

# inbici

numero monografico

Publicazione  
edita da  
FIAB Modena



Settembre 2017  
anno 13 - n° 46  
numero monografico

Autorizzazione del Tribunale di Modena n. 1.757 del  
25.10.2005

Via Ganaceto 45 (Casa Per la Pace)  
41121 Modena (MO)  
tel: 338.3488082  
www.modenainbici.it

## In bici sulla strada: regole e leggende metropolitane

### Perseverare è diabolico

**La velocità elevata, la mancata precedenza e la guida distratta sono le cause principali degli incidenti che vedono coinvolti i ciclisti. Intervenire si può, c'è chi lo fa e i modi ci sono. Perseverare nell'errore è diabolico.**

Giorgio Castelli

Nel 2015 l'Istat ha registrato, per la prima volta dal 2001, un aumento delle vittime della strada, pur in presenza di un calo del numero degli incidenti e dei feriti del 2% circa.

Nell'Unione Europea l'Italia si colloca al 14° posto, con 56,3 morti per milione di abitanti, a fronte di una media europea di 52 unità.

I morti in motocicletta sono cresciuti del 9,2%, i pedoni del 4,0%, mentre sono calati i morti in auto (-1,7%), in ciclomotore (-5,4%) e in bicicletta (-8,8%). Attenzione però, se si guarda al rapporto tra numero di incidenti e numero di morti, le categorie più deboli subiscono un indice di mortalità altissimo: ogni 100 incidenti muoiono 3,07 pedoni, 1,80 motociclisti, 1,43 ciclisti, e 0,84 col ciclomotore, mentre gli automobilisti sono al 0,67.

Aumentano anche i feriti gravi che passano dai 15.000 del 2014 ai 16.000 del 2015.

Tentare, come molti superficialmente chiedono, di separare i pedoni ed i ciclisti dai mezzi a motore per aumentare la sicurezza, potrebbe produrre l'effetto contrario perché si confermerebbe che la strada è dominio dei soli automezzi, certificando che gli altri sono solo un intralcio e si dovrebbero programmare interventi insostenibili sia dal punto di vista spaziale che economico. Inoltre rimar-

rebbero inalterate, se non aumentate, le principali cause degli incidenti che per il 44% dei casi sono la velocità troppo elevata, la mancata precedenza e la guida distratta. Che fare?

Le esperienze migliori e più efficaci hanno aggredito proprio queste tre principali cause di incidenti, riducendo drasticamente le velocità dei veicoli, realizzando diffuse aree a moderazione di traffico, creando percorsi pedonali e ciclabili continui, che colleghino le aree agricole e i centri abitati vicini, organizzando e recuperando la viabilità minore ed i sedimi delle ferrovie dismesse.

In assenza di simili provvedimenti, si continua a coltivare l'insofferenza di alcuni automobilisti nei confronti dei pedoni e dei ciclisti, facilmente percepibile anche sui social network. Per alcuni automobilisti i pedoni e i ciclisti sono ostacoli mobili da schivare e se rivendicano lo spazio sulla strada il litigio è dietro l'angolo. Per contro alla domenica alcuni gruppi di ciclisti occupano tutta la carreggiata, quasi a riconquistare il territorio.

Fare poco o nulla per invertire la situazione attuale è da irresponsabili e dimostra che chi ci amministra non ha a cuore la salute ed il benessere dei propri cittadini ed è uno scarso politico, perché come dice Max Weber, tre qualità possono dirsi sommamente decisive per l'uomo politico: passione, senso di responsabilità e lungimiranza.



### La gradevole semplicità delle zone a 30 km/h

**Poche regole, riduzione della velocità, tanta sicurezza per tutti.**

A Modena sono state realizzate poche zone a 30 km/h. La più estesa si trova nell'area compresa nel quadrilatero compreso fra la Via Giardini e Viale Amendola e segue la dorsale di Via Pisano - Via Cimabue, interessando anche le strade limitrofe.

Ma di cosa si tratta? Quali ne sono le caratteristiche?

Gli ingressi delle zone a 30 sono segnalati da appositi cartelli, indicanti il limite di velocità. Generalmente, sono localizzate nei quartieri residenziali e hanno la finalità di dare maggiore sicurezza agli spostamenti di tutti gli utenti, particolarmente a pedoni e ciclisti. Esse però funzionano molto bene anche per gli autoveicoli, di cui riducono numero e gravità degli incidenti.

Oltre al limite di velocità, in queste zone agli incroci vale la regola di dare prece-

denza a chi viene da destra: poiché tutti i conducenti approssimano l'intersezione con il retropensiero che potrebbero doversi fermare per lasciar passare chi arriva alla propria destra, si crea il miracolo di un generalizzato rallentamento del traffico, grazie a cui tutti sono più sicuri. Spesso, inoltre, le aree delle intersezioni sono leggermente sopraelevate, imponendo un rallentamento significativo delle velocità di transito.

L'associazione delle due semplici norme ha facilitato la circolazione di tutti gli utenti della strada, ridando fiducia specialmente ai pedoni e ai ciclisti, da sempre reclusi ai margini stradali e intimiditi dai veicoli veloci. Una volta imparato il gioco, tutti vi si adeguano rapidamente, apprezzandone i notevoli vantaggi ricavati per tutto il quartiere.

## Quel dedalo di ciclabili 'spezzate' dalle strade

Ogni tanto anche i ciclisti hanno - o meglio avrebbero - la precedenza: occhio ai quadrati disegnati per terra e al simbolo della bici verde sul semaforo.

Giuseppe Marano

Cosa sarebbero le strade senza le intersezioni? Un gomitolo di asfalto percorribile all'infinito solo nelle due direzioni di marcia. Grazie ad esse, invece, possiamo scegliere 'scorciatoie' fra un punto e l'altro della città e risparmiare tempo. Non c'è dubbio: sono state una bella invenzione!

Nel suo inimitabile linguaggio tecnico, il **Codice della Strada** ne dà una definizione neutra, pacifica ed essenziale, adatta a un cartone animato per ragazzi: esse sono l'«area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse» (art. 23-comma 26).

Tuttavia, come ogni umana realizzazione, presenta controindicazioni, alcune delle quali piuttosto serie. Con l'aumento degli spostamenti, si è reso necessario stabilire chi passa per primo e in che modo. Verificandosi numerosi incidenti, è stato poi necessario presidiare gli incroci con semafori e altre tecnologie (telecamere) per favorire comportamenti meno pericolosi. Ciononostante, restano luoghi ad alto rischio: le cartine degli incidenti documentano questo fatto con addensamenti degli eventi proprio negli incroci più trafficati.

Se osserviamo le intersezioni adottando l'ottica del ciclista, le cose si complicano. Quando corre in strada con gli altri conducenti, il biker è assoggettato alle medesime norme, stessi diritti e doveri. Quando invece si materializza una ciclabile, è tenuto a utilizzarla, separandosi dalla «corrente di traffico» generale (art. 182-comma 9). L'infebbile legislatore l'ha definita «parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi»

(art. 3-comma 39). Perché sono state realizzate le ciclabili è intuibile: per proteggere gli «utenti deboli», ossia «tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade» (art. 3-comma 53-bis). Il Codice pontifica seccamente che «all'incrocio di una ciclabile con una strada - i biker hanno l'obbligo «di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada» (art. 145-comma 8). All'opposto, hanno diritto di precedenza in due distinte situazioni: quando l'attraversamento è ciclabile (segnalato dai rettangoli bianchi riportati a terra) e quando i semafori col simbolo delle bici scattano sul verde (art. 163-comma 4). Se il semaforo è senza simbolo della bici, i ciclisti seguono le medesime regole degli altri utenti della mobilità. Infine, se l'attraversamento è contrassegnato dalle strisce pedonali, i ciclisti devono comportarsi come pedoni e condurre le bici a mano.



## L'ambiguità delle rotatorie

Utili per rendere più scorrevole il traffico, per pedoni e ciclisti le rotatorie possono essere un incubo

Le rotatorie sono un'invenzione per fluidificare i flussi veicolari in sicurezza alle intersezioni stradali adottando poche, semplicissime regole: osservare il limite di velocità (30 km/h) e dare precedenza ai veicoli già presenti nel circuito della rotatoria. Osservandone il funzionamento, se ne intuiscono i vantaggi: eliminano gli intralci costituiti dai semafori, riducono nettamente la pericolosità intrinseca agli incroci grazie alle basse velocità relative dei veicoli, ne contengono le emissioni inquinanti.

L'esperienza dimostra che questo dispositivo ha ridotto numero e gravità degli incidenti. Quindi, potremmo concludere

che funziona bene ed è sicuro. Purtroppo, ciclisti e pedoni affrontano la rotatoria con spirito diverso dagli automobilisti. Normalmente, nelle rotatorie sono previsti attraversamenti pedonali, ciclabili o ciclo pedonali. In realtà, gli automobilisti spesso non rispettano il limite di velocità e la precedenza ai ciclisti e ai pedoni. In taluni casi, poi, è il comune stesso a creare confusione diversificando la segnaletica: la rotatoria Viale Menotti/Divisione Acqui, ad es., presenta due attraversamenti ciclabili e due pedonali; quella di Piazza Natale Bruni ne presenta quattro pedonali e uno solo ciclabile (Via Crispi).



# Chi passa? E adesso dove vado? L'enigma degli incroci e i "buchi neri" delle ciclabili

La rete stradale modenese ammonta ad oltre 850 km e consente ad un traffico instancabile di collegare abitati, aree artigianali, centri commerciali, luoghi di aggregazione sociale. Le intersezioni e le improvvise interruzioni ne sono il punto più delicato e rischioso. Vediamo cosa prevede il Codice della Strada e quali comportamenti adottare per la propria (e altrui) sicurezza.

## E, dopotutto, ci sono anche i pedoni...

Il codice tutela in molti modi gli utenti più deboli della strada. Ma attenzione, è buona norma incrociare lo sguardo con gli automobilisti per essere certi che si fermano!

I pedoni rappresentano gli utenti più «deboli». Per loro il Codice ha previsto numerose prescrizioni a tutela della loro incolumità, a cominciare dal diritto di precedenza sugli attraversamenti (art. 39-comma 11). In caso di incrocio semaforizzato, viene anche precisato che «durante il periodo di accensione della luce verde (...) i conducenti devono sempre dare la precedenza ai pedoni ed ai ciclisti ai quali sia data contemporaneamente via libera» (art. 41-comma 9). In prossimità degli attraversamenti pedonali s'impone ai veicoli in transito di «ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi» (art. 141-comma 4). Qui il legislatore ha voluto essere particolarmente pignolo: i conducenti devono fermarsi non solo quando i pedoni transitano sugli attraversamenti pedonali, ma anche quando «si accingono ad attraversare sui medesimi attraversamenti pedonali» (art. 191-comma 1). Cosa vuol dire? L'interpretazione corrente è che il pedone - giunto all'inizio dell'attraversamento - manifesti in qualche modo l'intenzione di passare dall'altra parte della strada. Il punto è delicato, visto che ogni anno circa 300 pedoni sono vittime di incidenti presso gli attraversamenti. È buona norma pertanto farsi notare e incrociare lo sguardo con i conducenti dei veicoli in transito, avvicinando prudentemente il pedonale solo quando il veicolo mostri di fermarsi. L'impresa tuttavia non è conclusa: in caso di doppia corsia, occorre prestare massima attenzione agli eventuali veicoli soprappiungenti sulla corsia non ancora attraversata, in

quanto si potrebbe essere travolti perché coperti dal primo veicolo. È abbastanza frequente ma non molto piacevole. E quando manca l'attraversamento pedonale o si trova ad oltre 100 metri di distanza? In generale, il pedone che intende attraversare la strada deve dare precedenza ai veicoli (art. 190-comma 5) e spostarsi seguendo la perpendicolare alla corsia (comma 2). In ogni caso, «i conducenti devono consentire al pedone, che abbia già iniziato l'attraversamento impegnando la carreggiata, di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza» (comma 2). Dunque, niente strombazzamenti per chi attraversa in queste condizioni. Lo stesso dicasi per i disabili, come pure per i bambini e anziani, per i quali i conducenti «devono prevenire situazioni di pericolo» che possano derivare da «comportamenti scorretti o maldestri» (comma 3). Interessante il caso di attraversamento in presenza di veicoli del trasporto pubblico: i pedoni non possono passare «anteriormente agli autobus, ai filoveicoli e tram in sosta alle fermate» (comma 6).



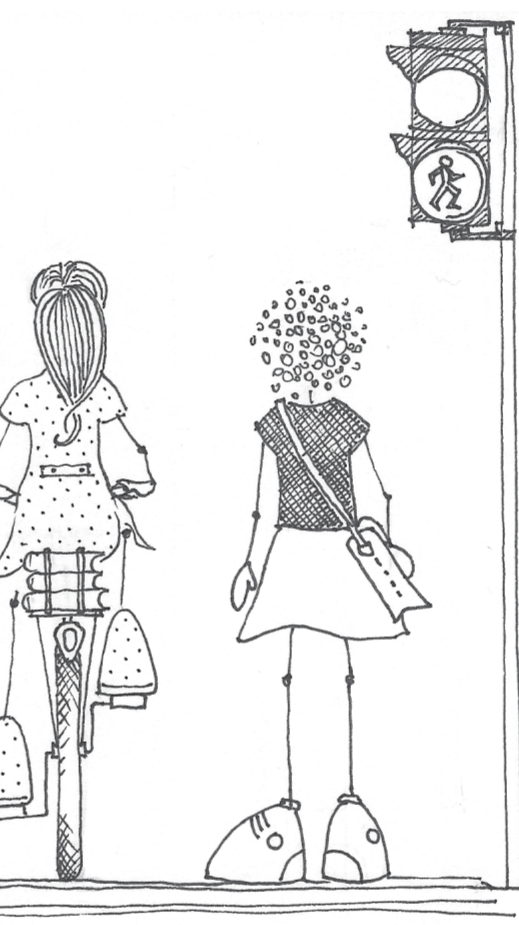
## Forse non tutti sanno che...

Si può attraversare sulle strisce pedonali semaforizzate in sella alla bicicletta

Un parere della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del M.I.T del 1.8.2012 ha chiarito definitivamente il testo ambiguo ai sensi dell'art. 41 del CdS, che recita: In assenza di lanterne semaforiche per i velocipedi, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento dei pedoni. Il parere autorevole specifica che l'art. 40 del CdS prevede che in corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili.

Dalla lettura dei due articoli si desume che il riferimento al comportamento dei pedoni non si riferisce all'andare a piedi, ma allo stare fermi o attraversare quando c'è via libera per i pedoni, senza necessariamente scendere dalla bicicletta. Il parere ricorda inoltre che l'art. 182 recita: i ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni.

In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.



Il testo integrale del parere si può trovare su Wikipedia alla voce "Attraversamento ciclabile".

## Segnaletica ciclabili: una vera giungla!

Sulle ciclabili mancano molti segnali, e tanti ci sono ma sono errati. I ciclisti devono dunque diffidare della segnaletica?

Nessuna espressione come 'giungla della città' descrive meglio la situazione indecifrabile della segnaletica ciclistica modenese. La metafora è perfetta e calzante: un terzo dei segnali non è a norma. Un bel record!

I ciclisti devono diffidare della segnaletica che dovrebbe invece guidarli e proteggerli, particolarmente agli incroci, e guardarsi dai pericoli che nasconde costantemente. A ogni intersezione, devono incrociare le dita: sarà quella buona o è la solita fregatura? E allora, sai che ti dico? Me ne vado in strada, almeno la situazione è più chiara. O no?

È lo stesso Comune di Modena a rivelare i dati sconcertanti della segnaletica cittadina: segnali esistenti 2.405; mancanti 1.116; a norma 1.621; da eliminare (non a norma c/o attraversamenti ciclo-pedonali e ciclabili) 81; da elimina-

re (errato - segnale doppio/inutile) 166; da sostituire (errato - tipologia segnale sbagliato) 537. Sicuramente, anche nelle strade normali ci sarà qualche segnale sbagliato o inappropriato. Ma difficilmente si raggiungerà la percentuale dei segnali ciclabili (circa un terzo del totale). Ci si potrebbe chiedere come mai si è verificato un così alto numero di errori: sono da addebitare ai continui mutamenti della normativa stradale? A scarsa sorveglianza, a manutenzione tardive o insufficienti? Ma più importante ancora è capire cosa intendano fare l'Amministrazione comunale per porre fine a questa incredibile situazione, che crea i presupposti di potenziali incidenti, danni umani ed economici e conflitti giudiziari fra ciclisti e automobilisti a ogni incrocio.



## Ciclabili e passi carrai: lo sapevi che...?

Chi esce da un passo carraio deve dare la precedenza a chi circola sulla strada. Ma... la ciclabile è una strada?

I ciclisti hanno pieno diritto di precedenza lungo la pista ad essi riservata fino a quando essa termina e incrociano una strada. Tuttavia, specialmente nei centri urbani, lungo il percorso incrociano spesso i passi carrabili, una delle intersezioni più insidiose e pericolose, anche perché a scarsa visibilità. Il Codice definisce i passi carrabili come «accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli» (art. 3-37). Essi devono «essere individuati con l'apposito segnale, previa auto-

rizzazione dell'ente proprietario» (art. 22-comma 3). Nel caso di incrocio, i veicoli uscenti dai carrabili devono dare precedenza a quelli che transitano sulle ciclabili: «Negli sbocchi su strada da luoghi non soggetti a pubblico passaggio i conducenti hanno l'obbligo di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada» (art. 145-comma 6). Occorre però chiarire che, a tutti gli effetti, la ciclabile - essendo percorso di pubblico passaggio - è assimilabile alla strada.

## ...A RUOTA LIBERA

Ti piacerebbe... essere come l'acqua di un fiume? Pedalare liberi e senza continue interruzioni: sembra un sogno, ma è realtà

E se le piste ciclabili fossero come un fiume di asfalto ininterrotto? Se non fossimo ogni volta obbligati a scendere o a rallentare ad ogni ostacolo, che so, una curva, una pendenza, un incrocio, un'intersezione? Sembra utopia, eppure in alcuni paesi europei questo concetto è stato alla base di un'idea tanto semplice quanto geniale: incoraggiare l'uso della bicicletta nei percorsi di breve e media percorrenza, costruendo le "Bike Highways", le mitiche autostrade per biciclette, con doppia carreggiata separata, larga dai 4 ai 6 metri, percorsi lineari e corsie di sorpasso. La Danimarca può considerarsi la madrina di queste vie a scorrimento veloce, ma è in Germania che hanno deciso di puntare, con il progetto della Radschnellweg, sull'uso urbano della bici, alternativo alle automobili. È sempre la Germania a soccorrere il ciclista quando percorre una pista ciclabile di una strada principale: qui, in assenza di segnaletica, non abbiamo bisogno di scendere ad ogni incrocio perché abbiamo la precedenza su tutti coloro che provengono dalle strade secondarie. <http://www.bikeitalia.it/2015/12/02/germania-la-prima-autostrada-per-bici/>



## Un registro nazionale per le biciclette?

**Anche se le leghiamo con buoni lucchetti, a volte le bici spariscono. Un registro nazionale può aiutarci a ritrovarle.**

L'elevata rischiosità cui sono esposte le biciclette nei parcheggi in strada costituisce un ostacolo rilevante al suo maggior utilizzo negli spostamenti urbani. Non è dunque un caso che da molti anni la Fiab sia impegnata a ricercare e diffondere sistemi di protezione contro i furti e di contrasto della ricettazione, come pure a 'educare' i ciclisti alla difesa anti-ladroneria.

La partita però è quasi disperata perché si è creato un circuito vizioso difficile da spezzare: la domanda di bici usate a bas-

so costo da parte delle vittime dei furti alimenta la ricettazione, che alimenta i furti, che alimentano la domanda di bici usate... Un bel pasticcio!

A questo deve aggiungersi l'inerzia delle forze dell'ordine e il clima di rassegnazione che si è generalizzato. Per prevenire i furti occorre dotare la bici di un buon antifurto, parcheggiare in modo adeguato legando telaio e ruota al portabici e denunciare il furto. Se la bici si volatilizza, non devo perdersi d'animo: faccio una ricerca all'ufficio oggetti

rinvenuti e/o presso le varie polizie nella speranza di ritrovarla.

A questo punto sorge un problema: come posso dimostrare di essere il legittimo proprietario di una bici ritrovata? Oggi è pressoché impossibile perché non sono dotate di matricola.

L'unico modo per uscirne è registrare le bici collegandone gli elementi identificativi (telaio, tipologia, caratteristiche, foto...) al proprietario legale. La buona notizia è che i registri privati esistono già e funzionano, la brutta notizia è che non

ce n'è uno nazionale pubblico. Inoltre, le bici ritrovate finiscono in diversi depositi (comunale e delle forze dell'ordine) e nessuno le collega -ad es. informaticamente- per favorirne la ricerca da parte dei cittadini.

L'istituzione di un registro nazionale pubblico dovrebbe risolvere tutti questi problemi e ridurre i furti. Nel frattempo, non trascuriamo di difendere accuratamente le nostre bici adottando le misure più adeguate a nostra disposizione.



### ...A RUOTA LIBERA

**Ti piacerebbe parcheggiare la bicicletta... con l'ascensore?**

**Un sistema ingegnoso per garantire sicurezza in poco spazio**

La mancanza di spazio non è più una scusa. In Giappone e in Spagna hanno risolto il problema con i parcheggi automatici interrati.

Visti dal di fuori sembrano degli ascensori, in realtà essi ricevono in superficie le biciclette ed in pochi secondi le immagazzinano in uno spazio sotto il livello della strada. Basta una tessera magnetica, una manciata di secondi e... il gioco è fatto.

In Spagna questo sistema, già collaudato in cinque città, si chiama Biceberg e può ospitare da 23 a 92 posti bici. L'esperimento di Tokyo, che prende il nome di Eco-Cycle, può invece contenere fino a 200 posti bici ed è stato già esportato in sedici città in tutto il paese.

<http://www.modenainbici.it/parcheggiare-la-bici-mica-facile/>

<http://www.lifegate.it/persone/stile-di-vita/eco-cycle-parcheggiare-bicicletta-tokyo>

<https://www.greenme.it/muoversi/bici/9200-biceberg-parcheggio-bici>



## Aree pedonali: lo sapevi che...?

**Le aree pedonali non sono solo per i pedoni; in bicicletta - e non solo - si possono percorrere.**

Diffusi nei centri storici urbani nell'ultimo quarto di secolo, le aree pedonali hanno ricavato uno spazio di libertà dal traffico per i cittadini, consentendo di guadagnare in serenità, sicurezza e qualità ambientale. A Modena sono poche e localizzate nei luoghi di grande pregio storico-monumentale: Piazza Grande, Piazza Roma, Corso Duomo, Via Farini e Via del Taglio.

Sulle aree pedonali gravano possibili equivoci. In genere, si pensa che esse delimitino uno spazio ad esclusivo utilizzo di chi si sposta a piedi. Le cose però stanno diversamente.

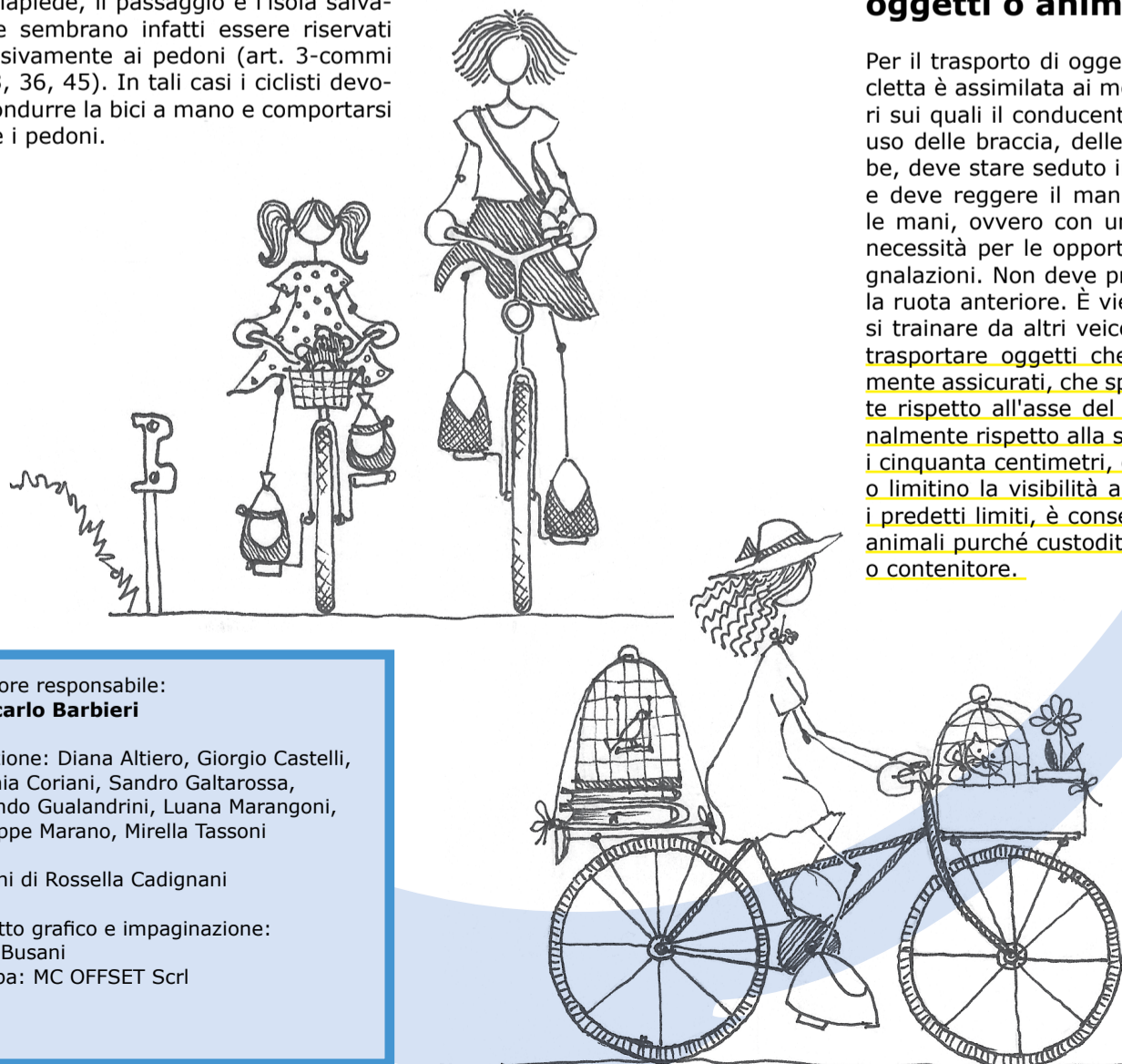
Incrociando le aree pedonali, scopriamo dalla segnaletica che vi possono circolare i veicoli d'emergenza, le biciclette (normali ed elettriche), i veicoli per disabili e quelli a emissioni zero (tricicli e quadricicli elettrici...) (art. 3-comma 2).

In genere, poi, circolano i veicoli dei residenti e quelli dei rifornimenti commerciali. In ogni caso, eventuali restrizioni devono essere ben segnalate dal comune.

Quando circoliamo in queste aree, come ciclisti siamo tenuti ad osservare comportamenti adeguati a uno spazio condiviso con altri utenti, moderando la ve-

locità, le manovre rischiose e l'uso del campanello per chiedere strada.

Nonostante valutazioni contrastanti, non pare che altri spazi previsti per i pedoni godano dello stesso statuto promiscuo dell'area pedonale: l'attraversamento, il marciapiede, il passaggio e l'isola salvagente sembrano infatti essere riservati esclusivamente ai pedoni (art. 3-commi 3, 33, 36, 45). In tali casi i ciclisti devono condurre la bici a mano e comportarsi come i pedoni.



### Si può pedalare appaiati?

Il CdS all'art. 182 stabilisce che: i ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.

### Si possono trasportare oggetti o animali?

Per il trasporto di oggetti e animali la bicicletta è assimilata ai motocicli e ciclomotori sui quali il conducente deve avere libero uso delle braccia, delle mani e delle gambe, deve stare seduto in posizione corretta e deve reggere il manubrio con ambedue le mani, ovvero con una mano in caso di necessità per le opportune manovre o segnalazioni. Non deve procedere sollevando la ruota anteriore. È vietato trainare o farsi trainare da altri veicoli. È inoltre vietato trasportare oggetti che non siano solidamente assicurati, che sporgano lateralmente rispetto all'asse del veicolo o longitudinalmente rispetto alla sagoma di esso oltre i cinquanta centimetri, ovvero impediscano o limitino la visibilità al conducente. Entro i predetti limiti, è consentito il trasporto di animali purché custoditi in apposita gabbia o contenitore.

#### infobici

Pubblicazione edita da  
FIAB-Modena  
Via Ganaceto 45  
(Casa Per la Pace)  
41121 Modena  
Telefono: 338.3488082  
www.modenainbici.it

**Numero 46 - Anno XIII**  
**Settembre 2017**  
**numero monografico**

Direttore editoriale:  
**Mirella Tassoni**

Direttore responsabile:  
**Giancarlo Barbieri**

Redazione: Diana Altiero, Giorgio Castelli,  
Eugenia Coriani, Sandro Galtarossa,  
Armando Gualandrini, Luana Marangoni,  
Giuseppe Marano, Mirella Tassoni

Disegni di Rossella Cadignani

Progetto grafico e impaginazione:  
Paola Busani  
Stampa: MC OFFSET Srl