

Lettera Aperta

Da anni sono il responsabile del settore viabilità ciclistica e piste ciclabili della

Federazione Ciclistica Italiana –Regione Lazio.

Questa secolare Federazione, si pone, come sempre, al servizio degli Amministratori

Politici in occasione del ricambio 2013.

Di seguito, se pur in forma sintetica, propongo ai nuovi presidenti, sindaci e

consiglieri, gli argomenti “da non perdere” per lo sviluppo della ciclabilità sempre

in armonia con gli altri mezzi della strada.

In prima linea :

ESISTENZA del CICLISTA e lo SPAZIO a lui riservato

Nei fatti,il ciclista, sembra un fantasma che pedala sulle strade.Nemmeno dove lo si

scorge in gruppo è stata collocata la segnaletica di pericolo “Presenza di ciclisti”.

Allora si puo' affermare che i cinghiali siano più fortunati!

Signori Amministratori,Vi assicuro che noi esistiamo,siamo tanti che ogni mattina

pedaliamo in bicicletta, ci muoviamo per andare al lavoro,all'universita',per praticare

una benefica attivita' sportiva.L'unico torto è quello di non farsi sentire almeno come

le auto,le moto,i bus.

Ora rivendichiamo con forza il nostro diritto ad avere lo SPAZIO come il pedone o il

motorizzato. Nell'ambito della riqualificazione urbana, progettiamo insieme le varie

tipologie di interventi per offrire al ciclista più autonomia, visibilità e sicurezza.

Sono convinto che le infrastrutture ciclabili, a differenza di tante altre, migliorano

l'immagine delle aree urbane.

AGONISMO

I nostri tesserati sono in gran parte ciclisti agonisti.

Essi rischiano incidenti più degli altri durante gli allenamenti a causa delle fasi di simulazione-gara nelle strade aperte al traffico motorizzato.

La loro attività si fa' ancora più difficile perchè continuamente in balia dell'umore

degli altri utenti della strada e talvolta anche di ciclisti cittadini esageratamente

accecati di fondamentalismo.

Le piste ciclabili, inoltre, non permettono le alte velocità degli agonisti.

In considerazione che l'attività agonistica è scuola formativa per i giovani e non,

che il ciclismo agonistico su strada piace a numerosi pedalatori, vedi l'avventura,

la velocità, il virtuosismo acrobatico, dobbiamo assolutamente limitarne i danni □ □

realizzando alcuni spazi chiusi al traffico e gestiti dalle associazioni sportive.

In tal senso propongo la costruzione di impianti polivalenti chiusi al traffico motorizzato

in cui sia inserito il CICLODROMO di 4-5 km. Ai margini di Roma Capitale ce ne

vorrebbero almeno 4.

Per tutti i cittadini sarebbe un magnifico luogo d'incontro, per gli Agonisti la gioia

di scatenarsi senza tanti pericoli esterni e per chi investe Euro, un vero affare!

BANDA RUMOROSA

E' indispensabile per separare la corsia ciclabile dagli altri flussi veicolari e per

attivare l'attenzione del conducente distratto.

La banda rumorosa con catarifrangente ,diventa "salvavita"lungo le strade provinciali

in uscita dalle citta' a causa di un differenziale della velocita' notevolmente aumentato

fra i vari mezzi.

BENEMERENZA

Diciamolo con forza:il ciclista è un cittadino benemerito della società.

La mia affermazione non vuole gettare scompiglio ma solo dare oggettivamente

ad una categoria di persone il riconoscimento che merita per il coraggio di muoversi

fra il caos senza tanti piagnistei.

Il ciclista ha un carattere particolare,straordinario,granitico e sensibile,individualista

generoso,severo con se stesso,spinto da una smisurata voglia di liberta' .

Si muove nella citta' come una farfalla che ama il paesaggio più di ogni altra cosa.

Niente a che vedere con gli uomini "fermi" sulle altre due ruote dalla marmitta

alterata per destare l'attenzione su di lui!Meschino,tutti,invece,guarderanno la sua moto.

Signori politici,fidatevi di chi vuol essere protagonista della nuova era.

BICI SI□□□□

Simbolo di una vita rispettosa della societa' e dell'ambiente-fa' conoscere il territorio

in profondita'-fa' bene al corpo ed allo spirito-consente un continuo risparmio di tempo

e denaro-e' silenziosa-occupa poco spazio-educa i giovani all'equilibrio ed alla circolazione

su due ruote-non inquina l'aria-si abbina facilmente con gli altri mezzi-il ciclista è

rispettoso degli altri utenti-consente di essere puntuale nelle percorrenze-competitivo con gli altri mezzi di superficie in città' sulla distanza 3-5 km.-quando si pedala si respirano meno sostanze inquinanti che in auto-favorisce i contatti con gli altri-il ciclista si sente gratificato-mezzo rivoluzionario-annulla le differenze sociali-rispetta l'ambiente-facilita il piccolo trasporto-mezzo democratico-facilita gli acquisti al centro-rispetta i monumenti ed il suolo-aiuta la circolazione motorizzata ad essere più fluida-rende i giovani indipendenti dal mezzo pubblico e del motore-evita la seconda auto in famiglia-da nuovo significato al tempo che scorre-diminuisce i costi della manutenzione stradale-meno malattie più tempo per il lavoro e la famiglia-la bici consente di ritrovare l'equilibrio dopo essersi tolto quel senso di onnipotenza che dà la macchina-

BICI NO

Non si addice ai portatori di certe malattie-è pericoloso pedalare perchè si è instabile sulle

due ruote e per la concomitanza con mezzi notevolmente più veloci e pesanti-

si suda spesso-si fatica abbastanza in salita-è poco veloce-si trasportano poche merci-

pericolosissimo pedalare sulle strade di notte-determina dolori in alcune parti di appoggio,

non si possono usare abiti eleganti soprattutto se ci sono salite o fa' caldo-non si è rispettati dagli altri utenti della strada-si pedala male in caso di pioggia -è facile essere vittima di furti-non si addice per le lunghe distanze-in italia ancora vige la fama di poveracci.

BIKE SHARING

Dove è ben gestito,il bike sharing ha successo!Naturalmente dev'essere un servizio

utile per tutta la comunita' di riferimento:lavoratori,studenti e turisti.

Le tariffe devono essere agevolate per gli abbonati Metrebus con la gratuita' per gli

spostamenti veloci(30 minuti).

E' decisiva la collocazione delle postazioni dando la precedenza ai parcheggi

intermodali ed al centro storico.Le card ricaricabili si devono trovare anche nei

tabaccai.Il Bike Sharing ben organizzato convincerebbe numerosi utenti a lasciare

l'auto in un parcheggio ed eviterebbe di trasportare la bici personale sul mezzo pubblico.

Ben venga,infine,l'ingresso del privato in cambio della pubblicita' sulle bici purché non

si perda mai di vista il servizio sociale del bike sharing.

CASCO

Non è obbligatorio per tutti i ciclisti ma il sottoscritto lo consiglia anzi desidererebbe che

lo diventasse tale.La testa è un pendolo che va' sempre in cerca di qualcosa di duro per

suonare anche quando ci si muove poco.Poi,li dentro ci siamo tutti noi!

COMUNICAZIONE

E' assolutamente necessaria la costante comunicazione fra chi gestisce la mobilita' e

gli utenti affinché migliori la cultura della convivenza.□□

La mobilità ciclistica, essendo utenza debole e quindi più esposta a problemi, richiede

un'attenzione particolare da parte di chi amministra.

La pubblicità deve stimolare, incuriosire e coinvolgere i non addetti ai lavori e non

deprimerli con frasi desuete “...e adesso pedala....sudore e fatica ecc”.

Meglio ancora, se le campagne a favore del ciclista vengano condivise con le associazioni

del settore.

CONVIVENZA

Si tratta di un lungo sforzo culturale da fare insieme con le varie realtà del territorio : i pedoni, gli automobilisti, i motociclisti ed i camionisti.

Tutti devono far crescere la cultura del buon senso ma i tecnici devono separare

assolutamente i flussi veicolari, compreso quelli fra pedoni e ciclisti.

Bisogna ammettere che in proporzione, i ciclisti, sono i più svantaggiati perché hanno

pochi spazi a loro dedicati ,molti di questi esageratamente costosi altri iniqui come le

ciclopedonali romane.

DISINCENTIVI

Carissimi politici, per correggere le cattive abitudini in nome della migliore qualità'

della vita di tutti, ci vuole coraggio con il rischio d'impopolarità' se pur momentaneo.

Basta con leggi troppo spesso disattese.

Multare certe infrazioni e devolverne una parte delle stesse alla ciclabilità' non è

ingiustizia ma una naturale conversione verso la concreta politica sostenibile.

Qualche proposta :

-moto,motorini,inquinanti,rumorosi e pericolosi,devono pagare almeno una tassa

annua per accedere nella ZTL.

-le micro car,occupando lo spazio di una piccola auto,devono pagare come quest'ultime

per accedere nelle ZTL.

-inasprire le multe per i silenziatori monomessi delle moto,Harley comprese.

-limitare la velocita' dei motorizzati nelle strade di scorrimento cittadino con la

moltiplicazione degli Autovelox.

-sanzionare la sosta dei mezzi sulle piste ciclabili e negli scivoli dei marciapiedi. □□□□

□□

FINANZIAMENTI

Partendo dalla dichiarazione di Amsterdam(22 giugno del 2000)che ribadisce

l'importanza della bicicletta nella mobilità sostenibile e nell'educazione dei

giovani, chiediamo con urgenza il finanziamento statale e locale delle varie

azioni a favore della ciclabilità.

Molti impegni sono stati disattesi negli ultimi anni: zero finanziamenti statali, niente

allo sviluppo dei piani quadro approvati, ferma è la Roma-Fiumicino nonostante che

la Regione, tanto tempo fa', abbia stanziato 1.760.000 Euro.

Infine, ritengo utile la collaborazione di sponsor privati per la costruzione di piste ciclabili,

di ciclodromi o la fornitura di servizi come il bike sharing.

GIOVANI

Troppe mini bici sono in cantina! Come dare torto ai genitori visti i pericoli della strada?

Quello che sorprende, però, è che gli stessi, cedano facilmente alle pressioni del

quattordicenne per l'acquisto del motorino senza o quasi la naturale esperienza ciclistica.

Bisogna assolutamente colmare questa lacuna con varie iniziative;

-percorsi pilota borgate –scuole elementari con accompagnatori.

-corsi scolastici tenuti dai vigili urbani,dai professori di educazione Fisica o tecnici .

-spazi chiusi in prossimita' delle popolose borgate per far incontrare e divertire i

ragazzi con la bicicletta.Tali impianti saranno gestiti dalle associazioni sportive.

-gite turistiche ben organizzate con particolare attenzione alla sicurezza.

-campagne promozionali con testimonial in cui si ribadisca che il ciclismo non è

solo fatica ma è l'azione degli ardimentosi,di chi non vuole essere schiavizzato e

fermato dal motore,di chi vuol essere protagonista di una straordinaria rivoluzione

culturale pacifica.

IMMAGINE

Vi siete mai chiesti perche' nella realizzazione di spot pubblicitari destinati al benessere

del corpo si mostrano spesso giovani in bicicletta?Perchè questo strumento è il simbolo

di una vita in salute,dinamica, rispettosa della societa' e dell'ambiente.

Signori politici,convincetevi,l'uso della bicicletta illumina la nostra bella Italia come un

vestito colorato.Noi vi stiamo vicini,basta iniziare subito concretamente.

INCENTIVI

Tutti i politici in quest'ultima tornata elettorale hanno ribadito l'importanza di

perseguire il merito e valorizzare le buone abitudini.

Chi più del ciclista merita tale attenzione?

Le Amministrazioni potrebbero dimostrare il loro interesse verso questo utente con

azioni a costi irrisori :

-autorizzare il parcheggio-bici negli spazi condominiali,nelle scuole,nelle stazioni,ecc.

-accesso nelle aree pedonali o strade/ponti chiusi al traffico

-sosta avanti alle auto negli incroci con semaforo

-corsia ciclistica contromano in alcune strade a senso unico ,ecc.Ecc.

INTERMODALITA'

La combinazione bicicletta-mezzo pubblico e bike sharing è perfetta per la soluzione

della mobilità' cittadina.

Si fa' duro il trasporto della bici in vettura e figuriamoci se in massa.

Il bagaglio permesso nelle vetture Metrebus di Roma è di cm.50x30x25,Questo vuol

dire che la Bici pieghevole Brompton è appena sopportata(cm 58,5 x56,5x27 con un peso di kg.9-12,5),figuriamoci quella normale.

Per salire in vettura con la bici ci vuole lo spazio dedicato a questo mezzo ,al

limite eliminando qualche sedile visto che in citta' si scende e si sale frequentemente.

Decisivo è la facile collocazione della bici e la liberta' di scendere e salire senza tanti impedimenti.Prima di salire,il ciclista deve conoscere la disponibilita' di posti(o ganci)

liberi attraverso un segnale luminoso esterno alla vettura.

Solo in questo modo,si puo' salire con la bici in tutte le fasce orarie.

Attualmente,su gran parte delle vetture Trenitalia,si sale con la bici smontata ed

inserita nella sacca di dimensioni :cm 80x110x40.□□

LAVORO

Lo sviluppo della ciclabilità favorisce numerose occasioni di lavoro che

andrebbero facilitate con incentivi e tasse agevolate. Di seguito qualcuna:

-cicloofficine

-editoria specifica per il turismo ciclistico e la manutenzione del mezzo.

-officina mobile in prossimità delle piste ciclabili/ciclodromi/ciclostrade turistiche.

-ciclo taxi o ciclo trasporti

-bici grill e bici hotels ecc.

MANUTENZIONE

La pista ciclabile trascurata è il massimo disincentivo per incoraggiare gli indecisi a

frequentarla.

La manutenzione dev'essere costante e facilitata dall'uso di macchine moderne

eliminando paletti e steccati laterali spesso inutili.

MARCIAPIEDE

Il marciapiede è la strada dei pedoni e non dei ciclisti.

I due soggetti non possono convivere insieme per le differenti velocità, altro che

ciclopedonali alla romana.

Solo il marciapiede largo almeno 3-4 mt può accogliere rispettivamente una o due

corsie ciclabili. Naturalmente, il flusso ciclabile dev'essere comunque distinto e ben

visibile dai pedoni.

La pavimentazione migliore rimane l'asfalto: liscio, duraturo e facile da coprire.

PARCHEGGI

Sono accattivanti ed utili ma prima ci vogliono le piste ciclabili.

Meglio se coperti.

PAVIMENTAZIONE

Personalmente insisto con l'asfalto, è liscio, duraturo, facile da riparare. Lo userei

sempre anche nelle ville come si fa' in Olanda. Una striscia di due metri e si

attraversano le foreste ed i campi di tulipani senza tanti sobbalzi. Una favola!

Qui, invece, per farla sempre complicata, pseudo ambientalisti, vogliono le piste

lungo i fiumi o nei parchi in Biostrasse.

Non sono un'esperto di tale materiale e quindi dovrei stare zitto ma almeno

consentitemi di pormi qualche domanda in merito: è scorrevole? E' facile forare con

le ruote lisce? Quanto costa? E la manutenzione futura?

PIANO QUADRO DELLA CICLABILITA'

Nei piani quadro (quello di Roma Capitale è stato approvato il 24 4 2012-la

Provincia il 18 9 2012 ed il futuro MasterPlan della regione Lazio)c'è tanto

riferimento al libro verde della Unione Europea (2007).

In quello romano c'è di tutto per realizzare la mobilità' sostenibile ma poco

in riferimento alle infrastrutture per insegnare e divertire i giovani ciclisti

nonostante che il sottoscritto a nome della FCI-Lazio lo abbia sollecitato il

31 10 2010 nella fase di realizzazione del Piano(vedi allegato).

Altro discorso è il tempo di realizzazione.Semplicemente,disatteso.

PISTE CICLABILI

Le piste ciclabili sono necessarie per convincere la massa alla ciclabilità offrendo

più sicurezza.Prima,pero',viene il riconoscimento dello spazio riservato a chi

pedala sulle strade.

Il ciclista si accontenta anche della corsia ciclabile disegnata sull'asfalto ma

almeno che sia separata dalle auto con una banda rumorosa.

E' importante il suo fondo,la sua manutenzione ma ancora di più dev'essere

“utile,lineare,messa in rete con poche salite e punti sos”.

Ogni nuova strada dovrebbe prevedere insieme al marciapiede anche la corsia

ciclabile. Naturalmente, nei centri storici o nelle zone Z30 si circola liberamente

in bicicletta. Consiglio vivamente di non pedalare nelle corsie riservate ai Bus ed

ai Taxi se strette come quelle romane.

RISPARMIO

Due anni fa' sono andato in Olanda deciso a capire il loro fenomeno ciclabile.

Grazie all'amica Marli , ho intervistato un po' di ciclisti.

Me li immaginavo appassionatissimi di ciclismo invece la maggioranza pedalava

perchè risparmiavano tanti soldi e tempo.

Ed i giovani? Pedalavano svogliatamente e preferivano la moto alla bici.

Mi accontenterei che tale abitudine si realizzasse anche a Roma!

SICUREZZA

E' inutile ribadire che andare in bicicletta è pericoloso per sua natura ma lo diventa

ancor di più se ci si muove in balia di utenti su mezzi più veloci e pesanti,talvolta

distratti ed incoscienti.

L'automobilista è guidato dall'umore e quando ha fretta nessun autovelox ne limiterà

la velocità del mezzo.Con quest'ansia,la bellezza del pedalare,è solo una fantastica utopia.

Se posso,scappo su strade o parchi alternativi,dov'è possibile ascoltare la musica,

altrimenti, mi rimetto al destino pedalando con l'occhio bionico. ☐☐☐

Ci siamo capiti:l'ideale è la pista ciclabile lontana dalla viabilità ordinaria ma intanto accontentiamoci dello spazio disegnato sulla strada con tanto di banda rumorosa.

Ed i trabocchetti ?Non ne parliamo,c'è di tutto per scoraggiare il ciclista :

buche enormi,tombini con le grade in linea,sportelli che si aprono improvvisamente ecc.

Signori politici,qualcosa potete e dovete fare subito per noi:

-punire con forza l'auto in doppia fila inasprendo la multa.

-impegnatevi a rivedere la legge che autorizza la collocazione delle pellicole oscuranti

sui vetri posteriori delle auto.Non vediamo se c'è il conduttore e quindi la possibile

sportellata.Qual'è l'utilità sociale di simile attrezzatura?Forse per sembrare importante

come Voi onorevoli o un famoso attore?Povera Italia!

TURISMO

Il turismo in bicicletta è l'essenza del ciclismo.Amavo tantissimo le gare sino ai giorni

della francigena da Canterbury a Taranto in solitaria. Era quello che cercavo.

Quel vento in faccia non aveva l'eccitazione della gara ma il profumo della libertà'.

Le soste incantate sul mondo mentre l'orologio si fermava in meditazione con me.

Un panino, qualche foto e via per arrivare all'altra curva.

Signori politici, il paradiso italiano vale la pena di essere conosciuto e noi ciclisti

sappiamo come visitarlo. Vale proprio la pena di spendere un po' di Euro per le

ciclostrade, per il turismo sostenibile.

La Provincia di Roma ha già i suoi corridoi per uscire dalla Capitale ma vanno

sottolineate le strade più pedagate: la PC Tevere sino a Fiumicino-la Cristoforo Colombo,

l'Appia Antica sino a Castel Gandolfo, la litoranea da Ostia a Torvaianica, da Tor

Vergata a Frascati, da Fiumicino Aeroporto a Fregene, la via Tiberina, la via

Tiburtina sino a Tivoli(è pericolosa ma utile per raggiungere le strade stupende)

ed il giro del Lago di Bracciano.

Da non perdere le ciclostrade tematiche come la Francigena Laziale,zona Etrusca,

S.Francesco nella Valle Reatina,le strade di San Benedetto,il mare di Sabaudia

con il Parco del Circeo e le vie dei prodotti tipici regionali.

E' fondamentale la letteratura sull'argomento con traduzioni in varie lingue e

le notizie utili come il profilo altimetrico del percorso.

UFFICIO BICI

E' l'osservatorio del movimento ciclistico nel Comune o nella Regione.

Ha compiti di pianificazione,programmazione,progettazione integrata,manutenzione,

comunicazione, monitoraggio e valutazione della ciclabilità'.

E' decisiva la consulenza delle associazioni solo se queste rappresentano tutte le varie attività' ciclistiche, dalla mobilità' all'agonismo, dal turismo al bike sharing ecc.

VISIBILITA'

Chi è investito dall'auto e motorino si sente rispondere "non ti ho visto".

Questo dimostra con quanta distrazione si guida.

Vestiamoci pure con i colori ben evidenti, di notte mettiamo il giubbotto rifrangente ed accendiamo le luci sulla bici ma rimaniamo vigili. Alzare il braccio per cambiare

direzione serve a poco se l'automobilista sta' scrivendo una SMS, meglio guardarlo

in faccia e semmai, alle brutte, non girare.

Signori politici, noi ciclisti, come ben leggete, qualcosa facciamo per muoverci in modo

sostenibile, tutto il resto, con precedenza lo spazio che ci è dovuto, lo dovete fare Voi. □ □ □ □

pratica sportiva.....bisogna sostenere con forza le iniziative che interessino la periferia

cittadina...."diceva l'On. Gianni Rivera, presentando il suo programma per la Capitale.

Nel frattempo doveva nascere la "Città dello sport",50 ettari a Tor Vergata(Roma) con numerose infrastrutture per il calcio,il basket,il nuoto,il volley ,l'atletica ma niente per il ciclismo .

Comunque non se ne è fatto niente!

Sarebbe sufficiente individuare poche strade scarsamente frequentate o terreni incolti per farne un circuito chiuso e dare il via a tanti giovani per il radicale rinnovamento del ciclismo.

Per far incontrare i giovani e rassicurare le famiglie c'è bisogno della capillarità dei ciclodromi, **u**
no

ogni comune e municipio

.Per soddisfare la tendenza degli amministratori locali è accettabile che l'impianto **sia polivalente a patto che si rispetti l'autonomia delle varie specialità**

Bastano 600-2.000 metri per dare le prime nozioni agonistiche ai ragazzi e 3.000/4000 metri per proporre uno spettacolo ciclistico di alto livello.

IL CIRCUITO CICLISTICO PER LA BICI DA STRADA

E' un'anello stradale asfaltato,interdetto al traffico motorizzato ed ubicato preferibilmente nei pressi

delle aree urbane, nei parchi, nei complessi sportivi e scolastici. La chiusura delle strade dev'essere autorizzata attraverso l'ordinanza comunale come avviene per la piazza da riservare al mercato vista l'importanza sociale di questi impianti.

Per il ciclismo andrebbe bene la chiusura il martedì ed il giovedì dalle 15 alle 19 nonché la domenica dalle 7 alle 13.

L'impianto va collegato alla popolosa borgata attraverso il percorso segnalato e protetto come la pista ciclabile.

Qui i giovani s'incontrano e si "scontrano" in bicicletta, sognano di emulare i campioni più famosi ed acquisiscono l'abilità sulle due ruote.

LO SCOPO DEL CICLODROMO

a) favorire l'incontro dei giovani appassionati di ciclismo in un'ambiente interdetto ai mezzi motorizzati.

b) consentire a sportivi di più specialità (vedi pattinaggio, atletica ecc) di sviluppare la loro passione.

c) promuovere l'attività ciclistica fra i ragazzi attraverso lo studio degli elementi basilari,

le metodiche di allenamento e la partecipazione alle gare.

d) educare i giovani ciclisti alla mobilità cittadina ed alla comprensione della sua segnaletica.

e) offrire al pubblico presente gare spettacolari totalmente visibili.

f) dare alle società che fanno gestire l'impianto il giusto ritorno di soddisfazione.

LE FASCE DI ETÀ INTERESSATE

a) fino a 6 anni, la prima conoscenza con la bicicletta in un piccolo anello pedalando liberamente.

b) fino a 10 anni, nello spazio riservato alle prove di abilità, educazione stradale e gincana.

Insieme al direttore sportivo si fa conoscenza del circuito ma senza sprintare.

c) dagli 11 anni si prende possesso del ciclodromo per dare sfogo a tutta la passione per la bicicletta.

1. DI BASE

Ogni impianto va sottoposto alle norme emanate dal decreto del Ministero dell'Interno 18 Marzo 1996 e le integrazioni del 6 Giugno 2005 "Norme di sicurezza per la costruzione e l'esercizio degli impianti sportivi". E' di primaria importanza precisare il tipo di attività che si vuole svolgere, le varie zone e settori, i varchi, il deposito dei materiali esterni, i sistemi antincendio, il servizio sanitario, l'eventuale televisione a circuito chiuso ecc.

Di seguito alcune indicazioni pratiche per la realizzazione del ciclodromo:

a) l'intera area va delimitata con rete, transenne ecc ed interdetta ai non autorizzati. E' importante

che il circuito sia localizzato nei pressi del centro abitato.

b) lunghezza minima mt.600 e massima 2.000(gare ad alto livello intorno ai 3.000/4000mt.).

Tanto per essere concreti,le competizioni con mezzi molto più veloci della bicicletta come le moto GP o la F1,si effettuano senza tante chiacchiere su circuiti che variano dai 3,340 mt. di Montecarlo ai 7,004 di Francorchamps in Belgio.

c)larghezza minima della carreggiata mt. 5

d)pendenza ottimale max . 8%

e)rettilineo minimo prima della linea d'arrivo mt.130 e dopo 30.

f)raggio minimo di curva mt.15

g)area minima mq 10.000

h)pavimentazione in conglomerati bituminosi asfaltosi o sintetico-cemento.Drenaggio dell'acqua.

Da notare che quello sterrato,anche se di facile reperimento non è utile alla causa del ciclismo su strada.

i)fascia di rispetto libera da qualsiasi ostacolo larga mt.1,50.

l)eventuali pali ed alberi amovibili vanno coperti con materiali idonei ad attutire l'eventuale impatto.

m)i cartelli devono essere leggibili da 15 mt. e collocati sul lato destro(sinistro se la curva è a destra)

n)l'attraversamento pedonale v` collocato lontano dalle curve e dal rettilineo d'arrivo.

o)facilitare l'ingresso ai disabili e stabilire il settore per il pubblico.

p)E' indispensabile considerare l'area dedicata ai bambini di età inferiore ai 5 anni e quella per le prove di abilità dei giovanissimi sino a 10 anni.

q)nei pressi dell'arrivo v` montato il palco per la conduzione,l'animazione e la premiazione.

NB:la confusione dei doppiaggi in un circuito breve

a)attualmente,nelle gare in linea,il corridore staccato dal gruppo principale con più di 3 minuti viene

spesso estromesso dalla corsa per motivi di sicurezza.

b)circuito tipico:G.P.Liberazione 2007 a Roma.Un giro km 6.Miglior tempo sul giro 8'40".

Massimo distacco fra il primo e l'ultimo corridore 1'40".

7 minuti senza vedere la corsa. Un'enormità!

c) con il circuito di 3 km, il tempo sul giro sarebbe di 4'20", considerando lo stesso distacco fra i corridori di 1'40", il pubblico li vedrebbe ogni 2'40". Tutte le gare in linea o qualche tappa del Giro (neutralizzazione del tempo all'ingresso) si potrebbe concludere in circuito.

d) infine, per chi vuole la perfezione, è sufficiente applicare ad ogni bicicletta l'apposito sensore.

1. INFRASTRUTTURE

a) segreteria operativa.

b) spogliatoio atleti .

c) Infermeria ed antidoping .

d) acqua diretta comunale o serbatoio a parte.

e) bagni chimici mobili. Mediamente 1 ogni 250 persone.

f) spazio riservato all'ambulanza

g) stand per abbigliamento ciclistico e noleggio biciclette.

h) zona servizi e ristoro

i) parcheggio per le biciclette nell'interno

l) parcheggio all'esterno di auto/moto.

l) predisporre l'illuminazione anche con pannelli solari per gli allenamenti in notturna.

m) tavoli e sedie pieghevoli

n) magazzino per depositare il materiale all'esterno.

o) stand per la riparazione della bicicletta.

NB: nei circuiti chiusi temporaneamente si possono collocare in zona mezzi mobili anche usati come roulotte o prefabbricati per adibirli a segreteria, spogliatoio, infermeria e magazzino.

BANDI, CONTRIBUTI, FINANZIAMENTI E CREDITI PER LO SVILUPPO DELL'IMPIANTISTICA SPORTIVA .

a) solitamente l'iniziativa parte dal Comune o dalla Provincia che recependo la richiesta di numerose associazioni locali ,dopo aver constatato la bontà delle loro istanze, si attivano per sviluppare e realizzare il progetto attraverso un Bando specifico.

Il Contributo,derivante spesso da fondi collocati in Bilancio dalla Regione,non supera il

50% del costo totale dell'opera.Gli aventi diritto riceveranno il 70% di tale somma alla presentazione del certificato"inizio lavori" ed il saldo alla loro conclusione.

b) "Bando di finanziamento per la realizzazione di circuiti protetti di ciclabilità ad esclusivo uso dei ciclisti da utilizzare per allenamenti e gare delle categorie giovanissimi di età superiore ai 10 anni,esordienti,allievi,juniores ed amatori".E' il fac simile di quanto avviato dalla Provincia di Pistoia con determinazione n.379 del 20/3/2006,protocollo n.38600.

Importo elargito 36.321,70 Euro(14.321,70 al comune di Massa e Cozzile,22.000 al comune di Ponte Buggianese).In esso si stabilivano i soggetti che concorrevano alla realizzazione ed alla gestione dell'impianto,la data di scadenza per la presentazione delle domande ed i componenti della commissione formata per valutare i progetti pervenuti.

c) solitamente gli assessorati interessati sono i seguenti:viabilità,ambiente,sport con la consulenza della Federazione Ciclistica Italiana e gli Enti territoriali di promozione sportiva.

d) in allegato all'apposito modulo del Bando si richiedono i seguenti documenti:

-progetto di massima

-scopo dell'infrastruttura

-elaborati grafici e foto

-tempo di esecuzione

-gestione con orari

-eventuale autofinanziamento come ingresso a pagamento

-potenziale utenza

-accesso ai disabili

-parere della Federazione Ciclistica Italiana ed Enti

-se l'impianto è polivalente, stabilirne l'alternanza delle varie specialità.

e) Credito sportivo

Gli Enti pubblici, le Federazioni, gli Enti di promozione, le associazioni sportive ed ogni altro Ente morale che abbia finalità ricreative e sportive senza fini di lucro sono ammessi al credito sportivo.

Sono finanziabili gli interventi per la costruzione, l'ampliamento, l'attrezzatura, il miglioramento

di impianti sportivi, l'acquisto delle aree ed i relativi immobili.

La durata dell'ammortamento è di 10 anni con la possibilità di elevarlo a 15.

f) Ciclodromi a Roma in particolare.

Le associazioni e tutti gli interessati alla costruzione di circuiti ciclistici devono rivolgersi

al Dipartimento XX-III U.O.A. Promozione Sportiva e Gestione Impianti, via Capitan Bavastro 94, 00154 Roma. Nell'ambito dell'UOA è stata istituita la IV U.O.T. con compiti prevalentemente

tecnici per assistere tra l'altro i Municipi nelle attività da questi svolte nel campo dell'impiantistica sportiva. L'Ufficio segue la progettazione di interventi su aree comunali per la costruzione di nuovi impianti sportivi.

Il "Piano Quadro Programmatico dell'impiantistica sportiva romana" deve inserire al più presto i ciclodromi per avviare all'agonismo tanti giovani delle grandi città spesso dispersi nei meandri di

Internet o di altre specialità sportive. Si consiglia, per ogni informazione, di rivolgersi alla F.C.I.

o agli Enti di promozione sportiva.

NB: più avanti ogni dettaglio sulle autorità interessate all'impianto.

g) Ciclodromi in Italia

Inutile ribadirlo, queste infrastrutture sono in continua progettazione.

La commissione impianti sportivi della F.C.I. li stà inventariando ma sicuramente sono già prossimi a cento. Qui di seguito qualche esempio:

-Via dei Missaglia(Milano)

-Calderara di Reno,Crespellano,Quartiere Reno,Casalecchio di Reno,Pianora,Medicina e Castiglione dei Pepoli tutti in provincia di Bologna.

-S.Giovanni Cospea (Terni)

-Foligno

-Catena di Villorba(Treviso)

-Jesi ,città dello sport.ecc.

Quanto ai Velodromi funzionanti, sono poco più di trenta.

ALCUNE LEGGI DI RIFERIMENTO

-Art.5 del DM 557/1999 "Impianti ciclabili"

-Legge 366 del 18/10/1998"piste ciclabili ecc."

-decreto Ministero dell'Interno 18/31996 e 6/62005"Norme di sicurezza per la costruzione...."

-Legge Regione Lazio n. 51 del 4/7/1979"Norme per la promozione e la diffusione della pratica sportiva e per la realizzazione ed il miglioramento dei relativi impianti"

-incentivi della regione Lazio ai Comuni per la costruzione di parcheggi urbani ed impianti sportivi

ecocompatibili. Forse scaduto il 30 Ottobre 2006!

-la regione Lazio ha concesso alla Provincia di Viterbo un contributo di 70.000 Euro nell'ambito

del progetto "I piccoli Comuni e lo sport".

-Legge 29/12/2003 n° 376" Criteri e modalità per la ripartizione del credito sportivo"

Gianfranco Di Pretoro

Federazione Ciclistica Italiana –Lazio

Roma-9 Dicembre 2013

E mail : gdp171144@gmail.com

Cell. 3280608637