di partenza sono il Progetto Eurovelo, progetto di respiro europeo nel senso di Europa geografica e non solo di Europa UE. L'idea è quella di connettere attraverso 12 itinerari sovranazionali i punti più importanti e interessanti della nostra Europa. Da questo noi abbiamo fatto discendere l'elaborazione di una rete nazionale che considera l'attraversamento del nostro paese da nord a sud, da est a ovest secondo delle logiche che abbiamo scelto per individuare questi itinerari, per connettere tutti i capoluoghi di regione, per essere un'imbracatura che possa coprire il territorio nazionale e questa è cosa non facile perché il territorio italiano dal punto di vista ciclistico e orografico è piuttosto ostico, per cui ci sarà qualche difficoltà nell'individuare itinerari per tutti, che abbiano la connotazione dell'itinerario ciclistico dal punto di vista amatoriale, itinerari ciclistici per tutti che consentano di attraversare i territori e collegare le città e anche i mari (ci sono diversi itinerari costa-a-costa dall'Adriatico al Tirreno). Dentro a questa rete c'è un lavoro importante che è stato quello di andare a cercare le risorse disponibili affinché in questo sistema di 15000 km fossero utilizzate risorse disponibili come ferrovie dismesse al sud in Sicilia, in Calabria, in Campania dove ci sono centinaia di km di sedimi abbandonati in buone condizioni. Già ora sono praticati localmente con la mountain bike; la nostra idea è quella di renderli sicuri, segnalati e cartografati. Per cui questo sistema dovrebbe avere dei costi contenuti anche se non sarà a costo zero, ma sicuramente con dei costi che le amministrazioni locali possano considerare accettabili proprio per il fatto che utilizziamo risorse viabilistiche disponibili. Questi 15000 km, che possono sembrare tanti, in realtà sono perfettamente allineati ai diversi standard europei che già esistono, perciò se considerate che Austria, Danimarca, Germania, Inghilterra, Olanda e Svizzera hanno strutturalmente una rete di dimensione nazionale che attraversa tutto il territorio, facendo due conti tutti questi paesi si sono dati un 4-5 % di viabilità libera da traffico che hanno considerato "vitale" per avere una copertura territoriale con corridoi liberi da traffico. Perciò i nostri 15000 sono esattamente il 5% della copertura stradale nazionale. La proposta ci sembra sensata, è impegnativa e speriamo che questi primi passi che abbiamo cominciato a registrare anche a livello nazionale diventino qualcosa di più concreto.

Per fare un esempio, ecco il sistema svizzero: si fa fatica a pensare alla Svizzera come al paese della bicicletta però lo slogan è nelle 4 lingue: "La Svizzera il paese della bici". Questo è un sistema di rete praticamente perfetto (gli svizzeri non potevano fare qualcosa di meno!), protetto, segnalato, cartografato in ogni km. E' un sistema di 3300 km e ancora una volta rispetta quello standard che si diceva prima. E' stato inaugurato nel 1998 e si capisce che anche a livello europeo c'è attenzione recente su questi temi.

Com'è inserita la provincia di Vicenza in questo sistema? E' inserita in una croce che è la connessione fra la ciclopista del Brenta (Trento-Venezia che attraversa una buona parte della provincia di Vicenza) e che si incrocia con una proposta di itinerario pedemontano che unisce di fatto Trieste a Torino, alla base della catena alpina. Vicenza è dentro questo sistema: per questo i

vicentini, gli amministratori e gli amici non sono esclusi dagli sforzi di costruire questo sistema nazionale”.

### **Antonio Dalla Venezia**

Non so quanti km ci siano in Italia di quei 15000, siamo ancora molto lontani però sono 10 anni che ci lavoriamo e, come diceva prima Riccardi, i due Ministeri hanno assunto il progetto Bicitalia che fa parte della loro agenda politica operativa ed è più facile che questo progetto vada in porto. Voglio sottolineare però che la legge di finanziamento delle piste ciclabili, la 366, che è una legge che la FIAB ha scritto per prima qualche anno fa e che poi ha donato a qualche parlamentare che l’ha presentata e che poi è diventata legge dello Stato votata all’unanimità, non è stata rifinanziata con la Finanziaria di quest’anno. Ci sono zero euro e credo sia questa la nota dolente. Le Amministrazioni dovranno fare la loro parte, ma anche il Governo e le Regioni dovranno fare la loro.

### **Annamaria Virgili**

Presidente di TUTTINBICI-FIAB

Gentili Signori, innanzitutto mi sembra doveroso presentarmi: mi chiamo Annamaria Virgili, di professione sono un’insegnante e a gennaio di quest’anno sono stata eletta nuova Presidente di Tuttinbici-Fiab Vicenza.

Si tratta di un incarico che io ho accettato consapevole sia dell’impegno che ciò comporta sia dell’importante opportunità che mi veniva offerta per vedere realizzato un desiderio che io nutro da tanto tempo. Il mio desiderio è quello di poter vedere circolare per le strade della nostra città e della nostra provincia sempre più persone che usano in tranquillità e sicurezza la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani e per quelli legati al tempo libero.

Devo precisare comunque che Tuttinbici come associazione esiste da molto più tempo rispetto a quando io ho iniziato a ricoprire la carica di Presidente. Tuttinbici nasce con questo nome nel 1994, ma già da qualche anno esisteva a Vicenza un’associazione cicloecologista dal significativo nome di “Pedale verde” che aveva contribuito alla costituzione della Fiab. Gli obiettivi statuari individuano i due filoni d’interesse in cui si muove l’associazione che si impegna nella promozione dell’uso della bicicletta come mezzo di trasporto di primaria importanza nella vita quotidiana ma anche nel sostenere l’uso della bicicletta come strumento per la migliore conoscenza del territorio. Oggi, in questo convegno, viene affrontato il secondo aspetto dell’attività dell’associazione che a nostro avviso risulta profondamente legato al primo.

Tuttinbici vede il cicloturismo come un modo per avvicinare ed incontrare luoghi e persone. Si tratta di una proposta turistica che offre un contatto diretto con l’ambiente circostante, la sua cultura, la sua tradizione, ad una velocità a misura d’uomo che consente di “vivere” i luoghi percorsi, sostandovi per visita, ristoro, ospitalità. Quindi si parla di una permanenza turistica prolungata, per vivere e conoscere approfonditamente il territorio, non solo per attraversarlo in modo frettoloso. E’ un turismo che oltre ad essere in maniera caratteristica lento, risulta anche sostenibile e legato alla conservazione dell’ambiente in quanto attrattiva principale del turismo stesso. Ovviamente il territorio che sceglie di proporsi ai cicloturisti deve impegnarsi a realizzare un prodotto che risulti appetibile. Per fare ciò è necessaria tutta una serie di interventi:

1. bisogna fornire ai turisti in bicicletta la possibilità di venire in contatto e di fruire di un significativo ambiente naturale e di una cultura locale vitale fatta di manufatti, attività, prodotti, manifestazioni, eventi, ecc.

2. è necessario che sul territorio sia presente tutta una rete di percorsi cicloturisti che anche sfruttando la viabilità secondaria facilitino gli spostamenti “lenti” e che questa rete sia supportata da una cartografia e da una cartellonistica apposite
3. è necessaria anche una rete di imprese di supporto sia pubbliche che private, tra loro collegate, per una più efficiente promozione e offerta di servizi, che gestiscano la fruizione cicloturistica nell’aspetto dell’informazione, della logistica in senso lato (dalla manutenzione e cartellonistica, alla gestione del vitto e dell’alloggio), dell’organizzazione di attività di accompagnamento, di gioco, sportive, enogastronomiche, culturali, ecc.
4. tutti questi interventi vanno coordinati tra di loro, pena il calo dell’efficacia di questa azione congiunta.

Si tratta di un’offerta turistica che non si pone in competizione con quella tradizionale, ma al contrario la completa, qualificando l’intero prodotto turistico.

Tuttinbici ha deciso di organizzare un convegno incentrato su questo argomento in quanto ritiene che questo sia il momento giusto per promuovere anche nel vicentino una proposta turistica di tal genere e questo per una serie di motivi:

1. Innanzitutto un sempre maggior numero di cicloturisti sia stranieri che italiani transitano per la provincia vicentina: ciò è confermato ad esempio dall’esperienza di un hotel importante come il Boscolo – Hotel de la Ville di Vicenza che già da alcuni anni vede transitare un consistente numero di cicloturisti stranieri che arrivano a Vicenza grazie ai viaggi organizzati da Tour operator tedeschi ed austriaci. Anche operatori turistici specializzati locali (e lo sentiremo dalla loro viva voce) sono sempre più interessati ad un territorio come quello vicentino che si presta in maniera particolare a questo tipo di fruizione turistica vista anche la diffusione dei propri monumenti.
2. Le amministrazioni pubbliche stanno mostrando una sempre maggiore sensibilità nei confronti del fenomeno del cicloturismo: ne sono testimonianza i tre assessori presenti stasera al convegno. Va ricordato anche a livello regionale l’accordo stipulato recentemente tra Fiab e Regione Veneto che porterà al censimento della rete di piste ciclabili, alla redazione del piano regionale della rete delle piste ciclabili e alla proposta di iniziative utili a sviluppare il turismo in bicicletta.
3. Nel 2001 Tuttinbici ha prodotto in collaborazione con il comune di Vicenza un pacchetto di 6 itinerari che propongono percorsi cicloescursionistici, accompagnati da una cartografia dettagliata, da compiere a Vicenza e nel suo territorio provinciale. Si tratta di un primo strumento messo a disposizione dei cicloturisti a cui auspichiamo che segua un’adeguata cartellonistica che segnali sul territorio i percorsi.

Vorrei concludere il mio intervento evidenziando l’importanza sociale ed economica del fenomeno del cicloturismo:

1. importanza sociale e culturale perché avvicinando le persone all’uso della bici in vacanza, stimola a continuare questa abitudine anche per gli spostamenti quotidiani; il cicloturismo diventa così strumento di diffusione di comportamenti virtuosi all’interno di una mobilità urbana ormai soffocata ed avvelenata dall’uso indiscriminato dell’auto privata.
1. importanza economica perché valorizza le zone attraversate, anche quelle che risultano marginali rispetto alle migrazioni turistiche di massa; esercita positive ricadute sull’economia locale (alberghi, ristoranti, agriturismi, bed & breakfast, campeggi, ecc.) favorendo anche la nascita di iniziative imprenditoriali turistiche locali.

Quindi economia diffusa sul territorio, ma anche sviluppo sostenibile di aree ad alto valore ambientale e storico: va infatti preso in considerazione lo scarso impatto ambientale di questa forma di turismo rispetto a quello motorizzato.

Tutto quello di cui sto parlando ha trovato attuazione già da qualche anno in altri paesi europei che hanno imboccato con convinzione la strada del cicloturismo scegliendo di fare investimenti nella realizzazione di itinerari ciclabili. Investimenti che si sono dimostrati estremamente redditizi per l’economia pubblica e turistica di quei paesi. Sto parlando dell’esempio fornito dalla Germania,

dalla Svizzera, dall'Olanda, dalla Danimarca, dall'Austria dove ad esempio il 30% dei turisti in visita a questo paese sono cicloturisti.

Secondo Tuttinbici è auspicabile che ciò avvenga in un territorio come quello vicentino dove per il clima e le attrazioni storico-culturali e naturalistiche diffuse se opportunamente organizzato risulterà molto più appetibile delle classiche mete del cicloturismo europeo

Per concludere vorrei esprimere un sentito ringraziamento da parte mia e di tutta l'associazione nei confronti di tutti coloro che hanno reso possibile la realizzazione di questo evento: le amministrazioni, la FIAB, i relatori intervenuti, gli sponsor e soprattutto i volontari di Tuttinbici che hanno contribuito, ognuno secondo le proprie disponibilità, a concretizzare un progetto che solo fino a qualche mese fa appariva come una chimera irraggiungibile. Voglio ricordare (in ordine alfabetico, per non fare torto a nessuno) i loro nomi: Agostino, Andrea, Carlo, Cheti, Claudia, Cristina, Davide, Franco, Giancarlo, Gianni, Martina, Michele, Paola. In questo elenco ho volutamente ommesso un nome, perché si tratta di una persona intorno alla quale ha ruotato l'organizzazione del convegno e senza la quale tutto questo non sarebbe stato possibile: si tratta di Marisa per la quale chiederei da parte vostra un applauso. Grazie

Tuttinbici è presente in Fiera con uno stand che rimarrà aperto per tutta la settimana. Vi invito a visitarlo. Lì troverete materiale non solo su di noi, ma anche sulla Fiab e sulle altre associazioni che costituiscono la Fiab.

Tuttinbici ha cambiato sede: ora ci troviamo presso la sede della GEV che è nella torre delle carceri dietro la Basilica. Vi si accede dallo scalone posteriore della Basilica a fianco di Piazzetta Palladio. La sede è aperta a chiunque volesse chiedere informazioni o fare semplicemente due chiacchiere il venerdì pomeriggio dalle 18,00 fino alle 19,45.

Tuttinbici non è solo cicloturismo, ma è anche mobilità ciclabile urbana: per portare avanti questi due grossi impegni abbiamo bisogno di persone amiche della bicicletta che possano darci una mano. Chiediamo un aiuto di qualsiasi genere.

Grazie per l'attenzione.

### **Antonio Dalla Venezia**

Mi ha colpito un passaggio di Annamaria, che è quello legato ai turisti in bicicletta che si fermano e pernottano al Boscolo Hotel. L'immagine del viandante che non spendeva e rimaneva al di fuori di quello che era il circuito economico è un'immagine vecchia. Abbiamo visto che il cicloescursionista è un turista che spende. Alcune indagini europee dicono che spende più di un turista con la macchina. Ci sono delle cose molto interessanti: io ho saccheggiato un po' quella che è la pubblicazione svizzera, che è strumentale alla rete che avete visto prima. Gli svizzeri, prima di fare quel lavoro che hanno fatto in pochissimi anni, hanno fatto un'indagine in Europa prendendo gli studi che erano stati redatti in alcune aree europee ed hanno scoperto che in effetti il turista in bicicletta spende.

Volevo rilanciare questo messaggio perché è importante per gli operatori e gli amministratori far capire che c'è un'economia molto importante legata a questa forma di turismo che oltre ad avere tutti i benefici ambientali di cui parlava prima Riccardi ha anche un impatto economico importante. E voi sapete che ambiente ed economia se vanno d'accordo, vanno entrambi nella stessa direzione, per la strada giusta.

### **Sandro Magister**

Giornalista e Curatore della sezione "In Bici" di *Espresso-on-line*:

Io non mi occupo di ciclismo, non mi occupo di biciclette, non ho mai fatto il giornalista sportivo. Sono un giornalista che si occupa di "Chiesa", cioè il sito che curo e che ha ormai vita molto

solida. E' internazionale, in due lingue, va in tutto il mondo ed è molto letto e seguito; ma se apro qualsiasi articolo lanciato recentemente in questo sito...arrivo in fondo ...infilo "Per Espresso-on-line, Sandro Magister cura anche la sezione In bici. Visitatala". Infatti ecco la copertina: dentro il sito dell'Espresso c'è questa copertina del sito In bici nato in modo del tutto spontaneo, nel senso che io da quando vado in bicicletta ho sempre amato questo tipo di sport e quando è nato Internet e l'Espresso è andato anche in Internet io mi sono accorto che avevo lo spazio per fare quello che avevo voglia di fare. Internet consente di fare tantissime cose che la carta stampata non consente. Avevo uno spazio a mia disposizione aperto all'iniziativa volontaria e questo spazio del tutto spontaneamente l'ho riempito all'inizio con una decina di itinerari, che sono poi quelli che io pratico nel Lazio, dove abito. Io sono lombardo, ma vivo a Roma da diversi anni e con il sistema "bici+treno" mi sono battuto tutte le stradine e le salite del Lazio (che è una regione bellissima perché consente di andare sulle strade normali ben scelte, al riparo dal traffico). Una volta che ho visto che queste cose avevano anche una loro simpatica funzione di comunicazione con un piccolo giro ristretto di amatori della bici nel Lazio, mi sono accorto che si stava aprendo lì un varco molto importante per far passare un messaggio comunicativo di straordinaria rilevanza e poliedricità. A dire il vero ho sempre pensato che la bici è un soggetto straordinariamente polivalente: non è soltanto arte - da Picasso a Du Champ, da Boccioni a Schifano - abbiamo degli artisti grandissimi del Novecento che hanno destinato alla bici una parte della loro invenzione artistica. E questo è uno degli elementi che ho cercato di mettere subito in gioco; ma è anche letteratura, da Dino Buzzati a Gianni Brera: potrei fare un elenco notevole di grandi scrittori del Novecento che si sono cimentati, magari anche seguendo qualcuno dei Giri d'Italia degli anni Cinquanta, nel seguire il mistero straordinario e umano di questa esperienza ciclistica dove c'era un grande campo da esplorare. Poi c'è il ciclismo agonistico, quello da competizione e dei professionisti, ci sono i grandi appassionati di ciclismo che oggi per esempio si sono incollati a vedere la Milano-Sanremo naturalmente.

Ho pensato anche a questi; ho pensato anche a fare da tramite tra il ciclismo professionistico e il ciclismo normale degli amatori e ho detto "perché non chiedere a qualche ciclista professionista di oggi e di ieri di raccontare qualche suo percorso vero, di quelli che magari fanno in allenamento, però in modo tale che siano praticabili anche dal ciclista normale?" E questo sono riuscito a farlo e poi vi faccio vedere man mano qualche esempio.

Poi c'è la sterminata schiera degli amatori della bicicletta di tutti i tipi. A quel punto la mia idea era diventata non quella di creare un sito in cui io raccontavo le mie cose, ma di creare un sito che diventasse il crocevia di tutti quelli che amando la bicicletta raccontassero a loro modo come loro la vivono. Esempio: vedete che ci sono diverse sezioni; ad esempio ce n'è una intitolata 'In Italia', che raccoglie dei contributi di racconti di itinerari italiani in tutta la penisola, dalle Alpi alla Sicilia. Questo è l'ultimo che ho messo in rete, l'autore è un cicloamatore di Busto Arsizio che ha raccontato la sua salita sul colle del Nuvolet. Ma se voi guardate in fondo c'è un elenco abbastanza ampio di contributi tutti esterni di decine di persone che hanno scritto i loro itinerari e se vedete fin dall'inizio ce n'è uno di un collaboratore abbastanza famoso: è capitato che scrivessi una lettera a Romano Prodi, già Presidente dell'Unione Europea, per dirgli da amante della bicicletta se poteva raccontare qualcosa. Dopo qualche mese mi ha mandato da Bruxelles due racconti di suoi percorsi sull'Appennino, con tutti i crismi della prodianità perché è anche presente la salumeria dove lui si ferma per prendere un panino nell'intervallo della salita. Ma c'è anche qualcosa di più fantasioso: ad esempio quel signore che vedete qui è un famoso allenatore di calcio, che però è anche un grande ciclista amatore. In un'intervista rilasciata tempo fa alla Repubblica disse di aver fatto il passo dello Zoncolan confessando di aver messo piede a terra. E lì si è aperta una disputa in quanto sosteneva che era peggio del Mortirolo. Quindi ho consultato un grande esperto di salite, Giuliano Righi, un vigile urbano di Rimini autore di manuali ciclistici di itinerari in Emilia Romagna. Lui, grande praticante di salite, ha dato il suo responso: qui in un unico brano abbiamo l'intervista a Guidolin e il parere del tecnico. Righi: lo Zoncolan è tremendo, ma ancor di più lo è l'altro. C'è poi anche il Telegrafo presso il Lago di Garda che è anche peggio di questi due.

Se vedete un po' le firme ci sono anche delle donne: Paola Bobo per esempio è un'insegnante che una volta ha portato una scolaresca in bicicletta e ha raccontato questa sua vicenda. Abbiamo per esempio Norma Gimondi, figlia del famoso Gimondi, che racconta invece una sua uscita sulle colline del bergamasco; abbiamo Daniele Marchesini che è uno storico, fa l'insegnante di storia contemporanea all'Università di Parma, ma è anche amante della bicicletta. Ha fuso le due cose, la sua specialità di storico e la sua passione per la bicicletta in due libri stampati da Il Mulino intitolati 'L'Italia del Giro d'Italia' (è la storia italiana del '900 fatta attraverso la lente del giro d'Italia) e 'Coppi e Bartali' nella collana de Il Mulino intitolata 'L'identità italiana' (racconta i suoi percorsi sull'Appennino).

Andando alla sezione 'Con i campioni' c'è Mario Cipollini: 'Il mio sprint mondiale l'ho preparato sulle Alpi Apuane'. Io ho interrogato Cipollini, dopo che aveva vinto la Sanremo dell'anno scorso e gli ho chiesto di raccontare un itinerario d'allenamento. Mi ha parlato di un percorso sulle Alpi Apuane, tutto fatto di salite terribilmente ripide, un percorso mozzafiato senza fare un metro di pianura. Lui lo utilizza per le sue grandi corse prevalentemente di pianura e che finiscono in volata, per saper resistere e arrivare fino in fondo, come per fare una maratona arrivando al termine e sprintando a 70km/h per 200 m.

Ma chi sono gli altri campioni entrati in questo sito? C'è un elenco che non finisce più: c'è Franco Ballerini che adesso è il Commissario Tecnico della Nazionale, Paolo Bettini che oggi ha vinto la Milano-Sanremo, Oscar Freri, Campione del mondo, Marco Pantani che racconta una salita d'allenamento sul Carpegno, Alessandra Cappellotto che è di queste parti sull'Altipiano di Asiago, Nino De Filippis, Silvio Martinello, Vittorio Adorni, Gianni Bugno, Felice Gimondi, ecc...

Ma guardiamo tutta la ricchezza che si è creata man mano su questo sito: nella sezione 'Nel mondo' ci sono degli itinerari come 'Tra Cile, Bolivia e Perù per deserti d'alta quota e laghi salati'. E' il racconto vero, fatto da Daniele Rovino, piemontese, di un' escursione di un mese su questi altipiani sopra i 4000m in questi tre paesi. Non sono piste ciclabili, ma il racconto è straordinariamente bello e molto lungo e non l'unico che ha raccontato. Vi è anche 'Pedalare in Islanda - magia di ghiaccio e di fuoco' e 'In Patagonia - la fine del mondo'. Quest'ultimo è stato addirittura pubblicato sull'Espresso stampato. Poi c'è il racconto di Alberto Fiorin che è qui con noi che racconta 'In bici con mamma e papà dagli alti Tauri a Vienna', ma anche 'Marco Polo su due ruote: da Venezia a Pechino non stop' (un percorso fino a Pechino in bicicletta).

Poi c'è 'Tre uomini in bici: destinazione Istanbul', un racconto messo in un libro e poi pubblicato su Repubblica da Francesco Altan che disegnava e Paolo Rumiz che raccontava un viaggio da Venezia a Istanbul, giorno per giorno nell'agosto del 2001.

Poi nella sezione 'Albo d'oro' sono visitabili le grandi imprese ciclistiche raccontate e commentate: vi è per esempio Antonio Cecconi, grande commentatore ed esperto di ciclismo e della storia del ciclismo, prete e vicepresidente della Caritas Italiana che collabora in questo sito (in cui tutto è gratuito, nessuno viene pagato per queste cose).

Io sono uno che non va tanto sulle piste ciclabili, ma un pochino più forte e non a testa bassa perché mi piace guardarmi attorno, andare forte e fermarmi a guardare le cose belle che si vedono. E' un po' una via intermedia. Con la bicicletta ognuno inventa la sua strada, quindi il ciclismo è anche turismo, gastronomia, arte e filosofia. L'anno scorso è uscito un libro che è un incrocio tra la filosofia e il mistero racchiuso nella bicicletta.

Infine l'idea che anima questo sito 'In Bici' che trovate dentro all'Espresso-on-line è un tentativo non di fare qualcosa di specialistico (ce ne sono già tanti che lo fanno, es. che raccontano tutto sulla mountain-bike), bensì di far vedere tutto, di far vedere l'arcobaleno straordinario che con la bici come soggetto accade e di trasformarlo in qualcosa di comunicabile e di estensibile ad un pubblico sempre più vasto.

## **Pierpaolo Romio**

Zeppelin, Tour operator cicloturistico:

“Un ringraziamento alla FIAB e a Marisa che alla fine è stata lei che ha sudato per portare tutti quanti a questo convegno.

Io volevo ritornare un attimo sul tema del convegno: il cicloturismo.

Riprendendo quello che ha detto il Presidente della FIAB, divido il cicloturismo in tre sezioni:

1. bici da corsa
2. mountain-bike
3. ciclo-passeggiate, che è quello che ci interessa.

Perciò da ciclo-passeggiatore ho preso un po' paura guardando il sito di Magister e sottolineo il fatto di queste ciclo-passeggiate.

Ora vorrei ritornare al discorso dell'Assessore al Turismo del Comune di Vicenza che non si definisce cicloturista, ma che secondo me rappresenta il prototipo del ciclo-passeggiatore, come il sottoscritto: età 45 anni, un profilo con qualche chilo in più.

Chi fa bicicletta secondo il nostro approccio è gente normalissima: qui dentro tutti quanti possono fare bicicletta e vedo il settantenne come il ventenne.

Zeppelin è nata nel 1998 e ha cominciato ad organizzare tour in bicicletta per italiani all'estero, ma anche a provare a portare stranieri qui in Italia. Abbiamo fatto qualche errore nella fase di organizzazione: all'inizio appena partiti abbiamo raccolto un po' di soldi fra amici. Abbiamo seguito il consiglio dell'assessore e siamo andati ad imparare all'estero come fare cicloturismo. Abbiamo raccolto altri soldi tra di noi e siamo andati a pagare un consulente di cicloturismo tedesco. E questo ha portato i primi frutti. Abbiamo imparato come fare cartografie (infatti a nostra volta siamo stati chiamati per fare una cartografia nel Veneto dai tedeschi) e oggi nel 2003 abbiamo un know how sul turismo in bicicletta, ma in Italia siamo ancora un po' pochini.

Oggi Zeppelin ha un parco bici di 200 biciclette e portiamo in giro all'estero italiani in bicicletta. Poi sono qui anche a nome di quei tedeschi che dormono al Boscolo Hotel, di tour operator tedeschi che vengono nel Veneto. Ora non so il numero di pernottamenti, ma io ho imparato un po' l'approccio tedesco e sono qua anche a dare dati e a mostrare cos'è Vicenza all'interno del Veneto come cicloturismo.

(Mostrando una mappa in sala) Questa sembra la tela di un ragno, invece sono tutti i percorsi identificati non da noi o da assessorati al turismo in bicicletta, ma fatti dal mercato del cicloturismo. Sono percorsi organizzati da tour operator americani, tedeschi, austriaci nel Veneto. L'anno scorso questa gente ha portato 5000 persone che hanno fatto una settimana di vacanza in bicicletta nel Veneto. Vediamo che Vicenza è abbastanza centrale come località. Al Boscolo Hotel su 5000 vi hanno dormito in 3000 persone circa. Adesso si sta sviluppando anche l'Hotel Continental (per fare concorrenza al Boscolo). Anche l'operatore che prima pernottava al Da Porto, altro hotel famoso del Vicentino, ora ha scelto il Boscolo perché meglio collegato al centro per un ciclista in bicicletta (anche con agevolazioni di prezzo si è scelto un hotel più centrale e raggiungibile con percorsi tranquilli).

Il Veneto è senza infrastrutture di bicicletta e l'anno scorso abbiamo avuto 5000 cicloturisti. La regione simbolo del cicloturismo in Europa è la Valle del Danubio, la famosa Passau-Vienna. Loro l'anno scorso hanno avuto 200.000 persone (loro 200.000, noi 5000). Chi è che va a fare le ferie sulla Passau-Vienna? Non è il massimo dal punto di vista turistico, io preferirei andare a Mallorca come turista normale. Però la Passau –Vienna è riuscita ad attirare migliaia di persone solo in bicicletta. Queste persone partono da Passau e arrivano a Vienna, ma passano anche per Marbach, un paesino di duemila anime che si vede passare davanti 200.000 persone. Il Tour Operator nel Veneto che porta più gente parte da Peschiera e attraverso strade secondarie arriva fino a Venezia. Porta da solo circa 1000 persone nel Veneto e le fa passare sì per Verona, sì per Vicenza, ma anche per Sorio di Gambellara. In futuro vi potranno passare anche 200.000 persone per questo paesino.

In Europa, il mercato del turismo in bicicletta ha dei punti di richiamo molto forti: Passau-Vienna, l'Austria che sta facendo un po' da padrona in altre zone, l'Olanda, i Castelli della Loira e noi in Italia ci stiamo lasciando sfuggire questa forza di richiamo. Noi qui nel Veneto stiamo facendo un po' a pugni con la Lombardia che potrebbe rubarci il mercato della bicicletta. La Toscana fa meno paura a noi ciclo-passeggiatori con la pancetta, perché ci sono saliscendi e io preferisco il Veneto piatto, ma ho bisogno di infrastrutture.

Delle 5000 persone di cui parlavamo prima, l'80-90% ha bisogno di un tour operator per fare una vacanza in bicicletta perché meno infrastrutture ci sono e più c'è bisogno di qualcuno che ti porti i bagagli, che ti spieghi la strada, che ti accompagni. Nella Passau-Vienna su 200.000 persone solo il 20% ha bisogno del tour operator, quindi io, come tour operator, meno infrastrutture ci sono e più contento sono! Ma allora sono fuori posto! Però 40.000 persone vanno col tour operator nella Passau-Vienna, 4000 qua nel Vicentino.

Inoltre riguardo alla cartografia, abbiamo sempre in mente quello che ha fatto la provincia di Treviso: ho visto anche qui in sala chi ha curato il progetto grafico e ci sono pregi e difetti in questo tipo di cartellonistica. Importante è andare in Germania e imparare come si fa cicloturismo, dalla cartellonistica alle piste ciclabili. Ho pensato alla cartellonistica perché tutti qua dentro siamo d'accordo sul fatto che è importante avere il percorso segnato, però forse da qualche altra parte c'è un convegno sulle strade dei vini e anche loro un giorno vorranno mettere una cartellonistica sulla strada dei vini. Cominceremo a tappezzare all'italiana in maniera sempre più ingombrante questi tipi di percorsi. All'estero la segnaletica per biciclette è rappresentata a volte solo da adesivi, io ho presente la cartellonistica di Treviso, ma passando varie volte su Treviso in bicicletta non ricordo mai di averla seguita in bici. Ogni scelta che abbiamo fatto in questo settore che per noi è nuovo, ci ha fatto capire che c'è sempre da imparare su cosa succede all'estero.

## **Marzio Bomitali**

Berica Editrice - Achab Group Editrice

L'idea di una carta ciclo escursionistica de "La Riviera del Brenta", tra le poche pubblicazioni esistenti in Italia con le caratteristiche che vedremo qui di seguito, nasce dalla rapporto oramai consolidato tra due case Editrici, Achab Group e BericaEditrice e dal loro fruttuoso rapporto con un'associazione di cicloescursionisti di Mestre Gli Amici della Bicicletta, associazione affiliata alla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), la maggiore associazione Italiana di ciclo escursionisti.

Achab Group e BericaEditrice da tempo collaborano nel realizzare prodotti per il cicloturismo. La fusione infatti dei rispettivi ambiti di competenza editoriale ha prodotto il benefico effetto di migliorare la qualità dei prodotti editoriali che da sole andavano realizzando.

Achab Group, realtà imprenditoriale particolarmente attenta alle problematiche ambientali e alle conseguenti azioni per uno sviluppo sostenibile, creando il settore Achab Editoria ha inteso ed intende promuovere azioni e pubblicare materiali che hanno a che fare con l'uso della bicicletta. Tra le sue collane editoriali troviamo *Bicinvacanza* (progetto per la promozione del cicloturismo), *Pedalafacile* (progetto di promozione locale all'uso della bicicletta), *L'altroturimo* (progetto per la valorizzazione del "turismo verde").

BericaEditrice è una casa editrice specializzata in cartografia di qualità; realizza carte escursionistiche e turistiche nelle quali il territorio viene rilevato e restituito con notevole precisione. Ha pubblicato le Carte Escursionistiche dei Colli Berici (VI), dei Colli Vicentini (VI), del Montello (TV), della Valpolicella (VR). Con Achab ha realizzato la 14° pubblicazione per la Collana Bicinvacanza *Vicenza e Provincia in Bicicletta*.

Da tempo tra Achab Group e Berica Editrice si andava discutendo della possibilità, per certi versi una necessità, di realizzare carte di qualità per il ciclo escursionismo. La nostra frequentazione con l'associazione "Gli Amici della Bicicletta" di Mestre, nella persona di Antonio Dalla Venezia, che



ne è Presidente, oltre che Consigliere Nazionale F.I.A.B., ha dato concretezza all'intero progetto portando alla pubblicazione della Carta stradale per cicloescursioni "La Riviera del Brenta", prima della Collana Editoriale Achab Editoria – BericaEditrice "Le Ciclocarte – Carte stradali per cicloescursioni".

La sensibilità per una mobilità alternativa e sostenibile e l'aiuto finanziario dell'Assessorato alle Politiche Ambientali della Provincia di Venezia, hanno fatto il resto. La pubblicazione della nostra carta è infatti parte del Progetto provinciale triennale per la Promozione della Mobilità Ciclabile ed è curata dal Bike Office – Ufficio Biciclette per una Mobilità Sostenibile, che è ambito progettuale, di consulenza ed operativo istituito dall'assessorato stesso per le tematiche relative alla mobilità ciclabile. Nel caso specifico, obiettivo dell'azione è l'approfondimento della conoscenza del territorio della Riviera del Brenta per una mobilità sostenibile.

Possibili fruitori della nostra carta sono dunque tutti coloro che vanno in bicicletta, da coloro che ne fanno un uso quotidiano, speriamo in aumento, a coloro che ne fanno uso per le loro escursioni, siano essi del posto, delle località limitrofe, italiani e stranieri.

Per realizzare il prodotto che adesso vi illustrerò, Bike Office, Gli Amici della Bicicletta, Achab Editoria e BericaEditrice hanno lavorato per un tempo considerevole e sempre a stretto contatto. La carta è stata progettata di dimensioni contenute per facilitarne l'uso una volta aperta, pensando ad un ciclo escursionista che la debba aprire e consultare durante un'escursione. Il formato della carta aperta è infatti 46x66 cm, la carta chiusa è un rettangolo 11x16 cm, può essere cioè infilata all'interno della tasca trasparente posta sulla borsa che sta davanti al manubrio della bicicletta. La carta è stampata a colori su entrambi i lati. Su un lato si trovano il territorio cartografato, la legenda e la lista delle ville visitabili e delle chiese d'interesse; sull'altro informazioni e foto di interesse escursionistico e turistico.

Si è scelto di realizzare il disegno cartografico su scala 1:40.000 (1cm sulla carta = 400 cm sul terreno). Questa scala consente di restituire il territorio con un notevole livello di precisione, adattandosi bene alle necessità e alla velocità di movimento di un ciclo escursionista.

Il disegno è stato eseguito al computer utilizzando programmi specifici per il disegno cartografico.

Il territorio considerato va dalla periferia di Padova (Ponte di Brenta – Autostrada Padova-Bologna) ad ovest, a Mirano a nord, a Mestre – Marghera e la Laguna fino quasi a Chioggia a est, a Piove di Sacco a sud. Non comprende solo la Riviera del Brenta, ma anche una vasta porzione di territorio a sud, rendendo evidente il collegamento tra la Riviera e l'interessante territorio pre-lagunare e lagunare situato a sud della zona industriale di Marghera.

Le passate di rilievo sul territorio, motivo principale per cui parliamo di cartografia di qualità, sono state eseguite, in più riprese, da esperti rilevatori ciclo escursionisti appartenenti all'associazione di Mestre Gli Amici della Bicicletta a stretto contatto con il Bike Office della Provincia di Venezia.

Questi rilievi hanno portato ad osservare l'intera viabilità con gli occhi del ciclista, a differenziarla e a restituirla poi sulla carta secondo i seguenti tre parametri principali, che costituiscono l'elemento di novità della carta:

Strade a basso traffico – adatte al ciclista (riportate in rosso sulla carta)

Strade a medio traffico – da percorrere con prudenza (riportate in verde sulla carta)

Strade ad alto traffico – sconsigliate al ciclista (riportate in grigio sulla carta)

La scelta dei colori è stata motivata dal fatto che, a nostro parere, ma anche secondo il modo di rappresentare la viabilità per ciclo escursionisti all'estero, deve subito essere evidente (rosso) l'insieme delle strade che il ciclo escursionista ha a disposizione per muoversi agevolmente, e sempre meno evidenti le strade che gli possono creare delle difficoltà.

Sono state inoltre rilevate e inserite con colore viola, a pallini, le piste ciclabili e con tratto bianco-rosso gli sterrati, quali gli argini dei canali.

La legenda in italiano, inglese e tedesco, posta in alto a sinistra, riporta sinteticamente, ma con chiarezza, tutte queste informazioni legate alla viabilità e si arricchisce di ulteriori indicazioni relative all'aspetto più propriamente turistico, quali le ville visitabili e non, le chiese di particolare interesse, altre costruzioni di particolare interesse, i casoni della laguna, i forti, i campeggi, le

stazioni ferroviarie, tutte informazioni accuratamente indicate con simbologia appropriata sulla carta.

Una seconda tabella, in cui sono riportate in progressione numerica le ville visitabili e le chiese di interesse, aiuta ad identificare con immediatezza il monumento che si intende visitare e a trovarne con facilità la posizione sulla carta.

In sintesi, sulla carta sono riportate l'intera viabilità, i nomi dei centri maggiori e minori sparsi sul territorio, i toponimi legati ai luoghi e ai corsi d'acqua, la simbologia relativa alle emergenze territoriali, la legenda e la tabella delle ville visitabili e delle chiese di interesse.

La copertina e il retro di copertina sono posti su questo lato. Qui il ciclo escursionista dispone di informazioni pratiche e culturali sintetiche, suddivise in blocchi il cui fondo a colori ne diversifica la tematica.

Ci sono i *Numeri Utili*, dal numero telefonico del Bike Office della Provincia, a quello dell'Ufficio d'Informazione Turistica, ai numeri dei Comuni interessati, ai numeri dei Vigili del Fuoco, del Pronto Soccorso, degli Ospedali.

Il settore *Dove Alloggiare* riporta indirizzi di hotel dell'area, indicandone con il sistema a stelle il livello del servizio fornito, ed indirizzi di Bed & Breakfast, Campeggi, Ostelli e Agriturismi.

*Come Arrivare e Come Muoversi* fornisce utili indicazioni per chi arriva in auto, in treno e in aereo e per chi intende muoversi in barca, in bus o noleggiare una bicicletta.

L'aspetto culturale viene ulteriormente sviluppato in *Ville Visitabili*, in *Chiese di interesse* e *Altre cose da vedere* (I Forti, l'Oasi naturalistica del WWF di Valle Averte, le Conche di Navigazione e i Ponti Mobili). Più approfonditamente questi temi sono ripresi in un libretto allegato alla carta, che sarà quindi fornita imbustata in un'apposita pochette a due tasche. Immagini suggestive, riferite ai luoghi e ai monumenti del territorio, arricchiscono i testi.

La carta sarà in vendita nelle librerie a partire dal mese di maggio prossimo.

## **Antonio Dalla Venezia**

Non ci siamo dimenticati di Trenitalia. Nessun rappresentante della Direzione Regionale Trasporti del Veneto poteva essere qui presente oggi. Faccio solo un inciso: noi stiamo collaborando come federazione con Trenitalia nel Veneto ormai da 7-8 anni. La realtà del trasporto intermodale treno+bici è una delle più interessanti d'Italia, c'è un buon rapporto, ma sicuramente bisogna fare di più. Noi chiediamo a Trenitalia un piano di settore per questa struttura e che l'intermodalità non sia un accontentare la domanda, ma anche uno stimolare la domanda che può essere latente, ma che può anche portare buoni risultati. La loro assenza è dovuta al fatto che oggi avevano un'iniziativa a Verona e non sono presenti tra noi.

Per chiudere abbiamo una serie di diapositive commentate del viaggio "Venezia -Pechino".

## **Alberto Fiorin**

Associazione Ponti Di Pace

La nostra non è stata una cicloescursione, però ci sentiamo vicini a quelle che sono le idee dei cicloescursionisti e degli amici qui in sala perché siamo un gruppo di 9 ciclisti che da Venezia (gran parte di noi è di Bassano del Grappa) aveva un sogno: andare a Pechino in bicicletta lungo la rotta di Marco Polo.

Siamo partiti il 25 aprile del 2001.

Per raccontare a voi di questo sogno e di questo pedalare senza posa

Abbiamo sentito crescere il bisogno  
di non utilizzare la prosa.  
Se l'avventura è un mix di tante cose  
l'epica, l'eroismo, l'utopia,  
cercheremo di renderle briose  
con un piccolo tocco di poesia.  
L'inizio del cammino è qui vicino,  
comincia l'avventura per Pechino.  
Dovremmo andare tutti assai lontano  
e pedalare sempre a capo chino.  
Ma la partenza vera è da Venezia  
il 25 aprile da S. Marco  
con un abbraccio e un'ultima facezia  
per parenti e amici per l'imbarco.  
E in un atteggiamento un po' vanesio  
eccoli qui schierati i Marco Polo:  
i due Alberti, Milo e poi Giancesio,  
il capitano Aldo con Toniolo  
che poi è il bocia della compagnia,  
Tony e Giovanni qui presente un po' più stagionati  
e l'ultimo Gianmaria,  
motivati ma di matti ne manca ancor un altro,  
per tutti i 100 giorni sempre attivo:  
Enzo gran viaggiatore fido e scaltro  
che ferma il mondo grazie al suo obiettivo.  
Partire bisogna, ma l'importante è l'arrivare  
e giunge solo invece alla scalogna  
che il veneziano Alberto fa cascare (sono io).  
Non passa più di un'ora ed è in ospedale,  
non ha ancora iniziato ed è finito  
il viaggio sembra cominciare male.  
Il gruppone si è subito sfoltito.  
Ma ormai il cammino deve proseguire  
e raggiungiamo subito Duino  
dove pace potremo perseguire  
piantando un alberello piccolino  
in un sol giorno siamo già in Slovenia,  
il dado è tratto e chi ci ferma più?  
Lungo un bel fiume sbuca una gardenia,  
candidi cigni ci guardano da laggiù.  
Ma dopo poco giunge il tempo incerto  
e la pioggia che ben rimpiangeremo  
quando ci troveremo nel deserto  
senza riparo acqua e al nostro stremo.  
E a due passi da casa è proprio un altro mondo  
che si para davanti a noi,  
un territorio anche assai fecondo  
ma lavorato con cavalli e buoi.  
A C. incontro bello e schietto  
col gruppo bellunese di emigrati  
che parlano con noi solo dialetto

perché già da decenni sono croati.  
I segni della guerra sono presenti  
nell'asfalto e nei visi di bambine  
nelle case crollate e fatiscenti  
nei cartelli che mostrano le mine.  
E Vucovar con le candide croci infisse  
in un verdissimo bel prato  
per ricordare gli stermini atroci  
di Novisad il ponte bombardato.  
Ma per fortuna appare una cicogna  
certamente segno di fertilità  
che fa apparire come una vergogna  
ogni guerra obbrobrio dell'umanità.  
La gente ci saluta con la mano  
offrendo acqua cibo e anche riparo  
e capisce che Pechino è assai lontano  
ma ci regala un bel ricordo caro.  
E' buona gente, gente come noi  
che vuol dimenticare la violenza  
siamo sicuri che prima o poi  
accetti la tranquilla convivenza.  
Ora siamo in Bulgaria  
terra anche questa buona e rigogliosa  
poi dall'ambasciatore lì a Sofia  
e all' Hilton una notte strepitosa.  
Dopo una intervista  
torniamo alla fatica quotidiana  
e ci rimettiamo in panni del ciclista  
che punta la sua meta ancor lontana  
verso l'oriente non si può sbagliare  
e allora penetriamo nella Turchia  
e a Istanbul, città spettacolare  
scortati tutti dalla polizia.  
Minareti mosaici moschee blu  
iconostasi per antonomasia  
i mercati levantini e poi laggiù  
il Bosforo con la sublime Asia.  
Nel Mar Nero la pioggia ci flagella  
e noi la sopportiamo stoicamente  
spingendo sui pedali e sulla sella  
e grazie all'entusiasmo della gente.  
Città fortificate con bastione  
antiche storie e leggende noi troviamo  
e perfino il vello con il suo Giasone  
e gli innegabili segni dell'Islam.  
Gli sguardi penetranti della gente  
le donne con i primi veli in testa  
siamo dunque in un altro continente  
e per i nostri occhi è sempre festa.  
Il sole in fiamme nel Mar Nero affonda  
e il suo tramonto è assai spettacolare.

Ci accoglie volentieri Trebisonda  
tra le cui strade è bello passeggiare  
e tra le foglie del te e la mezza luna  
l'Anatolia ci saluta e se ne va.  
Tocca alla Georgia adesso la fortuna  
di offrire a noi la sua ospitalità,  
nel Caucaso la vita è molto dura,  
nei villaggi manca l'elettricità  
nei volti della gente la paura di rivivere un'altra povertà.  
Si stava male prima e adesso è peggio,  
le chiese han dentro il pope e fuori è crisi.  
Subiamo dunque l'unico saccheggio  
dei pezzi di ricambio lì a Tbilisi.  
Il viaggio è messo in dubbio ma poi basta,  
si decide di rimontare in sella  
il pessimista torna un entusiasta,  
la vita nonostante tutto è bella.  
L'Azerbaigian ha un vento così forte  
che le gambe da solo fan menare  
anche se ci fan capitare in sorte  
della sabbia un furioso turbinare.  
Siamo arrivati al Caspio e sul traghetto  
ditemi voi se quello era il momento  
troviamo il modo di farci un giretto,  
giusto per mantenere l'allenamento.  
Le torri del petrolio e un cammello  
annunciano la presenza del deserto,  
occorre l'attenzione del cervello  
qui arriva solo un tipo esperto.  
Partenza all'alba con una borraccia in mano  
stando attenti a non far indigestione  
testa coperta come un gran sultano  
mai pedalare sotto il sol leone.  
40° all'ombra sono tanti  
ma superiamo qualsiasi inconveniente  
tra duna e duna andiamo sempre avanti  
sospinti dagli applausi della gente,  
vediamo città antiche e le rovine  
delle civiltà sepolte nella sabbia  
coi loro costumi belle signorine  
e una statua d'oro che fa rabbia.  
Minareti, mercati, musulmani  
con copricapi neri di caprone  
indossanti pesanti caffettani  
che sembrano descritti dal Milione.  
Ecco l'Uzbekistan,  
le vestigia del grande Tamerlano  
che tanti e belli monumenti elesse  
nell'epoca in cui regnò sovrano.  
Tra noi ciclisti esplode l'allegria  
la salute continua a perdurare

ma i primi attacchi di dissenteria  
iniziano qualcuno a far penare.  
Il Kazakistan, terra di altopiani  
pascoli e campi sono ad intervalli  
dietro massicci bianchi e assai lontani  
vicino a noi mandrie di cavalli.  
Stiamo planando verso la montagna,  
lì si cela il confine con la Cina  
la terra che sarà nostra compagna  
non c'era stata mai così vicina.  
Eccoci quindi all'ultima frontiera  
solite ore perse alla dogana  
ma poi il sogno di tutti noi si avvera  
entra in bici la strana carovana.  
Immersi noi siamo nella immensità  
di suoni, videogrammi e odori strani  
diverso è il concetto di velocità,  
chissà cosa ci riserverà il domani.  
Ma nonostante tutto ci capiamo  
e parliamo la stessa lingua del sudore  
coi gesti della mano chiacchieriamo  
aprendoci l'un l'altro il nostro cuore.  
Se siamo qui il motivo è proprio questo  
facciamo parte della stessa umanità  
e il viaggiare per noi sarà il pretesto  
per capire le diverse civiltà.  
Sciiti ed indù, buddisti e musulmani  
sono divisi dalla religione  
preti rabbini mullah e sciamani  
prima di tutto sono delle persone.  
Otto uomini in fuga per l'Oriente  
continuano ad essere al comando  
aiutandosi reciprocamente,  
che colpa mai staranno spiando?  
Arriva la depressione,  
150 metri sotto il mare,  
la testa il perenne ebollizione  
ma d'oltranza si continua a pedalare,  
la gente dei villaggi è assai curiosa  
non ha mai visto un gruppo di ciclisti,  
con noi è molto tenera e affettuosa,  
capisce che non siamo degli agonisti.  
I visi stupefatti dei bambini,  
i dolci lineamenti di ragazze  
i vecchi con volti sibillini  
con le fattezze di diverse razze.  
Laghi incantati, asfalto, i cammelli,  
pagode slanciate, inquinamento,  
montagne innevate, freschi ruscelli,  
vecchi pastori con tanto d'armento.  
Biliardi, carretti, coltivazioni,

aratri trainati dagli animali  
scandiscono i ritmi delle stagioni  
fatiche dei campi solo manuali.  
Uomini e donne e lavori stradali  
usano vanga rastrello e piccone,  
non era questo nei nostri ideali  
quello che si dice equiparazione.  
Ora si vede la Grande muraglia  
emblema del potere dell'impero  
con merli e torri da lungi si staglia,  
è la barriera contro lo straniero.  
Lanterne rosse, poi cuochi bambini  
i templi buddisti e collettivismo,  
mangiare sempre con i bastoncini  
fa crescere in noi qualche umorismo.  
C'è ancora spazio per la Cima Coppi,  
passo a 2900 metri,  
speriamo sia l'ultimo dei 1000 intoppi  
e non ci aspettino momenti tetri.  
Placidamente scorre il Fiume Giallo  
che rende fertilissimo il terreno,  
terrazze lavorate col cavallo  
dove in strane fogge è raccolto il fieno.  
Nei pressi di Langiou c'è un Buddha enorme  
che immobile ci indica la strada.  
Volentieri seguiamo le sue orme  
dove a Siddharta aggrada.  
L'antica capitale dell'impero è Xian,  
dove c'è un giorno di riposo  
e ci godiamo la vista del guerriero esercito  
di cocchio poderoso.  
Manca ormai poco, siamo quasi arrivati,  
ma non si può mai mollare la tensione  
perché giunge il dono dell'estate  
sotto forma di terribile monzone.  
Viene giù dal cielo l'acqua a catinelle  
ne siamo immersi fin sopra ai polpacci.  
Ne vediamo davvero delle belle  
e faticiamo ad uscire dagli impacci.  
L'acqua ha la stessa tinta della fogna,  
ma c'è chi ha la sventura di cadere  
con simpatia viene messo nella gogna  
anche se a noi ognuno poteva accadere.  
Continuiamo a forare allegramente  
l'asfalto non si può chiamare biliardo,  
ma procediamo assai velocemente  
con la voglia di giungere al traguardo  
e Piazza Tienanmen è conquistata  
come da accordi il 29 luglio  
con 3 mesi di lunga cavalcata  
e il nostro cuore gonfio è in gran subbuglio.

Ci abbracciamo commossi ad uno ad uno  
per l'esperienza che ci ha accresciuto  
e non ci può togliere nessuno.  
Chi ha dato ha dato chi ha avuto ha avuto  
e noi tutti ciclisti vagabondi  
a cui piace visitare con lentezza  
esploreremo presto nuovi mondi  
da pedalare con determinatezza.

## DOMANDE

Michele Mutterle

*Non sono molto bravo in matematica, ma un assessore prima aveva detto che le piste ciclabili sono "moltiplicate" a Vicenza. Moltiplicazione per me vuol dire un'altra cosa, non vuol dire aver aggiunto uno 0,2% a quello che c'era prima. Ci sono due cose che chiedo agli amministratori: piani e coordinamento. A Vicenza in Comune esiste uno splendido piano per i percorsi ciclabili che noi vediamo come lettera morta. Abbiamo saputo che sono stati destinati 20 miliardi, non sappiamo in quanti anni, ma speriamo di poter vedere spendere questi soldi, che in questi anni non abbiamo visto.*

*Il Piano per la Provincia non c'è, quindi chiediamo che sia fatto. Coordinamento per noi vuol dire Ufficio Biciclette che in Comune e in Provincia non c'è. E' fondamentale un Ufficio Biciclette in Provincia per coordinare tutti i Comuni che vorrebbero fare qualcosa, ma non hanno un punto di riferimento unico per poter muoversi. Anche in Comune tutte le cose che si fanno sono scoordinate e quindi chiediamo che anche lì venga istituito un Ufficio Biciclette per aiutare i vari Assessorati a trovare degli sbocchi unici nel loro lavoro.*

Risponde Assessore alla Viabilità della Provincia di Vicenza

Come Provincia, sulla viabilità stradale abbiamo emergenze da affrontare, negli ultimi 4 anni siamo riusciti a dare una svolta a certe situazioni ferme da molti anni. Questa attività rivolta alle piste ciclabili è iniziata con la nuova Amministrazione dando indicazioni ai Comuni che ci hanno chiesto di avere questo tipo di raccordo con noi. L'iniziativa sulla Trento-Venezia partiva da richieste che arrivavano dagli enti locali. E' nostra intenzione partire con un progetto organico su tutta la rete provinciale. Dire che adesso ci sarà un Ufficio Bici in Provincia non me la sento di prometterlo. Però in queste ultime settimane ho scoperto che all'interno dell'Amministrazione Provinciale si interessa di bici, quindi vedremo di riuscire a mettere in capo queste energie interne per fare un'opera di coordinamento e realizzare queste iniziative rivolte ai percorsi ciclabili nel nostro territorio.

Risponde Assessore al Turismo del Comune di Vicenza

Nel programma del 2003 verrà dato il via a una serie di lavori. Per quanto riguarda il servizio Biciclette, il mio ufficio si è preso carico di tante cose, tra cui la sperimentazione di "Bicincentro".

Roberto Concato, Presidente Provinciale della Federazione Ciclismo Italiano

*Prima di tutto mi congratulo con Tuttinbici per quello che avete organizzato e io sono contento ogni volta che si parla di bici. Diceva prima l'Assessore Magaddino che bisogna recuperare il tempo perduto. Noi abbiamo tutti in casa macchina, moto, ma ho osservato che le Amministrazioni precedenti non hanno fatto niente. E Vicenza si trova male. Una persona che volesse fare un giretto in bicicletta se parte da Olmo e va in centro, ci sono tante percentuali che vada all'ospedale. Io mi*



*interesse di tutta un'altra cosa, ma sento la necessità di condividere quello che è stato detto, ma dico a Roberto Ciambetti e a Magaddino di fare qualcosa. Vi ringrazio e ricordo che il 5 Aprile questo comitato in Piazza dei Signori presenterà tutte le squadre Giovanissimi della provincia e mi rendo attivo per il mondo del ciclismo che ha una forte tradizione vicentina e veneta.*

Antonio Dalla Venezia

*Volevo aggiungere che le piste ciclabili servono anche ai ciclisti sportivi per l'allenamento. Io non so dove si vadano ad allenare e questa è un'esigenza anche della Federazione.*

Roberto Concato

*Mi sono attivato presso i Comuni della Provincia di Vicenza perché le Società di ciclismo con gruppi di bambini non sanno dove andare ad allenarsi; mi sono inventato di andare sulle piste di Castelgomberto e di Sossano, e ora voglio fare di più per Bassano.*

*Albergatore dell'Hotel 2 Mori di Marostica: Noi abbiamo contattato la Sig.ra Osti perché avevamo un'idea sul cicloturismo. Dopo un anno che gestiamo questa struttura, abbiamo avuto 4 tipi di gruppi: 2 austriaci, 2 americani. Io porto la testimonianza di queste persone e la loro osservazione è sulle strade. Io sono rimasto al convegno per lanciare questo messaggio: noi vogliamo investire sul cicloturismo. Noi lavoriamo dal lunedì al venerdì con clientela d'affari e nel week-end crediamo in questo progetto che stiamo portando avanti con la signora Osti perché vogliamo portare turisti americani sul nostro territorio. Mi auguro che qualcosa si faccia, con la collaborazione di noi operatori del settore, per poter offrire un servizio di livello per la gente che ci portano.*

*Andrea Veronesi: Da circa un anno il servizio di Noleggio bici in stazione è morto. A Vicenza non si noleggiano più le biciclette. L'assessore Magaddino lo sa bene. Abbiamo fatto vari solleciti e volevo sapere se c'è la prospettiva di rivitalizzare questo servizio che noi consideriamo fondamentale sia per il cicloturismo che per la ciclabilità urbana.*

Risponde Assessore al Turismo del Comune di Vicenza

Per quanto riguarda il servizio in stazione, proprio con l'ente che l'aveva gestito ho avuto degli incontri e purtroppo devo dire che non è solamente l'ente pubblico che disattende, ma mi ha deluso anche chi aveva la gestione a suo tempo del servizio di noleggio di biciclette in stazione. Bisogna essere onesti: in stazione nei 3 anni in cui c'è stato il servizio sono state noleggiate di media 700-800 bici in un anno, cioè un utilizzo di 2 biciclette in media al giorno. Questo è basso come dato. Quello che con il servizio Bicicentro sto cercando di portare avanti è un discorso di mettere anche le bici in stazione e poter dare un servizio gratuito, perché alla fine il concetto è sempre quello: quello che è gratis viene apprezzato e utilizzato, quello che è a pagamento, per un motivo o per un altro si cerca sempre di svincolarlo. E' inutile istituire un servizio a pagamento che poi non viene utilizzato; è meglio che l'Amministrazione faccia un sacrificio maggiore per dare un servizio gratuito, perché di fatto diventa un risparmio per l'Amministrazione stessa. E' inutile mettere a noleggio un servizio che non rende, tanto vale che lo diamo in maniera gratuita perché se quel servizio poi funziona, vi possiamo agganciare della pubblicità e recuperare quel qualcosa che serve per la manutenzione delle biciclette (questi sono i costi maggiori). Questo servizio che abbiamo sperimentato con AIM permette il dovuto utilizzo della chiave che verrebbe data in dotazione all'utente anche nel momento in cui egli vada in un'altra città in cui ci sia lo stesso sistema (con la stessa chiave apre e disattiva il meccanismo di fermo-bicicletta) e può utilizzare la bicicletta da un'altra parte: il cittadino che da Ravenna viene a Vicenza o da Faenza o da Modena o da tutte le città che hanno quel servizio, può scendere dal treno, scegliere la bici disponibile, inserire la chiave. Se è gratis questo sistema funziona, se è a pagamento non funzionerà, è stato dimostrato.

Presidente della FIAB

*Ottima la scelta che noi conosciamo bene a Ravenna. Ma volevo segnalare che in Italia ancora non ci sono esperienze. Noi siamo stati pochi mesi fa in Francia per un viaggio di studio a Chambéry-Grenoble per la provincia di Venezia e abbiamo visto quelle che in Francia si chiamano le velostation: presso la stazione c'è un punto bici in cui c'è noleggio, deposito, riparazione, vendita e in tutta Europa ce ne sono un po' ovunque. In Italia ne sta nascendo uno solo a San Donato Milanese. Mettendo assieme funzioni diverse è possibile che tengano economicamente. Sono d'accordo che il solo noleggio rischia di non reggersi.*

Antonio Dalla Venezia

*Un ringraziamento a chi ha organizzato il convegno e anche al Boscolo Hotel, all'agriturismo Le Vescovane e al supermercato biologico Natura Sì.*