

SELEZIONE STAMPA
(A cura dell'Ufficio stampa Uisp)

06/05/2010

ARGOMENTI:

- Ambiente: reportage sull'Italia che pedala (3 pagg.)
- Calcio: le giocatrici iraniane sfidano Ahmadinejad sull'uso del velo in campo
- Basket USA: da "Phoenix" a "Los Suns" in difesa degli immigrati
- Per il Terzo settore riordino urgente

COSÌ L'ITALIA VUOL METTERSI IN SELLA

Il paradiso dei ciclisti è fatto di 160 chilometri di piste ciclabili, con colonnine di bike sharing che crescono come funghi. Un'intera città che si sposta per andare a scuola o in ufficio cavalcando il sellino. Quanta strada in quei sandali, quasi quanti ne avrà fatti Bartali. Reggio Emilia è la nuova capitale morale dei ciclisti, in testa con 33 metri di piste ciclabili ogni 100 abitanti. Lo dice la nuova classifica di Legambiente che ordina per "ciclabilità" le città italiane. Reggio Emilia negli ultimi cinque anni ha raddoppiato le sue ciclabili e con 15 mila prelievi l'anno alle stazioni del bike sharing si candida a faro nel (ben più triste) panorama nazionale. «Ma è per il lavoro di educazione sui più giovani che siamo stati premiati dalla Comunità Europea», racconta il sindaco Graziano Delrio, parlando del servizio *Bici Bus*: un'interminabile carovana di bici cui ogni mattina si aggregano i bambini di 17 scuole per arrivare in classe "scortati" negli incroci dagli adulti del gruppo.

CONTRO IL RISCHIO "GHETTO"

Ciclabili sì, ma evitando di ghettizzare la categoria. «Essendo improbabile realizzare piste in sede propria in ogni strada, nelle aree metropolitane si deve lavorare per far convivere bici e mezzi meccanici», spiega Alberto Ferillo, responsabile di Ecosistema Aree Urbane. Togliere, più che aggiungere. «Parlare solo di piste ciclabili rischia di rendere i ciclisti una riserva indiana, bisogna invece lavorare sui dissuasori di auto e mezzi pesanti». Come? Creando spazi ai semafori per consentire ai ciclisti di partire davanti all'onda automobilistica, o strade a velocità limitata a 30 chilometri orari, oppure aprendo le preferenziali di taxi e autobus alle biciclette. Come ha fatto a Parigi il sindaco Bertrand Delanoë che, incassato il successo della formula bike sharing, ha lavorato per allargare le corsie riservate agli autobus e consentire la convivenza sicura

con le biciclette. È quello che il 3 marzo ha promesso di fare anche il sindaco Matteo Renzi a Firenze. Sarebbe una svolta, dato che attualmente in Italia il Codice della strada prevede una sanzione. Nei cento punti del sindaco Renzi a Firenze ci sarebbe anche il bike sharing, ma ancora nulla s'è fatto. «A Firenze, per le ciclabili ci sono problemi di spazi», fanno sapere pessimisti dall'Associazione Firenze Bici. «Ogni volta che si sfiora l'argomento i negozianti salgono sulla barricata per difendere i parcheggi delle macchine dei clienti».

Italia in bici? Un comune denominatore sono i fondi stanziati. Pochissimi. Allora bisogna ingegnarsi. «Servono interventi a costo zero che incentivino l'uso della bici», continua Ferillo. È infatti sulla cultura della bici che hanno costruito il successo le iniziative non solo di città simbolo delle due ruote come Ferrara, ma anche di realtà come Bolzano, dove più delle piste ha potuto l'attenzione verso le necessità dei ciclisti. Nel capoluogo altoatesino, durante i giorni feriali, oltre il 60% degli spostamenti avviene attraverso mezzi sostenibili, ovvero a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico. Un successo che passa anche da iniziative come il *Contabici*, che rende pubblico il numero di passaggi di ciclisti sotto un ideale traguardo: sono 5mila al giorno, il 29% in più rispetto a un anno fa. Il lavoro prosegue fuori città con il completamento della rete di ciclabili dell'Alto Adige che arriverà a coprire 600 chilometri, tra Val Venosta, l'antica Via Claudia Augusta, la Strada del vino del Lago di Caldaro, la Val Pusteria, oltre i confini con l'Austria.

UNA SFIDA METROPOLITANA

Tra le metropoli più attive al Nord negli ultimi anni c'è sicuramente Torino, che ha istituito in Comune un Ufficio biciclette e punta a realizzare 300 chilometri di ciclabili. Dopo gare d'appalto andate due volte deserte, *To-Bike*, il servizio di bike sharing, partirà il 5 giugno. Al Nord si muove in bici soprattutto il Veneto, Mestre in particolare. Ma qui è questione di cultura, dato che la gente racconta di avere una media di tre bici per casa. I cento chilometri di ciclabili non sono pezzi scollegati, ma "bicistrade" protette e in esclusiva dei ciclisti. A Mestre, come anche a Padova, dove il numero di bici è elevatissimo essendo una città universitaria, s'è lavorato molto sul tema della sicurezza delle strade, sulle tecniche per rendere compatibile la strada a macchine e biciclette, con incroci rialzati sul modello francese e modulazione di velocità.

Anche nelle grandi città qualcosa è stato fatto. A Roma, storicamente avversa all'uso di biciclette per dimensioni e morfologia di territorio più adatta a scalatori da Giro d'Italia, il 1° giugno scorso è stato inaugurato *BikeRoma*. Rinforzati i meccanismi di controllo dopo i primi furti, si viaggia 24 ore su 24 alla media di 200 noleggi al giorno. Sono state aumentate le postazioni nel centro storico, tolto il requisito della residenza (come a Parigi e non a Barcellona) per favorire gli stranieri, aggiunte stazioni nella zona universitaria di San Lorenzo e lungo il litorale di Ostia per arrivare, se allenati, fino in spiaggia. Biciclette verdi e non più rosse, in onore della svolta eco della Capitale. A oggi i ciclo-posteggi sono 27, ma a breve ne verranno installati altri 44 fra Trastevere, Monti e Prati-Vaticano. La passione per la bici nella Capitale aumenta e così nascono anche iniziative come la Magnalonga fissata il 22 maggio: 20 chilometri sui pedali in giro per i parchi della città con volata finale verso grigliata e festa sul Tevere. Sul fiume finiscono però le note liete, dato che continua a piovere sul bagnato nella pista ciclabile che dallo Stadio Olimpico (tratto attualmente chiuso per lavori) scende lungo il Tevere costeggiando Trastevere e Testaccio. È stata dotata di scivoli per risalire da ogni ponte, ma senza risolvere l'antico problema degli allagamenti.

IL RIFIUTO DEI PARTENOPEI

Città obliqua (e disseminata di pavé) è anche Napoli. Qui però sui pedali quasi nessuno si muove. La condizione del ciclista sotto il Vesuvio emerge da un passaggio di *Scuorino* di Francesco Durante, caporedattore del *Corriere del Mezzogiorno*. Il suo viaggio in bicicletta attraverso la Riviera di Chiaia, i vialetti della Villa Comunale e in via Caracciolo, lato mare, fino alla redazione termina sul marciapiede, affiancato da motorini che fanno il "cavallo" e da ragazzini in Smart che gli danno del "ricchiò" sgasandogli in faccia in segno di minima stima.

Stessi problemi geografici frenano gli investimenti a Genova. Si è mossa invece il resto della Liguria. In alcuni tratti della costa sono state arretrate le rotaie delle ferrovie per far largo a piste che sfruttano le ex stazioni come punti di ristoro. Quella del Parco Costiero di Ponente consente a molte persone di andare a lavorare o a scuola in bicicletta. Da San Lorenzo al Mare, passa da Sanremo e senza interruzioni arriva a Ospedaletti: 22

SEGUE →

chilometri, diventeranno 70 quando saranno finiti i lavori di espansione in direzione Finale Ligure.

La conquista di ferrovie dismesse sta rendendo ciclabile anche la Sicilia. Mentre è tutto fermo a Palermo e Catania, la Regione ha investito 17 milioni di euro per trasformare in piste ciclabili gli 800 chilometri di ferrovie abbandonate nelle aree extraurbane. A Siracusa sono appena stati inaugurati otto chilometri sul lungomare, 15 invece nel Bosco della Ficuzza fino a Corleone.

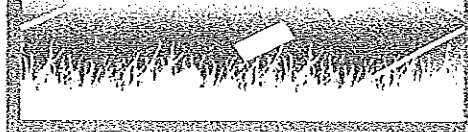
Ma al Sud, la vera sorpresa è certamente Bari. Una rivoluzione sui pedali che ha portato in città nei giorni scorsi anche l'inventore del bike sharing, Pedro Kanoff, per promuovere un sistema innovativo di affitto-parcheggi per biciclette private. A Bari è partito il primo, e più economico bike sharing del Sud Italia (10 euro l'abbonamento senza tariffa a consumo). Ci sono 15 stazioni per 160 bici, saranno un migliaio entro fine anno. In cinque anni si è passati da 0 a 8 chilometri di piste ciclabili, ci sono incentivi agli acquisti di nuove bici e sono state installate 270 rastrelliere. In più, parcheggi gratuiti e custoditi per chi va allo stadio pedalando. «Non le rubano nemmeno più, a ruba vanno le tessere del bike sharing» racconta l'assessore al Traffico Antonio Decaro, premiato ambientalista del 2008 da Legambiente. ←

© R. PRODUZIONE RISERVATA

FESTA IN MAGLIA BIANCA

Domenica sarà la prima Giornata Nazionale della Bicicletta, iniziativa nata dalla collaborazione tra Anfo, ministero dell'Ambiente e Arcima per promuovere una nuova mobilità urbana e non solo. In questo ambito nasce anche un progetto fortemente voluto dall'indimenticabile direttore della Gazzetta dello Sport, Candido Cannavò: grazie alla partnership tra ministero dell'Ambiente e Giro d'Italia, una Maglia Bianca sarà assegnata al corridore con meno di 25 anni meglio posizionato nella classifica generale del Giro, quotidianamente. Info: giornata della bicicletta mirambiente.it

 **Giornata nazionale
della bicicletta**
9 maggio 2010



"SETTE" - CORRIERE della SERA

6-05-2010

COSÌ MILANO SCOMMETTE SUL FUTURO A PEDALI

di Gianni Santucci

«**M**e ne hanno fregata un'altra». Partiamo dai ladri. Quartiere Isola, Milano storica, scena di qualche giorno fa, una bella donna dai capelli lunghi appoggia il gomito al tavolino di un bar e sbuffa: «È la sesta. Capito? La sesta che mi portano via». Sei biciclette rubate. Piccolo record. E fastidioso frammento di un fiorente mercato nero: a Milano, ogni anno, spariscono 10 mila biciclette. Troppi furti? Ovvio. Ma c'è dell'altro: la diffusione del reato dice anche il valore della merce. Milano che compra biciclette. Che sulle biciclette si sposta: lo fanno, ogni giorno, quasi sette abitanti su cento. Prospettiva storica: nell'arco di dieci anni, gli spostamenti "a pedali" sono aumentati del 149 per cento. Buoni risultati. Ma insufficienti: a Bolzano si muove in bici il 24 per cento degli abitanti, a Ferrara il 25. Ecco, allora, la domanda: oltre il pedaggio per entrare in centro, oltre la coscienza ambientalista diventata bandiera trasversale di diversi settori della politica, cosa fa Milano per ridurre lo smog e aiutare la speranza diffusa di migliaia di cittadini pronti a mollare la macchina?

QUI LA "MOBILITÀ DOLCE" È POSSIBILE

È coscienza condivisa. «Siamo benefattori». Con orgoglio, proclamano i ciclisti milanesi: «Non inquiniamo, non intasiamo il traffico». Corrono più rischi degli altri: per le buche, per il pavé sconnesso, per i binari dei tram (quelli in uso e quelli abbandonati). Hanno a disposizione solo 100 chilometri di piste ciclabili (a Copenaghen sono 320), spesso spezzettate. Da qualche settimana scrutano però con occhio guardingo e speranzoso i nuovi impegni presi dal Comune: i chilometri di piste diventeranno 131 nel giro di due anni (erano 76 nel 2006). La spesa è di 11,5 milioni. I percorsi, strategici: cerchia dei Navigli, assi di penetrazione in città dalla periferia. «Siamo all'avanguardia nelle politiche di sostenibilità ambientale»,

spiega l'assessore comunale all'Ambiente, Paolo Massari. Che ha un compito pesante: gestire il "laboratorio Milano" sulla nuova mobilità.

Il capoluogo lombardo sta infatti affrontando una silenziosa e poco riconosciuta sfida di civiltà. Perché se l'Emilia può sfruttare una tradizione storica e radicata di abitudine alla bici e, dall'altra parte, una città come Roma deve combattere con distanze e caratteristiche del territorio che fanno da oggettivo ostacolo ai pedali, Milano è l'unica metropoli italiana con le carte in regola per scommettere sulla rivoluzione della "mobilità dolce".

Negli anni è cresciuta e s'è consolidata un'autentica coscienza popolare: associazioni come Ciclobby e Genitori antimog, il movimento di Critical mass, "ciclofficine" nelle università e nei quartieri. Un fermento e una disponibilità, da parte dei cittadini, che il Comune dovrà essere in grado di convogliare, valorizzare, incentivare. Punti chiave, la sicurezza e la comodità: «Entro l'autunno sarà percorribile il primo di sei nuovi percorsi», continua Massari, «studiati per assicurare ai ciclisti una protezione "continuativa" su importanti tratti di strade cittadine, senza pericolose e scomode interruzioni della pista».

GLI ELEFANTI

A Milano ci sono tra le 600 e le 650 mila biciclette, praticamente ogni famiglia ne ha una. Il Comune ha calcolato che il 10 per cento degli ingressi in centro avviene sui pedali e che gli spostamenti in bici sono oltre 140 mila al giorno. Non solo. La giunta di Letizia Moratti ha investito 5 milioni per *BikeMi*, il sistema di bike sharing: oggi le stazioni sono oltre cento e sono iniziati i lavori per raddoppiarle, portando il servizio dal centro alla periferia. Le biciclette in condivisione sono 1.400, con una media di 3 mila "prestati" al giorno e punte di 4.500; oltre 13 mila gli abbonati. Numeri imponenti, ma che restano ancora schiacciati sotto il peso delle auto: secondo l'ultimo dossier

Iran

Niente velo, basta una cuffietta le calciatrici sfidano Ahmadinejad

EMANUELA AUDISIO

Lacentravanti non avrà il velo. Ma solo una cuffietta. Inshallah. Non è mica da questi particolari che si giudica una giocatrice. Ci sono tanti modi di fare gol, questo non è male. Più che la religione, può lo sport che ha bisogno di libertà. Velo, fatti più in là, che mi devo buttare, per segnare e pure per parare. Nessuna calciatrice iraniana dovrà più essere coperta, mettendo a rischio la sua competitività. Provateci voi a fare un tiro al volo o un dribbling con il velo che vis'impiglia sulla finta. E per di più con la tuta. Non è più solo fashion Islam, ma una vera ripartenza. Questo il compromesso riguardante l'abbigliamento islamico su cui stanno lavorando la Fifa e la Federcalcio iraniana per la squadra di calcio femminile della Repubblica islamica, che così potrebbe partecipare, dopo un iniziale divieto, ai primi giochi olimpici giovanili, in programma il prossimo agosto a Singapore, con 3.600 partecipanti dai 14 ai 18 anni.

Si sa che la trattativa tra sport e islam sul corpo delle donne è sempre stata conflittuale, ora i responsabili dello sport della Repubblica islamica hanno accettato che le giocatrici scendano in campo non con il velo, che la Fifa rifiutava, bensì con «una cuffia che copra la testa fino all'attaccatura dei capelli senza scendere sotto le orecchie e senza coprire il collo».

Il presidente della Federcalcio iraniana, Ali Kafashian, ha confermato che è allo studio «una tenuta speciale, con l'aiuto di stilisti locali». La decisione di lavorare a un compromesso, ha aggiunto Kafashian, è stata presa dopo un incontro avuto il mese scorso a Ginevra con il presidente della Fifa, Joseph Blatter. E così l'altra metà dell'Islam si libera dell'avversario più pericoloso: la mancanza di movimento. Magari per qualcuno in Europa è solo folklore, ma se si pensa che c'è chi in Iran voleva imporre un chador alle donne in bicicletta costruendo due ruote con una cabina che nascondeva parte del corpo, si capisce che il percorso per arrivare sottorete è stato duro. Nel calcio maschile fino a poco tempo fa le donne non erano ammesse nemmeno come spettatrici, infatti ci andavano vestite da uomo. La prima partita all'aperto tra due squadre femminili in calzoncini e maglietta si è giocata nell'ottobre 2003, a Teheran, ma solo con pubblico di donne. Sempre nel 2003 il Peykan, uno dei club più famosi del calcio iraniano ammise le donne allo stadio, ma con una precisazione: ingresso consentito solo a giornaliste, parenti e fidanzate dei calciatori impegnati in campo.

Tante contraddizioni, ma anche tanta voglia si smarcarsi. L'Iran ha organizzato due Giochi femminili islamici, nella quarta edizione: 18 sport, 1300 atlete, 43 paesi. Gare solo per donne, pubblico inesistente, nessuna pubblicità. Lo sport usato come mezzo per fare un giro nella vita. Niente foto in piscina o senza velo, e nell'equitazione niente amazzone, se insistevate vi facevano riprendere il cavallo. La ragazza senegalese che si pavoneggiava prima della sfilata nelle sue scarpe dorate si beccò uno schiaffone dalla capodelegazione. Appena il velo scivolava via, c'era subito chi te lo faceva notare con un rimprovero. La nostra collega, Enrica Speroni, che uscendo dalla gara del volley scivolò di notte su un gradino, battendola testa, fu subito ripresa. Era svenuta, ma alle guardiane della rivoluzione interessava che il suo velo era andato fuori posto. Nel nuoto permesso il costume intero, vista l'assenza di sguardi indiscreti, solo donne e niente foto, pena sequestro del rullino.

Roqaya Al Ghasara, del Bahrain, soprannominata la sprinter di Allah, non corre in body come le altre, ma in pantaloni, maglia con le maniche lunghe, canotta, e un cappuccio che copre la testa. Nel 2004 è stata la prima atleta musulmana dei paesi arabi a partecipare ai Giochi e nel 2005 la prima a vincere quelli asiatici a Doha, che in precedenza non aveva mai ammesso le donne. Sui 200 metri ad Atene corse più veloce dell'atleta azzurra. Perché alla fine a forza di notare quello che la metà dell'Islam ha in testa, nessuno si accorge mai di quello che ha nelle gambe.

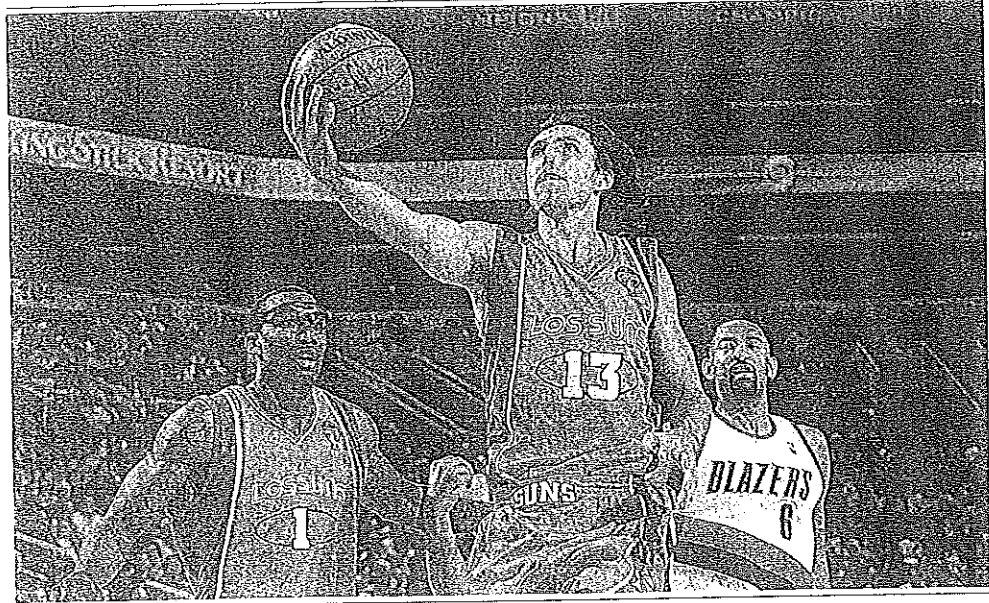
© RIPRODUZIONE RISERVATA

la REPUBBLICA

6 - 05 - 2010

Gesto simbolico della squadra dell'Arizona ai playoff Nba

GETTY IMAGES



Da «Phoenix» a «Los Suns» in difesa degli immigrati

I Phoenix Suns, la squadra di basket dell'Arizona, ieri in semifinale dei playoff Nba, sono scesi in campo con la scritta «Los Suns» sulle maglie (nella foto). Nel giorno della festa nazionale messicana, è una forma

di protesta contro la legge sull'immigrazione firmata dal governatore Jan Brewer, definita in una nota della squadra una «legge statale scorretta». Barack Obama: «Serve riforma bipartizan»,

Sole 24 ore

06-05-2010

Per il Terzo settore riordino urgente

di Emanuele Rossi

La notizia, riportata nei giorni scorsi dal Sole 24 Ore, del comunicato con cui i ministri del Lavoro e della Giustizia hanno espresso la volontà di aprire una stagione costituente per il terzo settore - mediante la presentazione di un disegno di legge delega di riforma del Codice civile - deve essere salutata con grande interesse.

Tale volontà consegue peraltro a quanto già espresso nel Libro bianco sul futuro del modello sociale, presentato lo scorso anno dal ministro per il Welfare, secondo cui è «necessario aprire una stagione costituente per il terzo settore dedicata a produrre le soluzioni legislative idonee a promuoverne le straordinarie potenzialità», e trova sostegno in una risoluzione del parlamento europeo, sempre del 2009, dedicata all'economia sociale.

Per realizzare questa stagione costituente, la riforma del Codice civile, e in particolare il Libro primo, è sicuramente un passo decisivo, in quanto funzionale alla struttura e alle forme organizzative degli enti: tuttavia è evidente che non tutto può essere risolto con la riforma codicistica, giacché la legi-

slazione sul terzo settore è in larga misura legislazione speciale, contenuta in numerose leggi che si sono susseguite nel tempo, tanto da provocare una situazione legislativa disorganica e in alcune parti anche incoerente e poco chiara.

Inoltre, è evidente come il terzo settore sia molto cresciuto nel corso degli anni, si sia sviluppato e differenziato, mentre la legislazione è intervenuta per segmenti, talvolta sovrapponendo alcune previsioni ad altre, anche con riguardo ai medesimi soggetti (si pensa a una cooperativa sociale che può essere anche Onlus e, in più, impresa

sociale), con la conseguenza di ingabbiare in rigidi schemi disciplinari, anziché rendere più agile e funzionale, un fenomeno ricco e complesso.

È inoltre sempre più condivisa l'esigenza di adeguare la disciplina alle molteplici esigenze coinvolte, anche in considerazione dell'accelerazione socio-economica e del crescente coinvolgimento del terzo settore nei diversi sistemi di welfare.

Un altro motivo di fondo è la necessità di rendere la legislazione in materia coerente e adeguata rispetto alla prospettiva costituzionale avviata dalla riforma del Titolo V della

Costituzione, introdotta con la legge costituzionale 3/2001, e con la diversa ripartizione di competenze legislative tra stato e regioni.

Per tale insieme di ragioni sarebbe assai produttivo se il lavoro avviato dai ministri Angelino Alfano e Maurizio Sacconi si combinasse con le proposte elaborate dall'agenzia per le Onlus - agenzia governativa che opera sotto la vigilanza della presidenza del Consiglio dei ministri - e finalizzate a razionalizzare e semplificare l'attuale assetto normativo in materia, inserendo le proposte di revisione all'interno di un quadro di riferimento unitario e coerente.

Tali proposte, denominate «per la riforma organica della legislazione sul terzo settore», potrebbero realizzarsi valoriz-

zando gli strumenti messi del taglialeggi (l'articolo 14 della legge 246/2005), che consente l'emanazione di decreti legislativi contenenti disposizioni di riassetto della normativa vigente: il tempo per realizzare questo ci sarebbe (il termine della delega scade il 16 dicembre 2011), purché si lavori da subito e in maniera sinergica nelle varie direzioni. Operando in tal modo la stagione costituente per il terzo settore potrebbe contribuire a risolvere i nodi legati alla attuale situazione sociale ed economica, consentendo inoltre agli enti non profit di essere sempre più efficaci protagonisti di una sussidiarietà tanto necessaria quanto ancora da sviluppare.

Consigliere Agenzia delle Onlus

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sole 24 ore

6-9-2010