



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Ispettorato Generale per la Circolazione
e la Sicurezza Stradale

PedaLando

PedaLando

Campagna per un uso corretto della bicicletta.

Idee e proposte per organizzare attività
con gruppi di ragazzi a scuola e nel territorio.



In collaborazione con



L'inquinamento atmosferico connesso con la congestione del traffico veicolare privato rappresenta una delle grandi emergenze ambientali delle nostre città.

L'aumento imponente e continuo del numero di automobili in circolazione impone prezzi sociali e ambientali elevatissimi: incidentalità stradale, inquinamento dell'aria, rumore, impatto ambientale delle infrastrutture.

Compito di uno Stato moderno e di cittadini consapevoli è ridurre le dimensioni di questo fenomeno, agendo in particolare per potenziare e rendere più efficiente il trasporto pubblico e per incentivare le forme di mobilità urbana alternative all'automobile, a cominciare dalla bicicletta.

La promozione della bicicletta come mezzo di trasporto urbano è una scelta che già vede impegnate molte città europee (da Amsterdam a Barcellona, da Ferrara a Edimburgo). Una scelta da cui si dimostra che la bicicletta non solo fa bene all'ambiente e alla salute, ma è anche una risposta utile sul piano economico, facilitando l'accesso ai centri urbani e alle aree a più alta densità commerciale.

Da anni Legambiente si batte per migliorare la qualità della vita di tutti, per convincere amministratori e cittadini che si possono battere gli ingorghi e lo smog migliorando, al tempo stesso, la mobilità urbana. Libertà, buona salute e buon umore: tre obiettivi da raggiungere insieme... *pedalando pedalando*.

Ermete Realacci
Presidente Nazionale di Legambiente

PedaLando

PedaLando

- 3 **Le truppe aviotrasportate**
- 4 **I tempi a due ruote**
- 4 **Informazioni: ma che è 'sta bicicletta?**
- 7 **Utenti deboli**
- 9 **Informazioni: se casco è meglio cascare di... casco**
- 10 **La strana bicicletta**
- 12 **Sbucciature all'ginocchia: raccolta di racconti**
- 15 **Il veloce Achille e la lenta tartaruga**
- 17 **Decalogo della sicurezza in bici**
- 20 **La città su due ruote**
- 21 **Indaghiamo un pò: questionari**
- 24 **Dove avere e trovare informazioni**
- 26 **Alcuni libri sul ciclismo**

In bici No e No!!!
Troppo pericoloso! Troooooooooooooo!
Attenta!!! Stai attenta!!!!
Ma va là , ti porto in auto, no?
Piano, vai piano, attenta al sasso,
lì c'è una macchina, gira di là...

Le truppe aviotrasportate

Noi adulti , in particolare se genitori, nonni o zii, siamo spesso atterriti all'idea che i nostri rampolli inforchino la bici e se ne vadano scorrazzando per il mondo : sono troppo piccoli, e le strade sono piene di pericoli. E abbiamo, naturalmente, ben ragione. Solo che spesso non ci rendiamo conto di quale importante tappa, nella acquisizione della propria autonomia e nella relazione graduale con il territorio, sia l'andare a piedi e in bicicletta. Nel percorso di "conquista dello spazio", infatti, sempre di più si passa dallo spostarsi a piedi o in auto con i genitori, all'improvvisa velocità autonoma del motorino adolescenziale, saltando quel tempo velocizzato, ma non ingovernabile, delle due ruote a pedali. Saltare da una completa dipendenza o dal "pedonato" al motorino, senza una fase di scoperta e socializzazione come la bicicletta, è abbastanza innaturale, e comunque impedisce una crescita armonica e di scoperta graduale anche dei tempi e dei modi della città, rallenta lo sviluppo di attenzioni, cosa che è alla base di ogni garanzia di sicurezza negli spostamenti, nel riconoscimento preventivo del pericolo, nell'acquisizione del rispetto per gli altri cittadini che si muovono con altri mezzi. E come potrebbero , i bambini, acquisire competenze di autonomia quando ne facciamo, mediamente, delle truppe aviotrasportate che vengono lanciati e recuperati sui portoni delle scuole, delle palestre pomeridiane, delle scuole di musica, delle case degli amici?

Certo, la paura per i nostri figli è molta. E quasi mai nelle nostre città vi sono aree e spazi sicuri per le biciclette, se non quelle "riserve naturali" estremamente ridotte come i viottoli dei parchi pubblici.

I tempi a due ruote

Andare in bicicletta propone un tempo della lentezza a dimensione d'uomo, una percezione dell'ambiente che cambia sufficientemente in fretta per dare il senso della "velocità", ma anche in modo ampiamente percettibile alla vista, al contrario del viaggio in auto che, spesso senza sapere né come né perché, ci si trova da un punto di partenza a un punto d'arrivo, almeno per chi non guida come i ragazzi. Il senso dell'esplorazione e della scoperta costituisce, inoltre, uno dei fattori e dei piaceri fondamentali del pedalare, altro elemento che spesso deve essere provato in prima persona per attivare attenzioni nuove e crescite individuali. Questo opuscolo si propone di accom-

pagnare l'adulto in strategie e costruzione di contesti che permettano ai ragazzi di provare sensazioni nuove, scoprendo come pedalare sia una attività benefica per il fisico e per la propria formazione, specialmente se la bici si accompagna ad azioni insieme orientate alla scoperta, al gioco, all'indagine e alla proposta di gruppo nel contesto urbano e sociale, anche per esercitare il sacrosanto diritto di pedalare.

INFORMAZIONI

...ma che è 'sta bicicletta?

Iniziando a descrivere la bicicletta ci si accorge che nessun componente è più importante di un altro, visto che su questo mezzo di trasporto così semplice, ognuno ha un suo compito ben preciso. Del resto, dopo un'occhiata veloce, si vede che l'evoluzione tecnica non ha fatto altro che portare migliorie nel funzionamento e limare il peso complessivo della bicicletta. Tuttavia è possibile distinguere i componenti della bici in quattro gruppi: il telaio e la forcella, le ruote, il gruppo e la componentistica varia.

Telaio e forcella

Si parte da qui per allestire una bici, di qualunque tipo. Questi elementi caratterizzano più di tutti la bici, sia esteticamente che poi sul piano della guidabilità. Attualmente la diversità dei materiali usati per la sua costruzione fa sì che il telaio possa essere costruito non solo su misura dell'utente, ma anche in base al tipo di attività ciclistica che svolge. Un'agonista richiederà rigidità laddove la pedalata induce torsioni e dispersioni di potenza, come sul triangolo posteriore o la scatola del movimento centrale, al fine di massimizzare la resa della pedalata. Questa richiesta, però, va ad influire molto sul comfort in sella che spesso sui mezzi da competizione è quasi sempre la nota dolente. Il telaio, invece, per un cicloturista farà della comodità la sua virtù principale, in vista delle lunghe percorrenze in cui sarà impegnato. Queste differenze nell'utilizzo richiedono materiali opportuni: i compositi, le leghe d'alluminio più evolute e il titanio sono i più usati in campo agonistico per le loro proprietà di resistenza unite ad una notevole leggerezza. Tutto sommato, con una geometria del telaio opportuna, questi materiali possono essere impiegati anche per bici non solo borsaiole sulle quali, comunque, comanda l'acciaio. La forcella, secondo gli ultimi standard, è in fibra di carbonio per conferire maggiore leggerezza e rapidità alla guida. La normale manutenzione è davvero ridotta all'osso e si basa su una pulizia attenta del telaio e della forcella e sul controllo periodico delle saldature fra i tubi.

Le ruote

La scorrevolezza della bici dipende molto da questo componente. L'alta qualità dei mozzi nella loro costruzione e la miscela del battistrada delle gomme (in particolar modo quelle al silicio) possono ridurre molto gli attriti meccanici del rotolamento. Quelli aerodinamici, invece, possono essere diminuiti con una profilatura speciale dei raggi (quasi sempre in acciaio) e del cerchio. Nelle gare contro il tempo sono molto diffuse le ruote a razze sulle quali abbonda la fibra di carbonio, leggera e molto rigida, che consente spessori molto ridotti e una penetrazione aerodinamica più efficiente. Inoltre la leggerezza delle ruote è un fattore che influisce molto sulla dinamicità della bici: tanto più sono leggere, tanto più è facile variare il loro stato di moto, quindi, frenate e accelerazioni più rapide. La manutenzione ordinaria prevede il ripristino periodico della centratura del cerchio, il controllo dei giochi del mozzo nonché della "salute" dei cuscinetti ed un'analisi attenta del battistrada. Queste operazioni richiedono una certa perizia: meglio affidarle ad un meccanico specializzato

Il gruppo

Con questo nome si intende tutta le serie dei componenti adibiti alla trasmissione (cambio, deragliatore e comandi, catena, guarnitura e pacco pignoni) e alla frenata (corpi freno e comandi). Lo standard attuale si è fermato alle 9 velocità per il pacco pignoni che con una tripla moltiplica anteriore fa salire a 27 i rapporti totali del cambio. Per quanto riguarda i materiali con cui sono utilizzati, la lega d'alluminio la fa da padrona per le sue



proprietà di leggerezza e resistenza, ma l'acciaio (e talvolta anche il titanio) resta il preferito per quelle parti più soggette ad usura (come il pacco pignoni). Questi componenti possono avere un costo anche molto elevato (dell'ordine delle migliaia di Euro) essendo prodotti di altissima precisione. Il reparto frenante sfrutta comandi al manubrio e cavi a basso attrito e dei corpi freno sempre più efficienti per garantire spazi di frenata ridotti e maggiore modulabilità. Una buona manutenzione significa lubrificare ad ogni uscita la catena, con attenzione e pazienza; cambiare una volta l'anno cavi e guaine; verificare l'usura dei cuscinetti e dei denti della trasmissione; controllare il registro del cambio.

Componenti vari

Si intendono la sella, il manubrio, l'attacco manubrio, il reggisella e i pedali. Completano la bici e consentono al ciclista, insieme alla geometria del telaio, di fargli trovare la sua posizione più consona in sella. Non sono assolutamente elementi di secondo piano visto che rivestono un'importanza notevole soprattutto in chi pratica attività agonistica. Anche su questi c'è la rincorsa alla leggerezza senza perdere di vista l'affidabilità: obbligo, dunque, il ricorso al carbonio, alle leghe leggere e al titanio su tutti i componenti menzionati. Per quanto riguarda la manutenzione, anche qui è minima e consiste nel controllo occasionale del serraggio della bulloneria ed eventualmente in un modesto ingrassaggio delle zone più soggette ad attrito. Un consiglio su tutti: non iniziate a smontare un componente senza cognizione di causa pensando di poterlo riparare. Spesso è proprio quest'intraprendenza che danneggia di più la bicicletta: affidatevi ad un meccanico!

Accessori

Per chi si cimenta in attività agonistica potrà fornire la propria bici di un contachilometri, particolarmente utile in allenamento, e di un cardiofrequenzimetro. Sulla scelta dei modelli e l'opportunità dell'acquisto si rimanda ai consigli dei propri allenatori e tecnici sportivi che avranno premura, inoltre, di far sottoporre gli atleti a specifica medica.

Utenti deboli?

In linguaggio tecnico i pedoni, i ciclisti e i ciclomotori vengono definiti "utenti deboli", cioè quegli utenti della strada che per ragioni di struttura urbana e viaria sono maggiormente soggetti ai rischi.

I principali fattori di incidenti stradali individuati dalla "Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale – anno 1999" riguardano 10 punti che qui elenchiamo :

- La mancata protezione degli utenti deboli;
- Gli utenti a rischio (giovani e anziani)
- Dispositivi di sicurezza e comportamenti di guida
- Obsolescenza del sistema stradale extraurbano
- Infrastrutture a rischio (trafori, e viadotti)
- Limitatezza del trasporto collettivo
- Mancanza di una "cultura della sicurezza stradale"
- Carenze conoscitive di base
- Bassa priorità degli interventi per la sicurezza stradale
- Limiti di coordinamento e di innovazione

Una considerazione di fondo in termini linguistici e valoriali. Il termine "utente debole" comporta, evidentemente, la proposizione di un punto di vista assolutamente inumano dell'assetto cittadino. Ciò significa che è debole quell'utente che non utilizza le autovetture per spostarsi in città! Le quali determinano la responsabilità di oltre il 70% degli incidenti. E' evidentemente un controsenso, ma assumiamolo come tale e continuiamo a ragionare. I principali fattori individuati possiamo organizzarli e raggrupparli in due ampie tipologie:

Tali tipologie comportano almeno due azioni diversificate, che però si scontrano ancora con modelli culturali lontani dai cittadini che ogni giorno potrebbero usare la città in altro modo. Ad esempio : perché tutti i programmi di educazione stradale sono rivolti ai giovani e bambini delle scuole? Cioè proprio ai cosiddetti "utenti deboli", risolvendosi spesso con la proposizione di corrette letture dei segnali, cioè assumendo l'obiettivo sostanziale di insegnare i "divieti"? Perché mai nessuno ha pensato a "rimettere in formazione" gli automobilisti ad esempio (che poi spesso sono anche pedoni?). perché non rimettere in formazione – oltre gli strumenti normativi e contrattua-

li – i responsabili tecnici e i progettisti dei “piani traffici”, offrendo loro un insieme di strumenti programmatori e pianificatori innovativi e più vicini ai bisogni della comunità?

Naturalmente queste sono domande un po' provocatorie, ma ci tornano utili per iniziare questo opuscolo da due considerazioni. La prima: andare in bicicletta non può essere una “concessione” da parte di qualche amministrazione illuminata, ma deve essere considerato come un “diritto” non ledibile a favore di quanti vogliono poter scegliere una mobilità alternativa, meno stressante ed ecologica.

La seconda riguarda il concetto stesso di sicurezza che, al contrario del luogo comune, non è il rispetto dei divieti, che certamente non impediscono gli incidenti. Il concetto di sicurezza parte da una maturazione dell'esser sicuri di sé, dai propri equilibri spaziali, dall'aver fatto esperienza diretta e concreta, nella propria formazione, della propria città e prescinde, in parte, dal mezzo di locomozione. Tanto che se vediamo i dati, ci accorgiamo come l'80% degli incidenti che coinvolge i bambini e i ragazzi li riguarda come passeggeri di autovetture, e del restante 20% solo una minima quota riguarda gli investimenti pedonali. Poi c'è il versante pubblico della sicurezza : quello dei sistemi di trasporto e viabilità, dei piani traffico non sempre all'altezza (dove ci sono), del sistema di spazi urbani destinati ai pedoni e ciclisti (pensati per loro e non ricavati dai ritagli vuoti del cemento).



INFORMAZIONI

Se Casco è meglio Cascare di... Casco

Nel ciclismo si va sempre più diffondendo il casco integrale e la buona abitudine di indossarlo anche nei mesi più caldi. Attualmente è l'unico metodo per proteggere la testa e con gli studi fatti sulla ventilazione, sulla resistenza contro gli impatti e sulla leggerezza, è possibile acquistare un buon casco senza dare fondo alle proprie risorse economiche.

Il costo va dai 50 _ in su e, chiaramente, solo i modelli più costosi offrono i compromessi ottimali fra protezione e comfort.

Nel momento della scelta non fatevi impressionare dalla loro leggerezza e dal materiale con cui sono fatti: non è il semplice polistirolo degli imballaggi, ma un polimero simile trattato appositamente per assorbire l'energia cinetica dell'impatto e quindi rompersi. D'obbligo, quindi, la sua sostituzione dopo una caduta: non è sempre ben visibile un cedimento della struttura del casco e, quindi, per cautela, è meglio cambiarlo. Il compito del casco è assorbire quegli urti che potrebbero avere conseguenze fatali e la casistica ci propone dei dati significativi: l'American Medical Association dichiara che, nell'85% dei casi, i traumi cerebrali si sarebbero potuti evitare oppure sarebbero stati meno gravi semplicemente adottando il casco.

Nel momento della scelta, oltre al prezzo e alla grafica, sarà bene prestare attenzione che tutta la superficie della testa tocchi la calotta del casco e fare attenzione che la calzatura non risulti troppo stretta in alcune zone. Considerate, poi, che dovranno restarvi in testa anche per ore e ben allacciati! Sempre dentro al negozio, fatevi illustrare la targhetta dell'omologazione: fate attenzione perché esistono diverse sigle che certificano la validità di un casco. Come riferimento potete prendere quella della Cee.

Poi si regolano i cinturini: fatevi aiutare dal negoziante, ma tenete presente come regola generale che è meglio non risultino troppo lenti altrimenti si rischia di vanificare la protezione del casco stesso. Il casco, anche quando il cinturino non è chiuso, non deve muoversi assolutamente! Il prossimo passo è prenderci confidenza: le numerose feritoie sulla calotta aiuteranno il calore ad uscire e anche nelle salite sotto il sole rovente non avvertirete sintomi di soffocamento o cose simili. Semmai sarà una valida protezione dal sole più pericoloso. In salita prendete la buona abitudine di non slacciarlo, perché quasi sempre, al momento della discesa, lo si dimentica slacciato.

La Strana bicicletta

Quali sono le funzioni della bicicletta? Quali fantasie evoca? A cosa serve? D'accordo, certamente è un oggetto che serve per pedalare, andare più veloce che a piedi, divertirsi... Ma qual è il meccanismo che la fa muovere? Anzi...quali sono i meccanismi?

Con questa attività, legata alle cose strane e paradossali che tanto piacciono ai ragazzi, e che tanto sono utili per la scoperta, è possibile scoprire insieme tutte le funzioni e i sistemi di movimento di questo oggetto grazie ad un approccio fantastico.

Consegna

Si invitano i ragazzi, attraverso un gioco individuale o di gruppo, a progettare con l'aiuto di un disegno la "bicicletta più strana" possibile, una bicicletta che non è stata mai pensata...un aiutino?

Ad esempio come sarà la bicinelefante? Con le ruote di un trattore? E la bicipolipo? Come sarà fatta per tener impegnati tutti e otto i tentacoli? Per non parlare del millepiedi...E la bicifarfalla? Avrà le ali al posto dei pedali?

E la bici per Blob? Come farà quella massa informe ad inforcare una bici? Chi trova la soluzione? E la bici per non andare da nessuna parte? ...e così via....

Il disegno, in un secondo tempo, diventa progetto: cioè insieme di disegni che presentano i meccanismi, i sistemi di leve e movimenti, il posto di guida, e tutte quelle soluzioni tecniche necessarie per capire e far capire un piano costruttivo.

La realizzazione : laboratorio di manipolazione con materiali di recupero. Che la bici sia un mezzo di spostamento ecologico...bè questo è certo. Allora perché non prendere i "piani costruttivi" e realizzare i prototipi delle biciclette più strane e più divertenti?



Con l'uso di materiali recuperati in casa, colla e spago, è possibile proporre di realizzare i disegni...i quali potranno essere esposti in mostra , magari con il nome di "MUSEO DELLE STRANECLETTE , ASSURDE BICICLETTE"

Ogni prototipo , per rendere più godibile la visita, può essere accompagnato da una scheda illustrativa dove si leggono le informazioni fondamentali:

nome

funzione e descrizione

habitat del padrone

ogni altra informazione divertente e originale.

Sbucciatore alle ginocchia

Raccolta di racconti

Nei ricordi d'infanzia di noi adulti, legati ai giochi con la bici, c'è quasi sempre una caduta. Una di quelle cadute che te le ricordi per un bel pezzo, e che a pensarci ti fa ancora male... Spesso questi incidenti portavano con sé "sonore" sbucciate alle gambe o alle mani, le parti del corpo maggiormente esposte ai rischi da scavezzacollo, cosa che non ci impediva – appena possibile – di tornare a cavalcare il destriero

Questi racconti, come ogni memoria, contengono grandi saperi sia d'esperienza, sia di topografia urbana, ma principalmente evocano narrazioni e contesti di gioco, immedesimazioni in personaggi fantastici e in avventure urbane che oggi possono essere spesso soltanto raccontati.

Storie di bici: il racconto più vero

Condizione: Si propone ai ragazzi del gruppo di indire un premio di racconti rivolto ai genitori e ai nonni. Racconti di giochi e di "giocavamo a..." che, prendendo spunto da un incidente ciclistico, come una caduta, illustrino il modo di inventare e di usare la bicicletta nei giochi di gruppo.

Il racconto potrà essere scritto o registrato, ed in questo i ragazzi si daranno da fare per convincere anche gli adulti più riottosi a raccontarsi. L'incidente ciclistico che prendiamo come spunto ha molteplici obiettivi:

- sfatare che in bicicletta ci si può fare troppo male;
- ricercare un rapporto equilibrato con la possibilità di cadere, anche da parte degli adulti genitori, attraverso la rievocazione, che può aiutare a superare paure di questo tipo;
- indagare sugli "immaginari" dei genitori e dei nonni, riportandoli in qualche modo alla luce...vuoi vedere che ci divertiamo anche noi con gli stessi giochi?

Fasi

1) Elaborazione del bando di concorso

Ne proponiamo una bozza di seguito, che potrà essere modificata a piacimento in base ai contesti locali

E' INDETTO UN CONCORSO DI RACCONTI DAL TITOLO "SBUCCIATURE ALLE GINOCCHIA"

Art. 1

Il concorso è rivolto ai genitori e ai nonni che andavano in bicicletta per gioco, per lavoro o semplicemente per passeggiare.

Art.2

Le mamme e i papà, i nonni e le nonne potranno partecipare raccontando una avventura vissuta in bicicletta di quando erano ragazzi che inizi, si concluda o contenga una "botta per terra", una caduta dal sellino, una scivolata sulla strada....

Art. 3

I racconti potranno essere : scritti, disegnati a fumetti, registrati su nastro. Essi vanno inviati entro il.....a....., oppure verranno ritirati dal (nome gruppo ragazzi) direttamente a casa, oppure potranno essere depositati nella cassetta in Via/Piazza/ecc...

Art. 4

La giuria sarà esclusivamente composta dai ragazzi e dalle ragazze del Nomegruppo, i quali assegneranno i seguenti premi:

- 1° premio
- premio al racconto più comico
- premio al racconto più triste
- premio al racconto che contenga il gioco più divertente
- premio al racconto più strano e di paura
- (eventuali altri premi)

(indicare i premi – che potranno essere da "La bicicletta d'oro" - a una serie di oggetti realizzati con l'attività "Una strana bicicletta")

Art. 5

la premiazione avverrà al termine della bicicletтата del giorno.....(o in altra occasione da indicare.

Art.6

I racconti premiati e segnalati verranno raccolti in un giornale murale che sarà affisso in piazza.....(oppure, se si trova qualche sponsor, indicare che verranno pubblicati in un libro...)



Modalità e consigli

Oltre che ad amici e parenti, il bando potrà essere affisso nei bar, nei circoli ciclistici, sportivi e culturali, nelle sale professori delle scuole, e in ogni altro luogo che si ritenga utile per la sua diffusione.

Importante è costruire relazioni dirette, da parte dei ragazzi, con gli adulti : da quella di strappare una promessa di partecipazione al concorso, a quella di assumere il leggero ruolo di rompiscatole (...ti ricordi che tra una settimana scade il racconto?), fino a presentarsi con un registratore in mano e chiedere al nonno o al papà di raccontare a "microfono aperto", depositando poi il nastro nella sede del premio.

Il veloce Achille e la lenta tartaruga

*Come fa la lenta tartaruga
a battere l'Achille più veloce
lei che i propri passi se li suga
senza fretta, a volte per un'ora,
mentre l'acheo feroce
fulmineamente li divora?*

Organizzazione di una giornata della lentezza, che poi scopriremo essere la giornata della velocità per i nostri ciclisti.

Si tratta di una iniziativa che aiuta i ragazzi a calcolare i tempi di percorrenza dei vari mezzi comunemente adottati nella città, e di confrontarli tra loro per stabilire una tabella comparativa utile a ragionarci su, ma anche utile a far parte di una comunicazione pubblica sulle positività dell'uso delle due ruote a pedali. Inoltre aiuta a sfatare, anche in famiglia, l'idea che l'automobile sia il mezzo più veloce con cui spostarsi, cosa intuibile e ovvia nelle grandi città e nei grandi traffici, ma che non la fa abbandonare almeno per le operazioni quotidiane più ricorrenti.

Descrizione della "corsa"

- stabilire prioritariamente un tracciato e un obiettivo. Non si tratta, quindi, di determinare chi arriva primo tra un punto e l'altro della città, ma chi per primo esegue una commissione. Ad esempio uno degli obiettivi può essere quello di andare a comprare il latte in quel particolare negozio e riportarlo al punto di partenza.
- Individuare i concorrenti, anche con la complicità di adulti amici, genitori o fratelli e parenti:
 - bicicletta
 - motorino
 - monopattino
 - automobile
 - mezzo pubblico
 - a piedi
- stabilire un sistema di riscontri di passaggio, oppure controllori, al fine di evitare furbie e scorciatoie (siamo tutti corretti, ma...)

Le conclusioni della giornata potranno essere comunicate ai cittadini mediante manifesti murali o comunicati stampa. Risulta anche utile organizzare una vera e propria premiazione : al vincitore la saggia tartaruga, al perdente il vanesio Achille più veloce.

13 ANNI DI TROFEI TARTARUGA

13 anni di Treno Verde

la storica campagna di Legambiente sull'informazione ed il monitoraggio di tutti gli inquinamenti per migliorare la vivibilità urbana; 200 le città nelle quali il convoglio ambientalista ha fatto tappa; 200 le volte che è stato organizzato il trofeo tartaruga, la speciale gara che mette a confronto i diversi mezzi di trasporto per sapere, realmente, qual'è il più veloce. I risultati? non sono così scontati, basta guardare la tabella qui sotto.

I mezzi in gara	Primo	Secondo	Terzo	Quarto
Bici	89 (47%)	62 (32%)	39 (20,5%)	1 (0,5%)
Motorino	86 (45%)	87 (46%)	8 (4%)	10 (5%)
Autobus	12 (6%)	29 (15%)	99 (52%)	51 (27%)
Automobile	4 (2%)	13 (7%)	45 (24%)	129 (67%)

Decalogo della Sicurezza in bici

1 - Prima di partire: studiamo il percorso

Il primo approccio con la bici non va preso con superficialità. E' importante che la prima passeggiata sia all'altezza delle proprie possibilità, privilegiando tracciati pianeggianti o senza asperità importanti: spesso succede che ad una prima uscita troppo impegnativa faccia seguito il rapido epilogo del nostro rapporto con la bici. E' nel nostro interesse, quindi, scegliere bene la meta da raggiungere, stimare un tempo di percorrenza, calcolare bene dove riempire la borraccia (specie d'estate) e mettere alimenti idonei nel proprio taschino. Il segreto è iniziare a piccoli passi.

2 - Prima di partire: ecco l'abbigliamento giusto

Ogni sport richiede un proprio modo di vestire, non solo per questioni legate all'immagine, ma per reali esigenze anatomiche. Il taglio degli indumenti da ciclista è studiato appositamente per creare il minor disagio al ciclista anche dopo molte ore in sella: allora, scegliete pure il colore e la taglia che preferite, ma ricordatevi di usare abbigliamento specifico. Calzoncini con fondello e maglie traspiranti o termiche (a seconda della stagione) vi daranno il comfort migliore e, quindi, consentiranno più attenzione alla guida.

3 - Prima di partire: protezione per il corpo

Anche le mani, sia nella bella che nella brutta stagione, meritano attenzione: d'estate i guanti assorbono il sudore e d'inverno proteggono dal freddo e dal vento. In ogni caso, vi garantiscono un buon riparo dalle abrasioni di una malaugurata caduta. Un altro elemento fondamentale che sempre più accoglie consensi anche fra i ciclisti non professionisti, è il casco integrale, l'unico sistema protettivo per la testa che, a dispetto del suo peso molto ridotto, le garantisce una buona dose di protezione. Indossatelo e vedrete che con l'abitudine diventerà sempre meno fastidioso, merito anche degli studi compiuti sulla sua calzabilità e sulla ventilazione interna.

4 - Prima di partire: gli ultimi controlli

Controllate i freni: assicuratevi che i pattini tocchino bene il cerchio e che i cavi di comando siano integri per tutta la loro lunghezza. Lubrificateli con spray specifici, soprattutto se la zona in cui vivete è particolarmente umida (in tal caso lubrificateli più spesso). Un occhio anche alle gomme: se la vostra bici è rimasta ferma per molto tempo, i copertoni potrebbero essere deformati, compromettendo l'aderenza e l'equilibrio in sella. Valutate il caso di sostituirli e in tal caso considerate il tipo che più si adatta al vostro fondo stradale abituale. Controllate anche i cerchi e, se si presentassero storti, portateli dal meccanico, evitando una riparazione fatta in casa. Dopo aver controllato lo stato della trasmissione, l'efficienza del cambio, lubrificato la catena (senza eccedere con l'olio) e controllato la pressione delle gomme, date un'ultima stretta a tutta la bulloneria, tenendo a mente che la forza va ponderata: molte delle viti sono in lega leggera e rompere il filetto è molto facile! Ancora un ultimo consiglio: non dimenticate una camera d'aria di scorta e l'occorrente per provvedere allo smontaggio della gomma e, prima di partire, assicuratevi di essere in grado di risolvere da soli queste eventuali noie meccaniche.

5 - Si parte: prima, però, studiamo la migliore posizione

Ogni bicicletta è diversa dall'altra, almeno come un giubbotto lo è da un cappotto. Scelta la misura giusta (valgono i consigli del vostro negoziante di fiducia), si passa alla regolazione dell'altezza della sella. Seduti in sella, quando il pedale è al punto morto superiore, la coscia non deve risultare parallela al terreno, ma leggermente inclinata in avanti. Ne tanto meno inclinata all'indietro, perché, in entrambi i casi, un'altezza errata è responsabile di tendiniti, crampi e crea grosse difficoltà nella guida. Per una guida più confortevole e sicura, se siete alle prime armi, valutate la possibilità di alzare un poco il manubrio: in questo modo sarete meno aerodinamici, ma certamente più pronti a manovrare la bici.

6 - Si parte: attenti alla legge!

Una volta che si è su strada valgono le regole del Codice della Strada. Imparate che camminare in doppia fila in bici, anche se molto diffuso, è assolutamente pericoloso e non solo per noi ciclisti. La soluzione migliore è in fila indiana, molto valida soprattutto per le lunghe percorrenze. Ogni cambiamento di direzione, poi, va segnalato, alzando il braccio con un certo anticipo, come se stessimo mettendo la freccia in automobile.

Ricordate: chi ci sta a ruota (cioè ci sta dietro) si fida delle traiettorie di noi che stiamo davanti e, allora, ogni ostacolo, buca o pericolo va segnalato con un certo anticipo. Non esitate ad dare un colpo di voce se, in strada, vedete violata la vostra precedenza: spesso, ahimè, noi ciclisti sembriamo invisibili... Ancora una volta, il consiglio di sempre: tenere rigorosamente la destra!

7 - Si parte: una volta in sella preparatevi ad ogni tipo d'incontro

Di incontri se ne possono fare molti, purtroppo anche non piacevoli. Gli animali più pacifici e sornioni, se importunati, possono mostrarvi il loro lato più aggressivo per difendersi: mucche, cavalli, pecore, capre e quant'altro sarà meglio lasciarli in pace e procedere per la propria strada. Se invece s'incontrano animali (come cani pastori o randagi) meno riservati che non gradiscono la nostra presenza, sappiate che la fuga è il rimedio peggiore. Vincete il timore e fermatevi; scendete di sella anche se vi corrono incontro a tutta velocità: vedrete che da aggressivi diventeranno mansueti, anche se in branco. Uscire insieme a qualche amico può aiutarvi sia di fronte a circostanze come queste, sia nei momenti in cui la fatica inizia a pesare.

8 - Verso casa: inizia il recupero

Prendete l'abitudine, verso la fine della vostra escursione, di rallentare l'andatura progressivamente per favorire il recupero delle forze alle vostre gambe. Uno stop improvviso non è ben digerito dal nostro organismo. È importante che in questa fase non venga meno l'attenzione alla guida: è bene rilassarsi soltanto fisicamente, ma non psicologicamente, altrimenti aumenta il rischio cadute.

9 - Verso casa: dosate le energie

La cosa migliore sarebbe tornare a casa con una dose discreta di energie nelle gambe. Questa riserva ci predisporrà meglio alla prossima uscita, permettendoci di vivere la bici senza traumi ed eccessi, permettendoci di continuare la nostra giornata senza difficoltà, anche una volta deposta la bici. Così facendo la volta dopo si ripartirà con più slancio: è proprio questo il metodo più indicato per migliorarsi e divertirsi sempre di più in sella!

10 - Eccoci a casa: un check alle nostre forze e uno alla bici

Posato il piede a terra, dedichiamoci allo stretching privilegiando le gambe e la muscolatura della parte bassa della schiena. Un po' di attenzione anche per il collo. Finalmente a tavola! Il consiglio dei medici è di iniziare un pasto almeno due ore dopo la pedalata perché lo stomaco potrebbe dare sintomi di "pigrizia". Attenzione, anche, a ciò che mangiamo: privilegiare una dieta mediterranea significa favorire pure il recupero.

Poi tocca alla bici: togliete lo sporco sulla catena (va bene un panno di stoffa) e subito dopo lubrificatela di nuovo. Date un'occhiata al resto della componentistica e assicuratevi che non ci siano anomali giochi nei cuscinetti a sfere dei mozzi, movimento centrale (l'asse che collega le pedivelle) e serie sterzo (reparto cuscinetti del manubrio).

La Città su due ruote

Mappa dei percorsi sicuri, meno sicuri, a rischio, assolutamente da evitare.

Spesso non si usa la bicicletta perché non si conoscono percorsi possibili, e certo perché non si ha sufficiente tempo da dedicare all'esplorazione della città su due ruote, mettendo in conto errori e le ineludibili perdite del nostro prezioso tempo. Ma andare in bicicletta consente di acquisire, spesso, non soltanto un tempo maggiore da dedicare a noi (via le file, le ricerche di parcheggio, ecc...), non soltanto una sicurezza maggiore (le tabelle degli incidenti stradali in città sono molto indicative), ma soprattutto un "terzo occhio" per leggere il quartiere e il posto in cui abitiamo. Andare in bicicletta significa cambiare punto di vista, guardar meglio e da diverse angolazioni – specialmente nei centri storici – e valutare ed accorgersi di barriere o agevolazioni di cui non se ne sapeva niente.

Proponendo l'obiettivo di tracciare una vera e propria mappa della città su due ruote, da destinare ai coetanei o a chi lo richieda, i ragazzi possono essere accompagnati in un viaggio di scoperta nei vari percorsi possibili. Questo viaggio potrà essere tradotto nella elaborazione di una mappa del quartiere, o della città, dove siano individuati alcuni percorsi ciclistici possibili, e classificati sul piano della sicurezza:

I percorsi sicuri (verdi) : quelli che utilizzando piste ciclabili, passaggi nei parchi, viuzze senza auto e isole pedonali permettono di attraversare l'area urbana con sicurezza;

I percorsi meno sicuri (blu) : sono percorsi che, pur mantenendo le ruote su piste prive di sorprese, devono attraversare strade trafficate, o correre in modo contiguo a aree di pericolo.

I percorsi a rischio (rossi) : sono percorsi che per varie ragioni non possono considerarsi sicuri, senza una forte e particolare attenzione del pedalatore. Strade abbastanza trafficate, ad esempio, o in cui si registrano pochi semafori per l'attraversamento e lo "spezzamento" della velocità delle auto.

I percorsi assolutamente da evitare: si tratta di aree e zone dalle quali, per le caratteristiche di viabilità e assetto stradale, è meglio stare alla larga.

Progettazione partecipata

Nel condurre il gruppo di ragazzi, capiterà senz'altro di mettersi intorno ad un tavolino e progettare uno spazio urbano "buono" per andare in bicicletta, magari all'interno di un percorso didattico o in una situazione di concertazione con adulti.

Progettare insieme ai ragazzi non significa che essi debbano pensare soltanto ai loro bisogni e alle loro esigenze, come troppo spesso si intende. Occorre invece condividere con i ragazzi tutte le esigenze e le domande che su un'area vertono: da quelle degli anziani che vogliono riposare, a quelle delle mamme che desiderano far scorrizzare tranquillamente i più piccoli, a quelle di altri ragazzi che desiderano solo avere un campetto per giocare a calcio. La forza della progettazione partecipata è proprio nel proporre ai ragazzi un "viaggio esplorativo" tra i bisogni di tutta la città, e giungere insieme all'elaborare soluzioni utili per tutti i soggetti coinvolti. Altrimenti se i bambini si progettano l'altalena e il parco giochi...che cambia?

Indaghiamo un pò

All'interno delle varie attività da condurre con il gruppo di giovani ciclisti, sarà utile avere alcuni strumenti di indagine tesi a capire bisogni, aspettative, paure di chi va in bicicletta, di chi ha paura che si vada in bicicletta, o di chi non va in bicicletta ma potrebbe facilmente far parte del "popolo a due ruote".

Si tratta di due questionari, che riportiamo nelle pagine seguenti e che, riprodotti in fotocopia, potranno aiutare a tessere nuove relazioni e conoscere meglio le persone del quartiere da parte del gruppo di ragazzi.

Questionario per gli adulti

Sesso M F Città _____ Quartiere _____

Età 20 - 30 31 - 40 41 - 50 51 - 60 oltre 60

Professione _____

Quali sono i vantaggi, nel suo quartiere, di usare la bicicletta?

Quali sono, invece, gli svantaggi?

Quante volte usa la bicicletta?

Ogni giorno Una volta a settimana
Una volta al mese Molto raramente Mai

Come la impiega?

Per andare al lavoro Per fare la spesa Per passeggiare
Altro _____

Accoglierebbe favorevolmente l'istituzione di piste ciclabili, anche a discapito del traffico automobilistico privato?

Sì No Non so

Ritiene che nel suo quartiere o nella sua città la bicicletta sia un mezzo sicuro?

Segni una crocetta da 1 (molto sicuro) a 5 (per niente sicuro)

1 2 3 4 5

Perché?

Consiglierebbe ad un ragazzo o una ragazza di usare la bici?

Sì Solo qualche volta Solo in percorsi sicuri No, mai

Questionario per i ragazzi

(consegnate il questionario ai coetanei, e fatevelo restituire compilato)

Disegna qui la tua bicicletta

Sono un ragazzo e ho _____anni Sono una ragazza e ho _____anni

Dove usi la bici?

Nel cortile di casa Nelle strade intorno a casa Nel parco
Per le strade del quartiere

Quando la usi?

Ogni giorno, anche per andare a scuola Una volta la settimana
Una volta al mese Quasi mai Proprio mai

Cosa pensano i tuoi genitori dell'andare in bici?

Me la fanno usare ogni volta che voglio
Mi dicono sempre di stare attento/a
Dicono che è troppo pericoloso andare in bici in città

Dicono sempre così

(scrivi la frase più comune dei tuoi quando prendi la bici)

" _____

_____ "

Hai paura quando giri in bici?

Sì No, per niente Qualche volta
Solo quando _____

Se hai qualche paura, di chi o di cosa hai paura?

Cosa vorresti per andare in bici più spesso?

Dove avere e trovare informazioni

Musei del ciclismo

Il Club Italia Musei Ciclismo è un'organismo di coordinamento tra i Musei del Ciclismo e della Bicicletta esistenti in Italia, privati e pubblici, aperti al pubblico

Museo del ciclismo Alto Livenza "Duilio Chiaradia - Giovanni Micheletto"

via Businello, 2 - Casa Gaia Da Camino -31019 PORTOBUFFOLÈ (TV)

Direttore responsabile: Antonio Lot

Telefono: 0434/850088 - Fax 0434/780874

Museo della bicicletta do Comune di Ferrara (Assessorato all'ambiente)

via Oroboni, 42 -44100 Ferrara

Direttore responsabile: Gianni Stefanati

Telefono 0532/56677 - 56767 - Fax 0532/55035

Museo del ciclismo Alfredo Binda - c/o Comune di Cittiglio (Ass. allo sport)

via Provinciale 32- 21033 Cittiglio (VA)

Direttore responsabile: Ettore Rossoni

Telefono 0332/601467 - Fax 0332/601141

Museo della bicicletta - "Giannetto Cimurri"

via Porta Brennone, 17 -42100 Reggio Emilia

Direttore responsabile: Giannetto Cimurri

Telefono 0522/454858 - 438692

Museo del ciclismo Colle Gallo

Santuario del Colle Gallo - 24060 Gaverina Terme (BG)

Direttore responsabile: Alessandro Mazzoleni

Telefono 035/824269 - 288880 - Fax 035/224453

Museo del ciclismo Learco Guerra

piazza Broletto, 9-46100 Mantova

Direttore responsabile: Otello Pozzi

Telefono 0376/327929 - Fax 0376/368948

Museo del ciclismo Ghisallo

Santuario Madonna del Ghisallo - via Garibaldi - 22030 Magreglio (CO)

Direttore responsabile: Fiorenzo Magni

Telefono 031/965175 - Fax 031/329983

Museo del ciclismo I campionissimi - "Costante Girardengo - Fausto Coppi"

C/o Comune di Novi Ligure (Assessorato allo sport)
via Giacometti, 22- 15067 Novi Ligure (AL)
Direttore responsabile: Romano Cabella
Telefono 0143/772 1 - Fax 0143/772200

Museo della bicicletta Tino Sana

via Fili Roncelli, 1 - 24030 Almenno S.Bartolomeo (BG)
Direttore responsabile: Costantino Sana
Telefono 035/540035 - 540820 -Fax 035/540820

Museo storico della bicicletta - "Toni Bevilacqua"

piazza Commercio, 15 - 32039 Cesiomaggiore (BL)
Direttore responsabile: Sergio Sanvido
Telefono 0439/438284 - Fax 0439/43009

Alcuni libri sul ciclismo

Titolo **Bartali, Coppi. Mai nessuno come loro**
Autore **Negri Rino**
Prezzo **e 23,24**
Dati **160 p., ill.**
Anno **2001**
Editore **Reverdito**
Collana **Sport**

Titolo **Fuga dall'ordinario. Misteri e protagonisti del ciclismo**
Autore **Zomegnan Angelo**
Prezzo **e 38,73**
Dati **160 p., ill.**
Anno **2001**
Editore **Proedi Editore**

Titolo **Giro d'Italia. Le storie e le foto più belle della leggenda rosa**
Autore **Castelnovi Giuseppe; Bergonzi Pier**
Prezzo **e 12,91**
Dati **160 p., ill.**
Anno **2001**
Editore **SEP**

Titolo **Piccolo trattato di ciclosofia**
Autore **Tronchet Didier**
Prezzo **e 11,36**
Dati **160 p.**
Anno **2001**
Editore **Pratiche**
Collana **Nuovi saggi**

Titolo **Cara bicicletta... Guida per i pedalatori della domenica**
Autore **Stagni Ernesto**
Prezzo **e 13,43**
Dati **120 p., ill.**
Anno **1999**
Editore **CLUEB**

LEGAMBIENTE:

La carta di identità'

Età: 22 anni

Occhi: verdi

Statura: 115.000 soci

Peso: 1000 Circoli locali, 1000 Bande del Cigno

Segni particolari: un cigno verde

Stato di famiglia: coniugata

Nome del coniuge: il pianeta "è l'unico che abbiamo"

Prole: 40.000 bambini e ragazzi che fanno parte delle Bande del Cigno, 20 comitati regionali, 600.000 volontari che hanno partecipato nel 2001 a Puliamo il mondo, 120.000 partecipanti a Spiagge pulite, 150 città visitate in 13 edizioni del Treno Verde, 8.000 Km di coste percorsi ogni anno da Goletta Verde, 11.000 le classi e 200.000 studenti protagonisti di Nontiscordardimé - Scuole Pulite, 2.000 strade chiuse al traffico in occasione di Cento strade per giocare, 103 capoluoghi di provincia passati ogni anno al setaccio dal rapporto "Ecosistema Urbano" e "Ecosistema Bambino", 60.000 lenzuola Mal d'Aria stese ogni anno dai cittadini a finestre e balconi, 300 monumenti monitorati e migliaia di ore di visite guidate durante Salvalarte

La sua frase preferita:

"pensare globalmente, agire localmente".



UISP
UNIONE ITALIANA
SPORT PER TUTTI

Uisp, ovvero Unione Italiana Sport Per tutti: siamo in 980.000, cittadini di sport, tecnici, dirigenti e volontari. Praticiamo le attività sportive che più ci piacciono, nella maniera che scegliamo, in 13.000 club e società sportive in tutta Italia. Puoi trovarci in ogni città e in tutte le regioni, rivolgendoti ai nostri Comitati o in internet: www.uisp.it. Ci piace correre e pedalare per qualche cosa. Abbiamo cominciato negli anni '70 con "Corri per il verde" e "Corri per la salute". Non ci siamo più fermati, con Vivicittà e Bicincittà ancora oggi corriamo per i diritti, per la pace, per la terra, per la solidarietà. Pensiamo che non c'è diritto allo sport senza il diritto ad un ambiente pulito. Siccome il primo ambiente da tener pulito è il proprio corpo, promuoviamo campagne contro il doping, per uno stile di vita attivo, a tutte le età, senza badare troppo a chi è più bravo o "diversamente abile". Puoi trovarci nei parchi, nei centri urbani o nelle periferie dimenticate, le periferie sociali, con gli immigrati e i minori a rischio, a fare "sport a tua misura". Ti aspettiamo.

La campagna Pedalando Pedalando è organizzata da:

Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti
Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale
via Nomentana 2 00161 Roma tel. 0644121
www.infrastrutturetrasporti.it

Legambiente
via Salaria 403 00199 Roma tel. 06862681
www.legambiente.com legambiente@legambiente.com

in collaborazione con:
UISP
Largo Nino Franchellucci 73 00155 Roma tel. 06439841
www.uisp.it uisp@uisp.it