

L'arrivo della primavera ripropone la possibilità, anche per i più pigri e i più freddolosi, di muoversi in bicicletta: per delle gite fuori porta ma anche per andare al lavoro, abitudine che nella nostra città stenta a decollare, complice pure una mancanza di volontà politica degli amministratori locali, che non garantiscono la sicurezza necessaria per spostarsi in mezzo al traffico. E c'è anche chi propone una pastorale della bicicletta.

Cicloriflessioni di un curato di campagna

A confronto con la fatica Imparando a darsi dei traguardi

Don Romano è uno di quelli che i suoi giorni li vive e li pedala. O, forse, sarebbe meglio dire che, pedalando, li vive meglio. Nel senso che don Romano Frigo, 45 anni, da dieci anni parroco a Cervarese Santa Croce, in diocesi di Padova, è probabilmente l'inventore della pastorale della bicicletta. Un'esperienza, questa, che ha messo per iscritto, con una singolare chiarezza di linguaggio e comunicativa, e che è diventata un libro, "Ora et pedala", edito da Ediciclo, la casa editrice di Portogruaro che da più di vent'anni pubblica libri che parlano di due ruote (vedi box a lato).

Non è molto che don Romano ha inforcato la bici, perlomeno nella modalità che ha poi generato il volume. All'inizio, nel 2001, lo ha fatto anche per tenersi in forma; ma molto presto ne ha apprezzato i molti vantaggi che si accompagnano al tenere a bada la pancetta (porta l'extra-large, precisa con autonomia) e toniche le gambe.

In realtà quella della due ruote era quasi una scelta obbligata: «Da piccolo — racconta il sacerdote — facevo sci di fondo. E nella mia fantasia ho sempre diviso gli sport in due famiglie: da un lato quelli "di battaglia", dove c'è un confronto fra squadre; dall'altra quelli "di cammino e di esodo", per dirla con la Bibbia, dove c'è un viaggio da fare, uno spostarsi da qua a là. La bicicletta, ovviamente, ci sta a fagiolo nel novero di questi secondi. E lasciamo da parte i benefici che ognuno può immaginare: il viaggiare silenziosi in mezzo al verde (dei Colli Euganei) o tra i paesi, assaporando forme, colori e odori del paesaggio. Andiamo, piuttosto, al nocciolo della questione: qui è un prete che si mette a fare 7/8.000 chilometri all'anno in bicicletta. Ore e ore pedalando. Ma a che pro? E lo fa nell'esercizio delle sue funzioni? Insomma, che cosa c'entra la bicicletta con il Vangelo? Don Frigo sorride e tira in ballo la proprietà transitiva: «La bicicletta ha a che fare con la vita e la vita ha a che fare con il Vangelo». Non è solo una battuta: per l'autore di "Ora et pedala" è una formula che funziona davvero. E di cui si è fatto consapevole negli anni, mentre le gambe spingevano sui pedali e il cervello rimuginava in libertà. Esemplifica don Romano: «Tutto è partito da una constatazione: che con i ragazzi si fa fatica a fare un cammino di spiritualità basato solo sul cervello. La cosa più normale, che si fa in una parrocchia, è prendersi su un bel gruppo di giovani, andare in un luogo ameno e trascorrere lì una settimana di campo scuola. E cosa si fa in un campo scuola? Si fanno discorsi, conditi da giochi. Io mi ero accorto che i miei ragazzi facevano fatica a trarne profitto: ascoltavano le quattro prediche che facevo e poi, nel resto del tempo, facevano cagnara. E così non riuscivano, a forza di discussioni, ad uscire dalla settimana cambiando idea su qualcosa. E allora ho pensato che quella strada che non riuscivano a fare con la sola testa, gliel'avrei fatta fare con le

gambe». Detto fatto: nel libro, per esempio, si racconta di come un gruppo di ragazzi guidati dal don siano stati pellegrini, su due ruote, fino ad Auschwitz, passando per le città di papa Wojtyła. Molto più di un campo scuola. Perché — come spiega nella prefazione don Chino Biscontin — «la spiritualità non dimentica mai il corpo e la meditazione non trasforma mai il suolo, la strada, la terra». «Siamo un tutt'uno di anima e di corpo», rimarca don Romano.

«Se io divido l'umano e presumo di coltivare la spiritualità facendo leva solo sul cervello, dimentico il legame inscindibile con la corporeità e rischio di diventare schizofrenico, una persona divisa». Il nesso funziona, secondo il parroco padovano. E funziona anche perché, pedalando, si impara il confronto con la fatica, «una grande maestra di vita: i ragazzi capiscono che la fatica è ripagata dal risultato, e che alla fine sei felice». Allo stesso modo «si impara a darsi dei traguardi e a raggiungerli: questo è uno degli insegnamenti della bicicletta». Ma il prete in velopede, che — parole sue — ha maturato una solemne allegria per l'automobile, cosa pensa dei due grandi nei che rendono sconveniente — non dal punto di vista pastorale, ma della pura sopravvivenza — pedalare? Cioè il pericolo di finire sotto un'auto o un tir e il rischio di inalare così tanto smog da beccarsi qualche rognia ai polmoni?

«È vero — risponde — in Italia c'è una cultura della bicicletta ancora embrionale. Andare in bici in Germania o in Austria, per esempio, è tutta un'altra vita. L'anno scorso, con i ragazzi, siamo andati a Berlino e abbiamo attraversato le piste tedesche in tutta sicurezza, sempre su ciclabili o corsie riservate. L'unico che ci ha strombazzato dietro era... un italiano».

Giorgio Malavasi



Liberi di essere



Un mezzo per un mondo più gentile

Emilio Rigatti è nato a Gorizia nel 1954. Sposato con figli, insegna italiano alle scuole medie. Il suo mezzo di trasporto preferito è la bici. Al posto della televisione legge Dante e Ungaretti. Lo abbiamo intervistato all'indomani dell'uscita di "Dalmazia Dalmazia. Viaggio sentimentale da Trieste alle Bocche di Cattaro", il suo ultimo libro.

Cosa rappresenta per lei la bicicletta? La bicicletta è, oggi, un ottimo modo per dire no e sì a un sacco di cose. No all'affanno, no al tempo senza senso, no all'abbandonare il nostro corpo in pasto agli automatismi. Sì a un tempo cucito su ognuno di noi, sì a un recupero dei nostri sensi, della capacità di stare soli e di pensare a lungo. La bici oggi è un modo e in questo mondo, in questo momento storico. Non l'unico, ci mancherebbe che al di fuori della bici non ci fosse la salvezza. Chissà cosa verrà poi, se il camminare o le auto a reazione e con pilota automatico assoluto. La bici è come l'aria che si respira sugli argini o in mare. È una deliziosa sensazione di libertà personale. Oggi, nel 2009, la bici ha un modesto valore di testimonianza, di "segno" che si è dalla parte di quelli che vorrebbero un mondo più gentile.

Lo zen e l'arte della motocicletta. Se dovesse declinare la versione per la bicicletta cosa ci direbbe?

Direi poco perché, a differenza del personaggio del libro, come meccanico sono quasi nullo. Sono una catastrofe. Al massimo cambio lo pneumatico, riparo un foro, e un paio di volte in vita mia ho addirittura aggiustato la catena. Ma non ho prove che lo testimoni. Per cui se non volete crederci fate pure. Ma una cosa nei miei libri c'è, di analogo colibro di Pirsi: il viaggio che ho fatto lungo tutta l'Italia con mio figlio Amadeo e che ho raccontato in "Italia fuorirota". È un viaggio che mi è rimasto stampato dentro come una carta geografica dell'affetto.

Per lei la bicicletta è uno stile di vita prima che un mezzo?

La bici è una delle manifestazioni del mio stile di vita, dove lei ci sta benissimo. Ma non è il mio stile. Io cerco di non farmi travolgere da brutti sentimenti del tempo — non sempre ci riesco — mi piace leggere, mi piace camminare e correre, stare in riva al fiume. Scrivere, manco a dirlo. Sto bene con la mia famiglia, c'è un bel clima da noi. Mi piace insegnare. Non ho la televisione, che come assenza è forse più importante della presenza della bici.

Adoro sia viaggiare che stare in casa. Ho manie collezionistiche: libri, cose antiche, quadri, oggetti. Mi piace manipolare queste cose e viaggiarci attorno. Il tutto fa il mio stile. In cui c'è anche lei, la bici.

Da quando si è appassionato al mezzo: perché e come?

Lo racconto bene in "Minima Pedalia", se a qualcuno interessa nel dettaglio. Comunque è successo in due puntate. La prima è stata in Colombia, quando me ne comprai una così, tanto per fare qualcosa la domenica e per sostituire le sigarette. Periodo epico, grandi avventure off-road, qualche garetta, sfide con gli amici. La seconda puntata è stata dopo Istanbul. Ma chi me lo fa fare di andare in macchina se si sta tanto bene in bici? E ho venduto la macchina.

Si considera un ciclista ostinato o appassionato?

Usare la bici non mi costa nessuna ostinazione. Tra le due, dico appassionato, anche se la parola è troppo forte. Solidamente affezionato, direi.

Più scrittore o ciclista? Chi è nato prima?

Ho imparato prima ad andare in bici o a scrivere? Non me lo ricordo, per cui il primo a restare con la curiosità sono io. Ma se vogliamo essere meno filologici, direi lo scrittore. Sognavo di scrivere libri fin da bambino. In bici ci andavo felice e basta. Che non è poco.

So che lei con la bicicletta fa lezione, ci racconti della bici a scuola...

Parafasando una celebre battuta di Shaw a proposito del golf, dico che per essere un buon insegnante non occorre la bicicletta, però aiuta. È ribadisco che oggi la bici è lo strumento più indicato per riavvicinare i ragazzi al tempo del corpo e delle stagioni, alla disciplina che la strada suscita nel ciclista (che se non ce l'ha soccombe), a un po' di sensualità da appaiare — almeno — alla virtualità verso cui siamo diretti. È un mondo affascinante anche quello virtuale, ma perché togliere ai ragazzi l'uso dei sensi? È uno strumento ottimo per insegnare geografia e scienze. Aiuta lo sviluppo della narrazione visuale, del ricordo sequenziale, ordinato. Se affiancato a una pratica di diario la bici, indirettamente, può stimolare il piacere per la scrittura. I genitori? Si divertono più dei bam-

bini. Ah, niente macchine a seguito, nei giorni di gita. Devono sentire il sapore del viaggio.

Ci parla del suo ultimo libro, "Dalmazia Dalmazia"?

È un impasto tra un viaggio reale e ricordi familiari. Il ramo paterno della mia famiglia vi-



ne da Zara e il libro è un andare in equilibrio tra la quotidianità del viaggio e il bagaglio di ricordi — indiretti, perché io non sono nato là — che da bambino hanno affiancato i racconti e le fiabe. Poi ci sono gli incontri di strada: un combattente croato, un mongolfierista di Zagabria, la mia nonna putativa di Spalato, Ivan Pocek e Mate Skansi, combattenti senza armi per la pace. E c'è il mio amore per il paesaggio e per le città d'arte. E il piacere della scoperta di luoghi piccoli, che magari ci regalano solo un po' d'acqua e l'ombra di un gelso o un bagaloro. Mentre la bici perde temperatura. E anch'io.

(a cura di Serenella Dorigo)

Pedalare in Internet

Merita una visita il sito dell'associazione "Ulisse - Fiab pedalare a Trieste": <http://www.ulisse-bici.org/>. Come recita la breve introduzione, esso contiene informazioni sulle attività proposte dal gruppo per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e per il tempo libero: gite per i soci, incontri, discussioni, progetti sulla viabilità ciclabile e molto altro. Il sito si rivolge a due principali categorie di appassionati del velopede (è così che il codice della strada definisce la bici): cicloturisti e ciclisti urbani. Per chi impiega la bicicletta soprattutto nel tempo libero, spiccano le gite domenicali organizzate da Ulisse (per partecipare è necessario associarsi) e varie proposte di vacanze per periodi più lunghi, in genere una settimana, che vengono pure da associazioni cicloturistiche di altri Paesi. Le altre informazioni comprendono un codice di comportamento per il cicloturista, la lista dell'attrezzatura indispensabile, una galleria di foto e i ciclisti urbani possono contare su alcune mappe di percorsi sicuri, aggiornamenti sulle norme e sui piani locali per facilitare la vita delle due ruote. Non manca infine il link al Codice della strada: sapevate che «un velopede deve avere freni indipendenti e un campanello udibile fino a 30 metri, un sistema di illuminazione a luce autonoma e riflessa costituito da luci elettriche bianche o gialle anteriori e rosse posteriori, catadiottri rossi posteriori, gialli sui pedali e tra i raggi di ciascuna ruota»? Cliccare per imparare!

Alla scoperta di Ulisse-Fiab, associazione di cicloturisti e ciclisti urbani

Non sono le salite che scoraggiano la bici in città ma i pericoli del traffico caotico

Martedì 14 sono andati a Muggia in compagnia di Emilio Rigatti, che li ha presentato il suo ultimo libro, mentre domenica 19 hanno in programma 70 km di panoramici saliscendi nei dintorni di Grignano e la domenica successiva, il 26 aprile, un percorso bici+treno che li porterà a pedalare tra i mulini di Portogruaro. Sono solo alcune delle innumerevoli attività organizzate da Ulisse-Fiab, l'associazione di cicloturisti e ciclisti urbani attivissima nel proporre gite per tutti i gusti e tutte le possibilità, ma anche per promuovere una cultura della bicicletta che nella nostra città fa tanta fatica a decollare. Abbiamo fatto quattro chiacchiere con Stefano Cozzini, uno dei consiglieri del direttivo.

Ulisse-Fiab è nata nel 1996: quanta strada è stata fatta da allora?

Come cicloturisti ne abbiamo fatta veramente tanta, potremmo aver circumnavigato il globo; ne hanno fatta molto poca invece gli amministratori a cui ci siamo rivolti: sono davvero pochi i segnali incoraggianti ricevuti, francamente siamo un po' delusi.

Ricordo male o i candidati sindaci avevano sottoscritto degli impegni durante la campagna elettorale?

Ricorda Roberto Di piazza, attuale primo cittadino? Sì, anche lui.

Le promesse sono state mantenute? Al momento attuale neanche uno degli impegni a breve termine (vedi box) è stato mantenuto, mentre per quelli a lungo termine stiamo aspettando.

Dunque non demordete? Certamente no, non gettiamo la spugna, anche se le assicuro che si fa molta più fatica a discutere con i politici che a pedalare.

Come associazione quali sono i principali obiettivi che vi proponete? Sostanzialmente due: quello di divertirsi attraversando lentamente territori poco conosciuti e soprattutto liberi dal traffico, ovvero il cicloturismo, e quello di utilizzare la bici come mezzo di trasporto urbano in sostituzione dell'auto, ovvero il ciclismo urbano, per promuovere il quale è necessario dialogare con le amministrazioni.

E non si fa.

Per nulla, manca completamente la volontà politica, rispetto agli altri Paesi siamo in ritardo di 40 anni, soprattutto non si percepisce l'intenzione di promuovere una mobilità sostenibile (ovvero un sistema di mobilità urbana in grado di conciliare il diritto alla mobilità con l'esigenza di ridurre l'inquinamento e gli

agenti esterni negativi, quali le emissioni di gas serra, lo smog, l'inquinamento acustico, la congestione del traffico ur-



bano e l'incidentalità, ndr) che vada bene per tutti, non solo per i ciclisti, ma anche per i pedoni, i disabili, i genitori con carrozine e passeggeri.

In questi anni è un po' cresciuta anche nella nostra città la cultura della bicicletta?

Sì, nonostante tutto. Dal 1998 al 2007 ab-

biamo notato un incremento netto dell'uso delle due ruote in città, incremento percepibile già ad occhio nudo: si vedono, infatti, molte più bici in giro. Occorrerà lavorare molto di più su questi ciclisti per cominciare a fare massa critica. C'è un ritardo culturale enorme.

Cosa significa pedalare a Trieste? Significa godersi il territorio, muoversi con più libertà, ma anche purtroppo essere un po' meno sicuri: la percezione che muoversi in bici a Trieste sia pericoloso è molto alta, anche da parte di ciclisti incalliti, per molti il vero deterrente non sono le salite ma il traffico caotico.

Spesso i ciclamatori cercano altrove, soprattutto in Austria e in Germania, percorsi ciclabili per immergersi nella natura con un andamento lento: è proprio necessario andare lontano?

Cosa offre il nostro territorio? Purtroppo sì, è ancora necessario andare altrove, anche se entro la fine della primavera, almeno così ci è stato promesso, dovrebbe essere inaugurata la ciclovia della Val Rosandra, che renderà il nostro territorio molto appetibile per i ciclamatori e consentirà un ingresso in città sulle

due ruote che poche altre città possono vantare. C'è però da fare un ultimo sforzo, perché al momento non è previsto un itinerario che congiunga la ciclovia con la rete ferroviaria, cosa indispensabile perché questo nuovo percorso possa produrre anche turismo.

(a cura di Fabiana Martini)

Gli impegni sottoscritti dal sindaco Dipiazza durante la campagna elettorale

Impegni a breve termine

Entro i primi 100 giorni di mandato amministrativo:

- 1) Presentazione alla Regione Fvg, direzione centrale della pianificazione territoriale, della mobilità e delle infrastrutture di trasporto, di un progetto preliminare per l'utilizzo del contributo per la mobilità ciclistica dell'ammontare di euro 258.228,00, destinato dalla Regione al Comune di Trieste, per la realizzazione di interventi finalizzati a favorire l'intermodalità tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto. La fase progettuale verrà condivisa con i soggetti interessati e terrà conto delle proposte formulate dagli utenti-ciclisti.
- 2) Adesione ufficiale alla Settimana europea della Mobilità (Emw) edizione 2006 con relativo stanziamento di adeguato impegno di spesa da destinare alla realizzazione di un programma di qualità durante tutta la settimana dal 16 al 22 settembre. Impegno formale di chiusura di vasta porzione del centro al traffico privato a motore il giorno 22 settembre.
- 3) Zona Rive: individuazione, con opportuna segnaletica, di una corsia ciclabile (come originariamente previsto dal Piano di riqualificazione delle rive) e non uso promiscuo del marciapiede pedonale. Tale corsia diverrebbe parte dell'itinerario Stazione Centrale-rive-campo Marzio-piazzale Orlandini. Tale itinerario potrebbe essere finanziato con i fondi statali del successivo p.t.o. 4.
- 4) Impegno per la ridestituzione d'uso dei fondi statali di cui alla L. 208/91, originariamente stanziati per la realizzazione dell'itinerario ciclabile dal Borgo Teresiano al viale XX Settembre. Verificata la disponibilità dei fondi il Comune, tramite la Regione, farà richiesta di ridestituzione d'uso degli stessi per l'itinerario di cui al p.t.o. (1) Stazione Centrale - piazzale Orlandini.

Impegni a lungo termine

Entro i cinque anni di mandato:

- 1) Istituzione di un Ufficio Biciclette in collaborazione con l'Ufficio Mobilità e Traffico.
- 2) Redazione ed attuazione del Bicipan - Piano ciclabile comunale per la città di Trieste.
- 3) Interventi concreti per la mobilità sostenibile:
 - a. soluzione definitiva per l'integrazione Bici+Bus;
 - b. realizzazione degli interventi di intermodalità di cui al punto 1) degli impegni a breve termine;
 - c. realizzazione della pista ciclabile Stazione Centrale - piazzale Orlandini.