



**SELEZIONE STAMPA**  
*(A cura dell'Ufficio stampa Uisp)*

1 Agosto 2013

**ARGOMENTI:**

- Rivoluzione su due ruote: dossier de Il Manifesto sulla mobilità sostenibile;
- Lo sport per coprire le torture: lo sceicco di Abu Dhabi investe nel calcio e nella F1;
- La guida del Liverpool contro gli insulti a sfondo sessuale;
- Bubka, candidato al Cio: "4 anni di squalifica a chi si dopa";
- Doparsi per perdere 8-0: calciatore di Tahiti positivo alla Confederation Cup;
- Il rapporto tra natura e nazione nella storia della montagna italiana.

«TRECENTO MILIONI DI METRI CUBI DI ROCCIA FRANARONO DAL MONTE TOC NEL LAGO ARTIFICIALE DEL VAJONT. La frana provocò un'onda di cinquanta milioni di metri cubi, parte della quale scavalcò la diga e si abbatté sulla vallata sottostante a una velocità di 100 km/h, spazzando via ogni cosa al suo passaggio. L'onda passò sui comuni di Erto, Casso, Castellavazzo, Codissago, Pirago, Villanova, Faè, Rivalta e sulla cittadina di Longarone, che fu quasi completamente annientata. Secondo i calcoli degli esperti, l'energia liberata dalla frana fu pari a circa due volte quella sprigionata dalla bomba di Hiroshima. Le vittime furono circa duemila». Era il 9 ottobre 1963. Cinquant'anni fa. E la montagna in dissoluzione si affacciò, tragicamente, nella storia italiana.

Ha scritto un bel libro, Marco Armiero, storico dell'ambiente in forza al Cnr, su *Le montagne della patria* (Einaudi, pp. 255, euro 18,00) per ricordarci il rapporto spesso dimenticato tra natura e nazione e, in particolare, tra rilievi montuosi e nazione italiana. Il brano che abbiamo citato all'inizio è tratto dall'ultimo capitolo di una storia inusuale, in cui «lupi e fascisti, società idroelettriche e alpinisti, memoriali di guerra e insetti nocivi convivono». È una storia che intreccia ambiente, politica, cultura, società. E, parte, di una generale e quasi mai raccontata storia d'Italia.

Armiero parte da un dato, che a molti, incredibilmente, sfugge: l'Italia, con il 35% del territorio occupato dalle Alpi e dagli Appennini, e con un altro 42% di territorio coperto da colline, è un paese montuoso. Uno dei più montuosi d'Europa. E questa caratteristica lo distingue dalla gran parte degli altri paesi europei, perché la montagna ha segnato la storia d'Italia.

Marco Armiero conosce il rischio che si corre quanto si associa la parola natura alla parola nazione. Se l'approccio è superficiale e deterministico ne possono sortire le più becere teorie nazionaliste e razziste. Ma c'è un rischio connesso anche a quell'approccio che ricostruisce la storia di una nazione prescindendo dai fattori geografici ed ecologici: il rischio di una visione ingenuamente idealista.

Cosicché possiamo dire, parafrasando il principe di Metternich, che l'Italia è anche un'espressione geografica. E che la natura ha contribuito a fare la nazione. Intanto in termini culturali.

Nelle settimane scorse è uscito presso la Guerini e Associati un libro curato da un altro storico della scienza, Pietro Redondi, *Un best-seller per l'Italia unita*, dedicato a *Il "Bel Paese"* di Antonio Stoppani (pp. 281, euro 20,00). Vi si parla di un volume pubblicato nel 1876 da un abate, patriota e geologo nato ai piedi delle Alpi, a Lecco, Antonio Stoppani, appunto, che, raccontando le bellezze naturali, la geologia e la geografia fisica del Bel Paese, «ha rivelato l'Italia agli italiani», come sosteneva negli anni '20 del secolo scorso Pio Bettoni. Il libro dell'abate ha dato un formidabile contributo a rendere gli italiani non solo consapevoli, ma anche orgogliosi di vivere in un'espressione geografica di straordinaria bellezza. Diventando un collante culturale della nazione. Facendo dell'idea di nazione senso comune. Non a caso, scrive Redondi, ricorda che il libro è l'unico che si conosca ad aver dato il nome, nel 1906, a un formaggio: il Bel Paese appunto. E che Stoppani è l'unico uomo di scienza che entra nelle nostre case su forme di latte cagliato.

Ma il rapporto non è a senso unico. Non è solo la natura a modellare la cultura. In Italia, come peraltro in quasi tutta l'Europa, è anche la cultura a modellare quasi per intero la natura. Tant'è che in Italia, come nel resto d'Europa, non parliamo non possiamo parlare - di *wilderness*, di natura selvaggia, ma piuttosto di paesaggio, di natura segnata dalla storia del rapporto con l'uomo. O, per dirla con Armiero, di «natura costruita».

Ebbene, anche le montagne in Italia sono «natura costruita». Perché, come scrive Armiero, «sono state modellate dalle parole e dalle bombe, dalle retoriche della modernizzazione e dalle tonnellate di calcestruzzo che hanno dato corpo a quelle retoriche sotto forma di dighe, strade e ferrovie».

#### LE STREGHE

In questa storia di montagne costruite, lo storico del Cnr individua diverse fasi. La prima è quella della montagna selvaggia. Dove stili di vita e miti arcaici, spesso brutali, ancora persistono a Ottocento e persino a Novecento inoltrato. Il mito della stregoneria, per esempio. Nel 1828 in Valsesia, Piemonte, una vecchina viene linciata dalla folla perché si ritiene che pratici la magia nera. Nel 1911 lo stesso accade a Perugia. E non ha forse raccontato, Carlo Levi, nel *Cristo si è fermato a Eboli*, come in Basilicata negli anni '30 le streghe fa-

# Montagna italiana montagna ribelle

## Una storia dei nostri rilievi indaga sul rapporto tra natura e nazione

cessero ancora paura? Non è meno selvaggio il mito degli animali pericolosi, dei lupi e degli orsi. Non è stato facendo leva su questo mito che, pochi giorni fa in Abruzzo, qualcuno si è sentito in diritto di freddare a schioppettate uno dei pochi plantigradi ancora presenti in regione e (teoricamente) protetti?

#### I BRIGANTI

Ma le montagne italiane, sostiene acutamente Armiero, sono state anche luoghi di ribellione. Se ne accorse il paese unito all'indomani, appunto, dell'Unità quando gli Appennini ospitarono a decine di migliaia gente del Meridione chi si ribellava a quella che veniva percepita come protervia piemontese. Una storia forse troppo superficiale ha descritto quella gente come briganti. Ma certo doveva essere un brigante piuttosto raffinato l'autore dell'iscrizione che ancora si può leggere sulla Scrima Cavallo, a quota 2000 in Abruzzo: «Oh viandante che qui passi, ricordati che nel 1820 nacque Vittorio Emanuele Re d'Italia che fece questo regno che era il regno dei fiori, il regno della miseria».

Gli Appennini furono segnati dalla guerra con-

visitarle.

Le montagne hanno caratterizzato in maniera significativa la storia patria anche dopo la seconda guerra mondiale. Chi, si chiede Armiero, potrebbe negare che la storia ambientale del Bel Paese è stata segnata in maniera profonda dal trasferimento di una gran quantità di persone dalla montagna alla pianura sempre più industrializzata? Chi, aggiungiamo noi, potrebbe negare che la storia sociale ed economica d'Italia è stata segnata da questo trasferimento?

#### LE DIGHE

Marco Armiero chiude il libro con un paragrafo amaro, dedicato alla «montagna in dissoluzione». Ferita da un'invasione di cui la vicenda del Vajont rappresenta il culmine e, nel medesimo tempo, il simbolo. Ferita da quell'indifferenza più generale che ha portato a dimenticare persino il Bel Paese, inteso sia come il best-seller di Antonio Stoppani sia come l'integrità del paesaggio italiano. Ma attenzione, sembrano dirci le ultime righe di Armiero e gli ultimi fatti di cronaca in Val di Susa, perché la montagna in dissoluzione può tornare a trasformarsi in montagna ribelle.

tro il brigantaggio. Anche perché, scrive Armiero, la guerra contro i ribelli diventò ben presto una guerra contro la loro principale alleata: la foresta.

Le montagne hanno ospitato anche ribelli dai contorni meno ambigui. Sui monti della Valsesia hanno trovato rifugio nel 1898 gli operai che avevano partecipato a Milano alle manifestazioni contro la legge sul macinato ed erano fatti oggetto di repressione. Ma, soprattutto, la montagna si rivelò ribelle - anzi, il luogo principale della ribellione - nel corso della guerra partigiana. La guerra di liberazione contro i nazifascisti.

Non è una storia apologetica quella di Marco Armiero. La montagna italiana non è stata luogo d'elezione solo di progressisti. Espressione geografica, per così dire, naturalmente di sinistra. C'è stata una lunga fase che lo storico definisce della «montagna nera». Quando i seguaci di Mussolini la elessero a luogo privilegiato del culto della fisicità. E la fascistizzarono.

E c'è stata anche la fase della «montagna eroica», quando, nel corso della prima guerra mondiale, per anni soldati italiani e soldati austriaci si sono combattuti anche nelle trincee scavate ad alta quota, sulle Dolomiti. Ancora oggi è possibile

# Rivoluzione

## SU DUE RUOTE

il manifesto

Luca Fazio

A parte una buona dose di coraggio, per cambiare profondamente il volto di una città basta un numero magico (il numero 30). E non ci vogliono nemmeno troppi soldi. A Parigi, per esempio, con soli 2,6 milioni di euro di stanziamenti, l'amministrazione di Bertrand Delanoë ha messo a punto un piano rivoluzionario. Un format esportabile in qualunque città europea (Italia compresa): dal prossimo settembre su 560 km di rete stradale il limite massimo di velocità consentito alle automobili sarà di 30 Km/h (il 37% delle strade cittadine). Il nuovo piano "La rue en partage" ("la strada in condivisione", ndr) non dovrebbe essere un dramma, eppure le questioni della mobilità urbana provocano sempre accesi dibattiti politici e sociologici. Anche a Parigi. Per semplificare, da una parte ciclisti che rischiano la vita e dall'altra adepti del culto motorista sempre più rancorosi e su di giri. E dire che in nessuna metropoli europea la media di chilometri percorsi da un'auto ingolfata nel traffico si avvicina al numero magico: ovunque la bicicletta è il mezzo più veloce per spostarsi nelle aree urbane.

A Parigi questo limite verrà fissato in una trentina di quartieri, che vanno ad aggiungersi ad altre 74 zone della città dove la velocità è già regolata in questo modo. Ma non c'è limite al meglio: nella capitale francese sono già attive 23 "zone di incontro" dove le auto non possono superare i 20 Km/h; qui pedoni e ciclisti sono padroni della strada, e le automobili sono "avvisate" da strisce bianche perpendicolari alla carreggiata formate da piccoli rettangoli tipo pixel,

una via di mezzo tra segnaletica e arte di strada, un modo poco invasivo per invitare gli automobilisti a rallentare. L'obiettivo di questo programma che per noi sembra lunare è piuttosto semplice, invitare gli automobilisti a scegliere il mezzo di trasporto più semplice e moderno del mondo: la bicicletta. E a rispettare le due ruote: i ciclisti, nelle zone 30, potranno anche "bruciare" il semaforo rosso per svoltare a destra. Di questo passo, le automobili a Parigi diventeranno un mezzo di trasporto in via d'estinzione, e del resto lo confermano le statistiche: già ora il 60% degli spostamenti si fa a piedi, il 27% con i trasporti pubblici, il 7% in automobile e il 4% in bicicletta. Percentuali impensabili per l'Italia, il paese europeo più in ritardo rispetto allo sviluppo della ciclabilità e alla cultura della mobilità alternativa.

CONTINUA | PAGINA IV

### DALLA PRIMA

Luca Fazio

London, per esempio, giusto per non restare indietro rispetto a Parigi, sta pensando di estendere l'attuale percentuale di zone 30 (oggi circa il 19% delle strade urbane) a quasi tutta la città - rimarrebbero escluse solo le arterie ad alto scorrimento. Possibile? Per Isabel Deding, responsabile dei trasporti londinesi, non ci sarebbero problemi: «Andrà a finire come capitò con il divieto di fumo nei locali, nessuno lo riteneva possibile fino a quando non è successo». Bisognerà solo convincere i distretti, ma già alcuni hanno imposto i 20 miglia all'ora in tutte le strade, con risultati molto soddisfacenti e dunque contagiosi. A Monaco, altra città virtuosa, sono così visionari che entro il 2025 puntano ad avere la quota di spostamenti in automobili al di sotto del 20% nelle zone centrali (taxis compresi). Lo ha annunciato Hep Monatzeder, vicesindaco della città dove ha sede la Bmw - provate adesso ad immaginare il sindaco di Torino Piero Fassino e la Fiat di Marchionne. Monaco, per raggiungere l'obiettivo, solo nell'ultimo anno ha già stan-

ziato 10 milioni di euro per la ciclabilità.

In Italia (2.556 ciclisti morti negli ultimi dieci anni), sull'onda di un'evidenza che ha trasformato la bicicletta nello strumento più efficace per praticare più che sognare un mondo diverso, soprattutto nelle città, anche la politica si è dovuta accorgere che qualcosa si sta muovendo. Con ritardo e inconcludenza imbarazzanti. A parte i sindacati volenterosi che ci deliziano con improbabili pedalate propagandistiche, diverse associazioni hanno presentato una proposta di legge proprio per introdurre il limite dei 30 Km/h nei centri urbani (già sottoscritta da circa sessanta deputati di tutti gli schieramenti). L'obiettivo della Rete della Mobilità Nuova, seppure meritevole, dice a che pun-

to siamo rispetto alle esperienze europee: obbligare i sindaci, entro due anni, a far scendere gli spostamenti motorizzati con mezzi privati almeno sotto al 50%. Un'impresa disperata visto che la quasi totalità delle risorse per la mobilità vengono destinate all'alta velocità e alla rete autostradale, anche se le lunghe distanze assorbono meno del 3% degli spostamenti di persone e merci.

Eppure, nonostante l'ottusità del sistema, in Italia le campagne di sensibilizzazione per sostenere il limite di velocità di 30 Km/h si stanno moltiplicando con diverse iniziative dal basso. Il rischio però è che per un difetto di comunicazione non si riesca a far comprendere la portata di un semplice

provvedimento che nelle nostre città sarebbe a dir poco storico, se non irrinunciabile: qui non ci sono in gioco solo i diritti (o le pretese) di qualche scanzonato cittadino che vuole liberarsi dalle automobili per pedalare in santa pace. C'è ben altro. Proviamo a mettere tra parentesi - anche se è impossibile - lo studio approfondito appena realizzato dall'Istituto dei Tumori di Milano che ha dimostrato una stretta relazione tra l'inquinamento e il rischio di tumori al polmone (300 mila le persone testate, 36 i centri europei coinvolti). È stato misurato l'inquinamento dovuto alle polveri sottili (Pm10 e Pm2,5) causato in gran parte all'emissione dei motori a scoppio e agli impianti di riscaldamento. La conclusione è drammatica: per ogni incremento di 10 microgrammi di Pm10 per metro cubo presenti nell'aria, aumenta il rischio di tumore al polmone di circa il 22%. Sono cifre da ecatorbe, questo tipo di tumore rappresenta la prima causa di morte nei paesi industrializzati, e solo in Italia nel 2010 si sono registrati 31.051 nuovi casi.

Non bisognerebbe aggiungere altro per imporsi l'obiettivo di rottamare il mezzo di trasporto più mortifero, ma torniamo al limite dei 30 Km/h per entrare nello specifico dei tanti benefici per tutti. Automobilisti compresi. Prima di tutto si abbasserebbe la mortalità. In Europa, tumori a parte, ogni

anno muoiono 35.000 persone a causa di incidenti stradali (un milione e mezzo rimangono ferite). L'Italia contribuisce alla statistica con 5 mila morti all'anno (e 300 mila feriti): quasi un quarto delle vittime sono pedoni e ciclisti. Tutta colpa della velocità? Sì. Come dimostra uno studio londinese, quasi tutti gli incidenti che hanno ucciso ciclisti sono avvenuti in strade con un limite fissato a un minimo di 48 Km/h. I dati sui pedoni sono inconfutabili: se un'automobile investe una persona a 65 Km/h la uccide nel 90% dei casi, a 50 Km/h nel 20% dei casi, a 30 Km/h nel 3% dei casi. Data per scontata la maggior vivibilità delle strade con l'istituzione delle "zone 30" - cosa di per sé gradevole ma che per alcuni potrebbe non essere prioritaria - va sottolineata anche la considerevole riduzione dei costi sanitari a fronte di una diminuzione dei sinistri (il Pil annuale perso a causa degli incidenti viene valutato attorno al 2%). Inoltre, la riduzione della velocità, come dimostrano alcuni studi effettuati ad Amburgo, farebbe diminuire dal 10 al 30% l'emissione di gas inquinanti. Sul banco degli imputati ci sono gli automobilisti che si ostinano a guidare in città, eppure il numero magico funzionerebbe anche per loro: consumerebbero meno carburante (12% secondo una ricerca tedesca) e anche loro morirebbero con minor frequenza.

## 254 km di pista ciclabile, molto frammentata e utilizzata per lo 0,4 per cento degli spostamenti. La campagna del Coordinamento Roma ciclabile per arrivare a 1.000 km e realizzare una vera e propria rivoluzione culturale

Roberta Biasillo

La prima volta che la questione della ciclabilità urbana entra nel dibattito normativo è il 12 ottobre 1988, quando il Parlamento Europeo approva la *Carta europea dei diritti del pedone*. La riduzione degli inquinanti atmosferici e acustici, la maggiore sicurezza e fruibilità degli spazi, una adeguata dotazione infrastrutturale e una migliore organizzazione del traffico veicolare venivano esplicitamente associati allo sviluppo di una rete di piste ciclabili e all'uso privato della bicicletta. Un programma di interventi volti a far nascere «una nuova e più umana mentalità urbana». Nonostante il crescente interesse per le politiche di recupero di vivibilità urbana e di mobilità sostenibile che a partire dagli anni 2000 ha caratterizzato le normative europee – il *Sesto programma comunitario di azione per l'ambiente, Agenda 21*, il programma *Aria pulita per l'Europa* – più del 20 per cento delle emissioni di gas a effetto serra deriva tutt'oggi dal settore dei trasporti. A questo dato si deve aggiungere la diminuzione dell'uso delle ferrovie e dei servizi collettivi e un tasso di crescita delle autovetture private superiore a ogni previsione.

Se da un lato la situazione romana non si discosta da questo quadro tutt'altro che felice, dall'altro è pur vero che i margini di azione sono decisamente ampi. I documenti istituzionali – il Piano Generale del Traffico Urbano di Roma aggiornato al febbraio 2005, il Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale del giugno 2011 e quello Provinciale del settembre 2011 – evidenziano il ritardo rispetto ad altre città europee e italiane. La rete ciclabile cittadina misura 254 km, è caratterizzata da una forte frammentazione dei percorsi e viene usata solo per lo 0,4 per cento degli spostamenti quando basterebbe una dotazione infrastrutturale adeguata per far salire questa percentuale al 34 per cento. Mentre si annunciano finanziamenti e piani per il futuro, il coordinamento spontaneo di ciclisti della Capitale *Di traffico si muore* continua a disseminare la città di bici bianche fantasma, in ricordo di chi sulle due ruote ha perso la vita, per sensibilizzare la cittadinanza al problema dell'insicurezza stradale.

Nonostante i dati mostrati non siano confortanti e incoraggianti, moltissime associazioni romane oltre a denunciare l'inadeguato stato dell'arte, si impegnano quotidianamente sul fronte del miglioramento della qualità della vita urbana attraverso l'incremento dell'uso della bicicletta. Proprio le elezioni amministrative sono state per questi soggetti che lavorano da anni per una mobilità sostenibile un'occasione per ribadire il proprio impegno e per suggerire proposte concrete per il prossimo lustro. Il *Coordinamento Roma Ciclabile*, in cui confluiscono una trentina di associazioni, ha elaborato un documento di impegni per la nuova amministrazione capitolina volto a realizzare anche a Roma le condizioni per una mobilità sicura e competitiva con l'automobile. Gli obiettivi che vengono proposti sono molto ambiziosi ma sono del tutto in linea con normative europee ormai datate decenni e in alcuni casi con le direttive lanciate dal Piano quadro della ciclabilità dell'ex sindaco Gianni Alemanno; quindi nulla di impossibile o di utopico.

Le battaglie dei ciclisti sono battaglie di riqualificazione degli ambiti urbani che coinvolgono tutti: aumentare la percentuale di mobilità tra bici, pedoni e traspor-

to pubblico locale; ridurre lo spazio occupato dalle auto attraverso l'incremento delle isole ambientali e il ridisegno dello spazio pubblico; adottare i 30 km orari per la viabilità urbana secondaria; realizzare i 1000 km di percorsi ciclabili. Si tratta di un grande progetto di rivoluzione culturale che andrebbe a ridisegnare Roma proprio a partire dalle sue strade principali. Le vie Flaminia, Salaria, Tiburtina, Prenestina, Casilina, Appia Nuova, Ostiense, Marconi, Portuense e Gregorio VII potrebbero diventare i nuovi corridoi delle mobilità dove sarebbe necessario creare piste ciclabili protette, ridurre lo spazio dei parcheggi lungo la carreggiata, rallentare la velocità delle auto, allargare i marciapiedi, aumentare le corsie preferenziali e il verde stradale. Un ripensamento complessivo e possibile da progettare e pianificare con impegni di spesa dell'ordine di almeno 50 o 60 milioni di euro annui, di cui gran parte sono già stanziati o previsti e di cui parte potrebbe venire dagli incassi delle multe fatte agli automobilisti. Molto in questo senso potrebbero fare le campagne di educazione nelle scuole, nelle università e nei luoghi di aggregazione, la formazione di decisori e tecnici nelle pubbliche amministra-

zioni, l'istituzione di eventi *ad hoc*.

Negli ultimi anni a questi intenti programmatici si sono affiancate numerose iniziative legate al via via crescente numero dei ciclisti che popola la Capitale e che cerca di affermare la propria esistenza e i propri diritti. Quella dei ciclisti è una comunità che si articola sempre di più nel tessuto urbano romano e crea nuovi modelli di socialità, basti pensare alle innumerevoli attività che i *Ciclonauti* mettono in campo dal 2006. Dalle ciclofficine dove la bici non ha un valore di scambio ma un valore d'uso e dove le bici si assemblano e si riparano ma non si vendono, ai progetti *Lovebike* e *Ri-Ciclo*, svolto in collaborazione con l'Azienda Municipale

Ambiente del Comune, che recuperano e mettono in circolazione le bici abbandonate, non più utilizzate dai singoli o addirittura buttate; dalle partecipazioni alle *Domeniche Ecologiche* del Comune e alla *Settimana della Mobilità Ciclistica Urbana* ai corsi di "ciclomeccanica". Ma la manifestazione che mostra in maniera più emblematica il lungo percorso delle due ruote ecologiche a Roma è dato dalla popolarità della *Critical Mass*, un appuntamento ormai fisso per chi vuole letteralmente impadronirsi di strade quotidianamente occupate dal traffico. L'evento, che ha preso il via nel 2002 con circa una cinquantina di partecipanti, nel 2013 ha raggiunto la decima edizione e migliaia di persone coinvolte regalando un colpo d'occhio delle strade e delle piazze veramente suggestivo.

Tutto nella Capitale sembra indicare un cambio di rotta per quanto riguarda la mobilità: un sindaco neo-eletto che usa la bicicletta, una nuova idea di mobilità e un nuovo piano concreto del traffico che passa attraverso la pedonalizzazione di via dei Fori Imperiali e soprattutto una grande mobilitazione dal basso che ogni giorno sfida il traffico e l'inquinamento. Che una Roma veramente a misura di ciclista e pedone non sia lontana dall'arrivare?

### STRATEGIE • Meno piste, più condivisione della strada

Stano a dirsi, ma mica tanto: nonostante i giornali, le statistiche e i sindacati volentieri si affannino a parlare o ad inaugurare piste ciclabili, tutti gli esperti di mobilità sanno che non c'è alcun rapporto tra la ciclabilità di una città e il numero di chilometri di piste protette per ciclisti. La correlazione non funziona come sembra e, come spiega bene il sito *bikeitalia.it*, basterebbe un'occhiata alla principali città prese in esame dalle statistiche più reclamizzate per accorgersi che a volte è addirittura vero il contrario. Esempi? Reykjavik ha 3 chilometri di piste ciclabili per 1000 abitanti, un record, eppure si sposta in bicicletta solo il 6% della popolazione. I numeri di Roma e Milano, il caso forse più evidente, non dicono niente; con rispettivamente 42 e 57 metri di piste ciclabili per 1000 abitanti, più o meno la stessa miseria, i ciclisti a Milano sono dieci volte più numerosi che nella capitale. Come si spiega? Col fatto che la pista ciclabile separata funziona benissimo nei paesi del nord, ma difficilmente è una soluzione che si può adattare a centri urbani più complicati. Ecco allora che la filosofia che va per la maggiore tra gli studiosi della mobilità urbana è quella della condivisione della strada, un'utopia realizzabile a patto che gli utenti deboli vengano protetti rallentando la velocità delle automobili. Non c'è altra strada da percorrere, ma oltre agli amministratori, specialmente quelli sotto elezione, bisogna convincere i ciclisti che è possibile ottenere molto di più e di meglio di una pista ciclabile che magari finisce nel nulla.

ALTERNATIVE • A Roma se ne contano una dozzina, molte legate a centri sociali

# Viaggiare no oil e a costo zero grazie alle ciclofficine popolari

Camilla Furla Corsi  
ROMA

Cresce il numero dei ciclisti a Roma e cresce il bisogno di risolvere i tanti problemi meccanici che la bicicletta, come mezzo meccanico puro, porta con sé. È per questo che a Roma sono spuntate come funghi le ciclofficine. Fra centro e periferia, se ne contano più di una dozzina: la Centrale a Monti, Don Chisciotte all'ex Snia Viscosa, Fronte del Porto al Gazometro, l'ex Lavanderia nel ex manicomio di Santa Maria della Pietà, al Forte Prenestino, la Pirata del Quadraro, La Gabbia a Tor Bella Monaca, La Strada a Garbatella e poi la Luigi Masetti a Centocelle, il Ciclosoccorso sull'Ostiense, la ciclofficina di Fisica alla Sapienza, a Colleferro, al Villaggio Olimpico, la Scatenata nel Parco di Aguzzano e il Macchia Rossa a Via Pieve Fosciana. Tutte insieme collaborano sul network Ciclofficine popolari e sono molto attive.

La maggior parte delle ciclofficine romane sono in chiusura estiva ma Giulio, attivista ciclonauta, uno dei meccanici della Centrale, è rimasto in città e mi accoglie calorosamente nella ciclofficina nata durante l'occupazione dell'Angelo Mai, ma che dopo lo sgombero è riuscita a sopravvivere grazie al lavoro dei volontari ai quali il Comune ha concesso in affitto un locale interrato sotto il mercato rionale di Monti. Giulio fa subito riferimento al loro sito [www.ciclonauti.org](http://www.ciclonauti.org). Un ascensore a livello strada ti fa scendere sotto terra ma in un vero paradiso per ciclisti. In una prima sala c'è un salottino per una prima accoglienza con una piccola biblioteca specialistica sulla bicicletta, poi c'è l'officina vera e propria, piena di arnesi, morsetti, armadietti, cassetti e cassettoni pieni di viti, bulloni e maglie di catena. Colpiscono le vecchie taniche di benzina tagliate e adattate a portaoggetti utili e capienti, tutto realizzato con materiale di riciclo e lasciato alla libera creatività degli inventori.

Gli avventori possono accedere liberamente e costruire da sé una propria bicicletta sotto la supervisione di esperti meccanici appassionati. I ciclonauti ti mettono a disposizione la loro esperienza, gli attrezzi e persino i pezzi recuperati dallo smaltimento del ciclo dei rifiuti ingombranti, pazientemente smontati, puliti e ordinati in una terza stanza adibita a magazzino. Camere d'aria, cerchi, forcelle, telai, pedali, catene di trasmissione, cambi e tutto il materiale necessario per riparare, restaurare o creare la tua bicicletta a costo zero. In cambio i volontari chiedono solo un'offerta e, vista l'alta affluenza di utenti, ha loro detta non si possono lamentare. Le Ciclofficine popolari hanno stretto un'accordo con l'AmA e sono diventate punti di raccolta per le bici gettate e abbandonate. Una volta al mese i ciclonauti vanno nelle piazze preposte allo smaltimento, fanno man bassa di carcasse e si portano in officina una quindicina di biciclette o un tempo tali. «Di qui escono tandem, motocicli, bici a due piani, ma la cosa che a me colpisce di più sono le persone che si presentano con catorci arrugginiti della guerra o di nonna che utilizzava per andare in campagna a raccogliere la cicoria in tempi di fame nera. Sera dopo sera, le hanno smontate, pulite, liberate dalla morsa della ruggine, rimontate per una vera rigenerazione del mezzo». La Ciclofficina Centrale ha collaborato con l'Asl per corsi di ciclomeccanica con cui insegnano a ex tossicodipendenti e ragazzi problematici a lavorare sulle bici. Giulio esprime grande soddisfazione per la collaborazione con Binario 95, un'associazione che si prende cura dei senza fissa dimora offrendo loro un pasto, dei vestiti e al bisogno anche un letto per qualche notte. «Dalla loro sede dietro la Stazione Termini sono venuti qui da noi un gruppetto di ragazzi a cui abbiamo fatto un corso di ciclomeccanica - continua a raccontare Giulio - dopo il quale sono riusciti a mettere in piedi una piccola stazione d'affitto con una ventina di biciclette».

Suona il citofono, ci sono visite. Luciano e Francesco, due ragazzi di Torino, sono arrivati a Roma oggi da Palermo. Hanno un problema al freno e Giulio si adopera subito per aiutarli. Stanno facendo un tour in bicicletta di due mesi risalendo lo stivale da Palermo per ritornare a Torino. Le tappe sono continue, Messina, Napoli, Roma, Livorno, Genova e tutti quei paesi e paesini che sapranno accoglierli e potranno godere della loro arte. Sono due insoliti artisti di strada in bicicletta, anche la loro associazione culturale ha un nome alquanto insolito: *Tiritera NonLaSolita*. Francesco è il musicista e gira in tandem. Con il suo ukulele, accompagna lo spettacolo con arrangiamenti estemporanei molto tranquilli che intervalla con un motivo della Bergeira piemontese eseguita con l'armonica a bocca. Luciano monta una Graziella adibita al trasporto di una strana scatola, sulle prime alquanto misteriosa e magica. È un *box theatre*, un tipo di teatro

diffuso nei paesi del Nord Europa; una sorta di camera ottica alla fiamminga. Come artisti nascono al Cecchi Point di Torino, una Casa delle associazioni di quartiere dove ci sono realtà come il teatro, la sala prove, una palestra per giovani artisti circensi e atleti, una falegnameria, una carpenteria, un laboratorio di soffiatura del vetro con tecnica di Murano, infine una ciclofficina e un museo della bicicletta. C'è una palazzina dedicata alle attività educative, frequentata come dopo scuola e centri estivi. Francesco e Luciano lavorano con i ragazzi e i bambini problematici per un Cad accreditato dal Comune. «Il primo anno d'occupazione è stato un tacito accordo con il Comune, alcuni consiglieri venivano ad aggiustare le loro biciclette da noi - spiega Luciano - Poi è arrivata la concessione dall'Associazione Il Cappelletto e dal Campanile».

Per il tour si sono messi in proprio ma non sono soli nel loro viaggio, li accompagna un burattino con i fili, il pagliaccio, il vero showman che introduce il pubblico allo spettacolo, amatissimo dai bambini. Balla, cammina, corre, corteggia e fa la riverenza al passaggio di una donna, saluta, tutto con maestria e grande leggiadria, prende vita ogni volta fra le sapienti mani di Luciano e sempre

Le cinque «R» dei bikers più radicali: riparare, restaurare, riciclare, rimontare, recuperare. E la Graziella «vintage» spopola

a cavallo della sua bici. Faranno tappa sabato sera sul lungomare di Porto Santo Stefano e domenica al porto di Talamone. La rappresentazione teatrale nel box, interamente autoprodotta in legno, può essere ammirata dai bambini da una serie di buchi laterali; dentro ci sono incantevoli giochi di luce con led alimentati da piccole torce solari. La storia è quella di *Giuanin D' La vigna*, che fin da piccolo ha un sogno: partire. Giuanin però non sa come fare, pensa all'aereo ma dell'aereo ha paura, pensa alla macchina ma la macchina inquina, pensa al treno ma il frecciarossa buca le montagne e lui ama le montagne e gli piacciono così come sono. Pensa alla mongolfiera ma la mongolfiera andrebbe dove porta il vento ma a lui piace scegliere la strada. Pensa alla barca a vela ma con la barca non può raggiungere le sue amate montagne. Mentre ha tutti questi pensieri gli viene fame e inizia a mangiare, un panino, un grappolo d'uva, una fragola, un gelato e per finire una fetta di torta ma... Giuanin ha ancora fame e ne ha più di prima. Chiede un pollastro ma gli portano solo un pollo ancora vivo e lui non riesce a prenderlo, allora gli consigliano di seguirlo con la sua bicicletta e, correndo dietro al pollo, senza neanche accorgersene, è già in viaggio.

# Lo sport per coprire le torture

IL MANCHESTER UNITED ACQUISTATO DALLO SCEICCO DI ABU DHABI. MA ANCHE LA F1 UTILE AL BAHRAIN

di Luca Pisapia

La squadra di calcio del Manchester City serve alla famiglia regnante di Abu Dhabi (che ne è il padrone, ndr) per costruire l'immagine di uno Stato progressista e distogliere l'attenzione da quanto realmente avviene nel paese: una sistematica violazione dei diritti umani volta a reprimere ogni tipo di dissenso anche attraverso la tortura", queste le parole di Human Right Watch, come riportato dal quotidiano britannico *The Guardian*.

**UN'ACCUSA** cui il mondo del calcio non può più voltare le spalle, fingendo di non sapere che dietro i lustrini di una squadra che a suon di petrodollari (oltre un miliardo le sterline investite finora) ha comprato campioni del calibro di Nasri, Touré, Tevez, Aguero e Balotelli, si cela una dinastia che da secoli regna imperturbata sul territorio, impedendo ancora oggi ogni tipo di esercizio dei diritti, da quelli di voto a quelli sindacali, e punendo con il carcere ogni critica ai regnanti. D'altronde lo stesso sceicco

Mansour, fratello dell'emiro di Abu Dhabi, quando nel 2008 comprò la squadra della Premier che con Roberto Mancini in panchina vinse un titolo e una FA Cup, spiegò: "Questo acquisto serve per mostrare al mondo la vera essenza di Abu Dhabi, essere simbolo dei nostri valori più profondi". E quali siano tali valori lo scrive Human Right Watch, insieme ad Amnesty International, in un rapporto sull'arresto di massa di 94 persone "per cospirazione contro lo stato" avvenuto a febbraio, e sul processo che ha visto la condanna di 64 di loro. Un processo che le organizzazioni umanitarie definiscono "fortemente ingiusto", in un paese dove "è limitata la libertà di espressione" e "praticata la tortura".

**LA SITUAZIONE** del Manchester City non è affatto isolata. È da anni che le più disparate satrapie allestiscono nei loro paesi tornei di tennis, di golf, circuiti per il Motomondiale o la Formula Uno, e in Europa si comprano squadre di calcio: il tutto come grimaldello per aprirsi le porte dei salotti buoni del vecchio



Lo sceicco Mansour *LaPresse*

Formula Uno di correre ogni anno nel regno di Al Khalifa un Gran Premio sempre più blindato, mentre tutt'intorno l'esercito sparava lacrimogeni con gas letali. L'ex sceicco qatariota Al Thani invece, che nel suo paese ospita una gara del Motomondiale e un torneo WTA di tennis, grazie all'amicizia e al rapporto di affari con l'ex presidente francese Sarkozy e con l'attuale presidente della Uefa Platini, ha acquistato la squadra del Paris Saint-Germain imbotte di campioni. E già che c'era ha ottenuto l'organizzazione dei Mondiali di calcio 2022, in barba a ogni vincolo etico dato che in Qatar le leggi sul lavoro prevedono il servaggio della gleba. Lo stesso accade in Russia, dove ieri il Comitato Olimpico Internazionale ha ottenuto da Putin che la legge omofoba non sarà applicata agli spettatori e agli atleti delle Olimpiadi invernali di Sochi 2014. Come se lo sport, e l'immensa vetrina televisiva, debbano servire a delle operazioni di greenwashing volte a coprire queste infamie piuttosto che a denunciarle.

Twitter: @ellepunto

## INSABBIATI

Costruire a colpi di campioni e titoli l'immagine di un Paese dove i diritti umani vengono spesso negati

chio continente, e poi concludere affari di altro tipo. Tra i molti esempi, in Bahrain da anni le organizzazioni umanitarie denunciano torture governative e repressione del dissenso, ma questo non ha impedito alla

la Repubblica

GIOVEDÌ 1 AGOSTO 2013

# Decalogo Liverpool: "Non dite femminuccia"

DAL NOSTRO INVIATO  
ETTORE LIVIHI

LONDRA  
Vietato urlare agli avversari «Nigger» (negro) o «Yid» (ebreo). Banditi i riferimenti di genere tipo «don't be a woman» (non farla femminuccia) o «man up» (sii uomo). Stóp agli insulti a sfondo

**Dopo i casi Suarez il club detta le regole del bon ton**  
"No a nigger, yid, gay o zingaro"

sessuale come «gay» o «rent boy» (prostituito). Il Liverpool ha deciso di mettere nero su bianco le nuove regole del bon ton ad Anfield Road. E dopo le polemiche di fine 2001 per gli insulti razzisti di Luis Suarez a Patrice Evra, ha dato alle stampe il Decalogo dei Red, una guida distribuita a di-



pendenti, abbonati e ultrà per spiegare quali frasi e comportamenti sono "inaccettabili" e banditi dallo stadio di casa. «Vogliamo stradicare dalle gradinate offese legate a razza, colore della pelle, sesso, religione e orientamento sessuale», ha dettato alla linea Rishi Jain, autore delle raccomandazioni. E a corredo del Galateo del Liverpool ha allegato una lista delle parole "considerate offensive" dal Club, che

affiderà agli steward il compito di far rispettare — nessuno ha capito bene come — le direttive. L'elenco degli insulti off-limits è coloratissimo. Contiene un ampio ventaglio di offese ai giocatori di pelle nera (da "coloured" a "coon"), agli zingari ("gipsy" o "Pikey"), a ispanici e italiani ("spic" dal vecchio "No spic inglis" degli immigrati) e ai rivali di fede musulmana ("raghead", uomo con il turbante).

## Ad Anfield

La guida girata da Liverpool a giocatori, ultrà, dipendenti: contiene frasi e comportamenti «inaccettabili» ad Anfield Road. Oltre agli insulti a neri, zingari, islamici, banditi anche termini contro ispanici e italiani.

Ma anche 13 modi diversi con cui i creativi della Kop, la curva dei Red, descrivono la discutibile virilità degli avversari. La guida è stata informalmente girata pure ai giocatori che, in teoria, su questi temi seguono le direttive della Premier League.

La Lega, come ovvio, ha accolto con gran favore l'iniziativa del Liverpool. L'Empire of the Kop, la frangia più rustica della tifoseria dei Red, è più fredda. «L'idea è buona, per carità» ha detto alla Bbc Antoine Zammit, uno dei boss degli ultrà, «ma mi pare eccessivo che non si possa più nemmeno dire "play like a girl", giochi come una ragazzina». Non solo. Alla Kop, per dire, non sono andate giù le avances di Suarez all'Arsenal e al Real Madrid. «Gli hanno offerto uno stipendio di 7,3 milioni e lui è pronto a tradire» conclude Zammit. «Stia tranquillo che se torna qui da avversario, per noi della curva, alla faccia del decalogo, è resterà solo un prostituito!».

ATLETICA

**Bubka: «4 anni di squalifica a chi si dopa»**

LONDRA - Sergei Bubka, candidato alla presidenza del Cio e vicepresidente della IAAF vuole inasprire le pene per gli atleti dopati, portandolo da 2 a 4 anni. «Non bisogna trovare scuse per chi si dopa. Bisogna rendere più dure le pene, portando da due a 4 anni la squalifica per la prima infrazione: si deve proteggere gli atleti onesti ed eliminare chi bara». Intanti i Mondiali di Mosca hanno perso anche la britannica Jessica Ennis-Hill che non ha ancora recuperato dall'infortunio al tendine d'Achille.

**L'Unità giovedì 1 agosto 2013**

ALLA CONFEDERATION CUP

**Doparsi per perdere 8 a 0  
Positivo calciatore di Tahiti**

Anche una delle squadre di calcio più simpatiche del mondo deve fare i conti con la piaga del doping. La Fifa ha infatti reso noto, tramite il proprio sito, che un giocatore di Tahiti, di cui non è stato fatto il nome, è risultato positivo, per una sostanza imprecisata, a un controllo effettuato a Recife lo scorso 23 giugno, dopo lo 0-8 contro l'Uruguay in una partita della Confederations Cup. Il calciatore in questione, già sospeso dalla Commissione disciplinare, ha deciso di non effettuare le controanalisi nonostante la Fifa gli avesse dato tempo fino all'8 agosto per presentarsi per un'audizione o spedire una «memoria». La federazione di calcio di Tahiti è già stata messa al corrente della vicenda, e del risultato del test. La notizia offusca un po' l'immagine della nazionale tahitiana, presentatasi in Brasile con camice a fiori e sempre applaudita dal pubblico, con tanto di ovazioni a fine gara, nonostante le sonore sconfitte.