



SELEZIONE STAMPA

(A cura dell'Ufficio stampa Uisp)

25 luglio 2012

ARGOMENTI:

- Olimpiadi: gli atleti che fanno coming out; i giochi al tempo del Ramadan; la partecipazione di siriani e palestinesi
- Ciclabilità: le buone pratiche europee
- Corsa Coni, Pancalli del Cip è con Pagnozzi
- A Torino il primo museo dello sport
- Spending review, Forum Terzo settore: "Fuori da tutti i tavoli di confronto"

Verso i giochi di Londra Tutti gli atleti che scelgono di fare coming out

**Sono tanti gli sportivi
che si dichiarano gay
e lesbiche, come
la calciatrice americana
Megan Rapinoe**

«SONO LESBICA, SPERO CHE LA GENTE LO ACCETTI. MIA UOMO CHE IL MIO GESTO SERVA A DARE CORAGGIO ANCHE AD ALTRI ATLETI»: LA CALCIATRICE MEGAN RAPINOE, STELLA DELLA NAZIONALE OLIMPICA STATUNITENSE CHE PARTECIPERÀ AI GIOCHI DI LONDRA, HA FATTO COMING OUT A POCHE SETTIMANE DALL'INIZIO DELLA COMPETIZIONE DICHIARANDO PUBBLICAMENTE IL SUO AMORE PER SARAH WALSH. «Lo sport in generale è omofobo - afferma - c'è molta gente che non capisce certe cose». Un gesto che non è passato sotto silenzio, viste le critiche che purtroppo non sono mancate cui ha risposto senza battere ciglio: «Io sono così, lesbica». Punto. A Olympic Park non ci sarà la sua compagna che fa parte della nazionale femminile australiana battuta dalla Nuova Zelanda allo spareggio per la qualificazione. Parteciperanno però altre calciatrici lesbiche, tra cui Jessica Landstrom, svedese, che ha fatto coming out nel 2008 per sposare nel 2010 la compagna Sara Dember.

A dichiararsi nel mondo olimpico del calcio sono soltanto donne: non è un caso. Riecheggia ancora in Italia la brutta uscita di Cassano - «Spero non ci siano froci tra gli azzurri» - che è costata al giocatore della nostra nazionale una multa di 15 mila euro inflittagli dalla Uefa per le «dichiarazioni discriminatorie» durante euro 2012. Se il calcio è sport strapopolare fa male cogliere i segnali dell'alto tasso di omofobia. Per combatterla scende in campo a Londra un gruppetto di coraggiosi. Sono una ventina gli atleti che hanno fatto coming out anche raccogliendo l'invito dell'avvocato inglese esperto di diritti umani Stephens, che ha chiesto a gay e lesbiche di dichiararsi e al comitato olimpico (Cio) di prendere una posizione nei confronti dei paesi che prevedono condanne per l'omosessualità. Lo slogan del Cio parla di «sport per tutti», ma con «tutti», osserva Stephens, dobbiamo intendere tutti davvero, a prescindere da colore, sesso o orientamento sessuale. Se il Cio fino adesso ha risposto col silenzio, gli atleti invece hanno agito. Chi sono i venti che gareggeranno senza nascondimenti? A Pechino quattro anni fa, Matthew Mitcham, tuffatore australiano, disse

con grande semplicità nel corso di una intervista di convivere con il compagno diventando uno dei personaggi simbolo di gay e lesbiche nello sport. Ed ecco alcuni degli altri: Edward Gal (Paesi Bassi, equitazione); Lisa Raymond (USA, tennis doppio); Judith Arndt (Germania, ciclismo); Seimone Augustus (USA, basket); Imke Duplitzer (Germania, scherma); Marilyn Agliotti, Maartje Paumen e Carlien Dirkse van den Heuvel (Paesi Bassi Hockey su prato). Natalie Cook (Australia, beach volley); Alexandra Lacrabère (Francia, pallamano). Ancora, Carole Péon e Jessica Harrison (Francia, triathlon) che non sono soltanto compagne di squadra, ma anche una coppia nella vita.

Succede, infatti, che l'amore sbocci gareggiando insieme. L'olandese Edward Gal, che ha vinto numerosi campionati di weg dressage con il suo magnifico destriero Totilas ed è popolarissimo in Olanda, viene spesso intervistato anche per la sua lunga e felice relazione con il compagno di squadra Hans Peter Minderhoud. Non solo gare e amore, ma anche tatuaggi. Seimone Augustus è una giocatrice di basket super tatuata - sembra che non abbia risparmiato neanche i talloni - e all'inizio di quest'anno ha dichiarato pubblicamente la sua omosessualità parlando ad una rivista di prestigio del suo legame con Lataya Varner. Si tratta di sportivi che sanno lottare per i diritti. Marilyn Agliotti, nata e cresciuta in Sudafrica e giunta nel 2001 in Olanda dove si è sposata, non perde occasione per incoraggiare gli atleti a fare coming out: «Cosa c'è di più bello che scoprire qualcosa di nuovo? I problemi sorgono perché le persone non si capiscono». Insieme agli atleti, i coach. Pia Sundhage è allenatrice della squadra di calcio femminile statunitense, dice di non avere avuto problemi in quanto coach dichiaratamente gay e che l'accoglienza rivolta a lei e alla sua compagna è stata ottima.

Quella del manipolo gay a Londra è anche una battaglia per la parità di genere: Natalie Cook che sta per partecipare alla sua quinta olimpiade ha minacciato di attuare una vistosa forma di protesta se non sarà scelta una donna a portare la bandiera dell'Australia nella cerimonia di apertura. «Se sarà nominato un uomo sono pronta a sdermi per terra in segno di disapprovazione», ha dichiarato. Si è anche esercitata a maneggiare il vessillo, perché quella donna deve essere lei.

I Giochi al tempo del Ramadan

Niente digiuno, siamo atleti

«Allah ci capirà»
Esenzioni e aperture: com'è cambiato lo sport dei musulmani

DAL NOSTRO INVIATO
MASSIMO ORIANI
LONDRA

I musulmani di Romania si trovano davanti a un dilemma: digiunare dall'alba al tramonto nel mese del Ramadan significherebbe astenersi da cibo e bevande per 20 ore al giorno, visto che in Lapponia in questi tempi quelle di buio non sono più di 4. A Londra i problemi sono altri per i 3500 atleti di fede islamica impegnati ai Giochi. C'è un regime alimentare da seguire, in conflitto con le direttive del Corano. E allora la questione diventa: disobbedire a Maometto o rischiare di restare senza benzina sul più bello? La stragrande maggioranza delle nazioni dell'Islam presenti a Londra 2012 ha lasciato discrezionalità ai loro atleti. Gli algerini sono stati esentati dal digiuno grazie a una fatwa dello sheyk Qaher Muhammad al-Sharif del Supremo consiglio islamico: «Dio ha previsto una deroga per chi è malato oppure in viaggio».

rispetterà: «Non voglio rischiare con il velo, la fiorettista Humaid Alderej, 21enne judo-ista. C'è però anche chi, come gli oirat, attraversa il sacro, mi- dando lo spirito di crescere, in- quello che ti dice il corpo». In- conato. Devi trovare l'equi- libro, ascoltando sempre

solo sfiorato la qualificazione. Ibril Muhammad, che ha con il velo, la fiorettista Humaid Alderej, 21enne judo-ista. C'è però anche chi, come gli oirat, attraversa il sacro, mi- dando lo spirito di crescere, in- quello che ti dice il corpo». In- conato. Devi trovare l'equi- libro, ascoltando sempre

mento appropriato, «non mi- vranno indossare abbigliamento alle donne in gara. Do- sal, ha però posto rigorosi pa- ta, il Principe Nawaf al-Far- spito di tali regole. Non ci- gnano solennemente al ri- documento nel quale s'impe- tamai dovranno firmare un- no» di sesso maschile. En- compagnia da un «guardia- tutto in passato durante il Ra- qualsiasi momento delle

re di perdere - ha dichiarato - Allah è misericordioso, e mi perdonerà».

Esentati Il Marocco ha invece dispensato i suoi 72 atleti dal digiuno, allargando il concetto di difesa della bandiera, come avviene in guerra. Meno elastici i sauditi: «Ci complica le cose, ma siamo musulmani e dobbiamo adattarci - spiega il fisioterapista del team Abdulaziz Almasaed - L'unico problema è che qui le ore di luce sono di più». Così il velista egiziano Ahmed Habash ha deciso di tenere l'orologio sull'ora del Cairo. Per venire incontro alle esigenze dei musulmani, il Comitato Organizzatore terrà aperto 24 ore il servizio catering del Villaggio. Dove qualcuno si è lamentato perché mancano cartelli che indichino la direzione in cui pregare. «Problema che ho risolto - ha spiegato l'algerino Azzoug -: trovo La Mecca usando il gps del mio I-Phone». I giorni della condanna a morte del Gruppo Islamico Armato per l'algerina Hassiba Boulmerka, rea di aver gareggiato a Barcellona '92 con le gambe scoperte, sembrano preistoria. Come conferma la dichiarazione di ieri del team leader libico, Milad Agila, con slancio di fratellanza degno dei Giochi: «L'Olimpiade è la festa dei popoli e della pace, quindi siamo favorevoli all'idea del minuto di silenzio durante la cerimonia d'apertura per le vittime israeliane di Monaco '72. Nello sport libico tutto è cambiato da quando non c'è più Gheddafi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NEL VILLAGGIO OLIMPICO

Atleti siriani blindati Palestinesi, che orgoglio

DAL NOSTRO INVIATO
GENNARO BOZZA
LONDRA

I giornalisti entrano nel Villaggio olimpico come cavallette affamate. È una delle due sole visite autorizzate dal Cio. I dirigenti siriani, per sicurezza, mandano i loro 10 atleti (6 uomini e 4 donne) ad allenarsi proprio in quelle ore. Sono arrivati la sera prima, sono stati blindati, nessuno è riuscito a parlare con loro, nemmeno gli altri atleti. Misteriosi per il momento i loro appartamenti, nessuna bandiera in vista. L'unica dichiarazione ufficiale arriva da Samih Moudallal, membro Cio in rappresentanza della Siria, che assicura: «Si sono allenati senza problemi».

Afghanistan E sempre in tema di Paesi senza pace, ecco gli afgani, più rilassati. La loro punta è Rohullah Nikpai, bronzo 2008 nel taekwondo, prima medaglia olimpica dell'Afghanistan in assoluto, premiato dal presidente Karzai con un appartamento e un'auto. Ma l'attenzione è anche sull'unica donna della squadra, Tahmina Kohistani, che gareggia nei 100 metri in atletica. Lei dice: «Rappresento un Paese in cui ogni giorno ci sono persone che si fanno esplodere in attentati suicidi. È importante che all'Olimpiade ci sia una ragazza che arriva da lì».

Palestina Un altro Paese martoriato è la Palestina, che manda 5 atleti ai Giochi. Ovviamente, l'obiettivo non è una medaglia. Il responsabile per l'informazione, Muntaser Dkaidek, dice: «Vogliamo incontrare altri popoli, mostrare la nostra bandiera a tutto il mondo, far vedere che siamo una Nazione, chiediamo sostegno a tutti». E l'attaché della squadra olimpica, Jaber Zomlot, fa notare: «Problemi ce ne sono stati, qualcuno si allena in Egitto, altri a Gaza, altri nella West Bank. Comunque, fra un mese, fra un anno o fra 10 anni, la pace arriverà, noi ci crediamo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Prendiamoci l'autostrada

Copenaghen, Berlino, Amsterdam, Stoccolma, ma anche in casa nostra, Ferrara. Ecco le ricette più innovative per ridurre le persone e merci a due ruote. Ripensando le città e i collegamenti a misura di bicicletta

di FABIO FIMIANI

foto STEFANO MONTESI
BUENAVISTA

È traffico. Silenzioso, pulito, dall'ingombro ridotto, ma pur sempre traffico. Dunque caotico e per questi motivi ha bisogno di essere gestito in modo ordinato. È il traffico provocato dai ciclisti urbani nelle città del Nord Europa e del Nord America (e non solo), luoghi che hanno sostenuto la riscoperta delle due ruote come sistema per la mobilità quotidiana. Bici *versus* auto, insomma. L'aumento degli spostamenti delle persone con le biciclette necessita di infrastrutture, come per coloro che si muovono in auto. Per i ciclisti urbani è importante aumentare la sicurezza nei percorsi e nei parcheggi, incrementare la velocità e le distanze percorribili, avere servizi di assistenza, soprattutto nei punti di interscambio con i mezzi pubblici. Questo provoca conflitti con gli automobilisti, ma anche con i pedoni. E induce la sperimentazione di nuove formule per sostenere chi si sposta a pedali.

Una rete di percorsi

Prendiamo Copenaghen, città simbolo della mobilità ciclistica. Anche qui si sperimentano nuove infrastrutture, perché, nel piano della città danese per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica, gli spostamenti in bici, che adesso sono al 37 per cento del totale della mobilità, devono arrivare almeno al 50 per cento. Tra le innovazioni in fase di realizzazione, una rete di autostrade per bici, una serie di percorsi lunghi tra i 15 e i 20 chilometri tra la capitale e i suoi sobborghi, come Albertlund.

In questo comune da trentamila abitanti, dagli anni Sessanta la pianificazione urbanistica è stata fatta per tenere separata la mobilità ciclistica e pedonale da quella automobilistica. La stazione ferroviaria, per esempio, è dotata di un ampio parcheggio per le due ruote, trasportabili anche sui treni, ma le autorità hanno deciso di realizzare pure "un'autostrada" per Copenaghen.

La nuova pista si distingue da quelle cui siamo abituati perché, oltre alla tradizionale separazione dalle strade per auto, è a senso unico e ha sottopassi e cavalcavia per evitare ai ciclisti di doversi fermare.

Negli attraversamenti, dove non è stato possibile realizzare percorsi ad hoc, i semafori sono sincronizzati con un'onda verde per le bici, tarata sulla velocità di venti chilometri orari, una soluzione già adottata in molti percorsi cittadini, dove i semafori, oltre a quelle

per automobilisti, hanno tutti anche le segnalazioni per i ciclisti. In Germania, nella Ruhr, simbolo dell'industria pesante e delle rigenerazioni urbane, hanno puntato sulle autostrade per bici, e stanno costruendo la più lunga arteria per due ruote, che collegherà Dortmund a Duisburg, la Radler B-1. Si tratta di una maxipista lunga 60 chilometri e larga cinque metri, che correrà parallela all'autostrada A40, via di collegamento tra le due principali città dello storico bacino del carbone e dell'acciaio.

«Il cielo sopra la Ruhr deve tornare a diventare blu», disse nel '61 Willy Brandt, che, eletto cancelliere, nel 1969, iniziò a mettere in pratica a livello federale questa promessa. Da allora in Germania e in tutto il Land Nord Reno-Westfalia non si sono fermati, e cercano la sostenibilità anche con la più lunga autostrada per bici.

Alla bicistazione

Un'altra categoria di infrastrutture alquanto diffuse, e in evoluzione, è quella delle bicistazioni, luoghi chiusi per la sosta sorvegliata, la manutenzione, e il noleggio delle due ruote, in genere nei pressi delle grandi aree di interscambio con i mezzi pubblici, ferrovie e metropolitane innanzitutto. La più grande e famosa, che qualche ciclista ha soprannominato la Cattedrale, si trova ad Amsterdam, di fronte alla stazione più importante della città, e sembra un gigantesco parcheggio esterno multipiano sorvegliato. Le bicistazioni sono una presenza abituale in Olanda, Germania, Danimarca, Francia e Svizzera, e lo sono anche in alcune città statunitensi, come Chicago, dove la mobilità ciclistica fa concettualmente parte del traffico urbano.

Nei Paesi del Nord Europa queste strutture sono gestite dalle società ferroviarie e stanno subendo un'evoluzione dovuta al loro successo. A Friburgo, in Germania, una delle città più verdi d'Europa, la bicistazione è un elegante edificio circolare ricoperto di legno a tre piani, costruito sopra un parcheggio auto e collegato al ponte tranviario ciclopedonale dal quale si accede direttamente ai binari della stazione. Il piano terra riservato alle macchine è ormai sottoutilizzato, mentre i posti a pagamento per le bici sono praticamente esauriti, così come gli armadietti dove lasciare l'abbigliamento tecnico.

Il tutto mentre al di fuori, su ciascuno dei lati della stazione, vi sono anche parcheggi liberi per bici. All'ultimo piano della velostazione vi sono, oltre al negozio di riparazione e vendita di accessori, un bar panoramico e un'agenzia viaggio delle ferrovie tedesche.

Nei centri commerciali

Dall'Olanda, patria di bicistazioni e parcheggi per bici di ogni tipo, come quello, non sponsorizzato, a forma di mela verde di Alphen aan den Rijn, è arrivata un'evoluzione di queste infrastrutture, con la localizzazione di una velostazione nella zona commerciale di Zaanstad, centocinquantamila abitanti a nord-est di Amsterdam. Considerato il luogo, la stazione non poteva che essere pensata e integrata come se fosse un bel negozio: dal marciapiede si vedono la vetrina della zona vendita e riparazione. Con una rampa si accede al piano superiore dove è possibile lasciare la bici al coperto e custodita. Al piano terra è anche presente una zona ristoro con pogliatoi per coloro che vogliono cambiarsi. L'edificio è stato pensato per avere bassi consumi energetici. A Chicago hanno integrato un moderno parcheggio per auto con le esigenze dei ciclisti urbani. Oltre quindi alla sosta comoda e sicura nel Greenway Self Park, che si trova nel quartiere North River, è stata realizzata una zona doccia per coloro che devono sistemarsi dopo una lunga pedalata. Anche in questo caso l'inserimento architettonico è stato molto curato, così come la sostenibilità: nel parcheggio è possibile ricaricare le auto elettriche, ci sono micropalestroliche e l'acqua piovana è recuperata. Un'altra bella bicistazione, che si trova a uno degli ingressi del

Millennium Park, sempre a Chicago, si presenta come un grande salone aperto grazie alle ampie vetrate. In questo caso vi è integrata anche una caffetteria, il punto di vigilanza del parco e postazioni di car e, ovviamente, bike sharing.

A Münster, sempre nel Land tedesco del Nord Reno Westfalia, la trasparenza dell'edificio che ospita la bicistazione, situato di fronte allo scalo ferroviario nel centro della città, ha reso gradevole questo scorcio della città universitaria, dove l'assedio del traffico ciclistico rende quasi difficile la convivenza con i pedoni.

In questo caso, l'infrastruttura si sviluppa sottoterra, ma l'architettura consente alla luce di arrivare anche alla zona coperta, che può contenere fino a 3.300 bici.

In questa bicistazione, oltre ai servizi di manutenzione e di custodia dell'abbigliamento tecnico, è stato realizzato un bicilavaggio automatico low cost. Un'altra innovazione, in una città in cui si contano in media due velocipedi per ogni abitante, è la circonvallazione riservata ai ciclisti.

La ricetta andalusa

Una città che ha scoperto recentemente la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano è Siviglia, nella calda e splendida Andalusia delle architetture moresche. Qui si è imparato dagli errori dell'Expo del 1992 che pure ha contribuito alla riscoperta e al rilancio della città. Dal 2004, l'amministrazione comunale ha iniziato a costruire decine di chilometri di piste ciclabili, a installare migliaia di archetti per parcheggiare le bici con maggiore sicurezza e a realizzare iniziative a favore delle due ruote, anche se l'auto rimane comunque il mezzo di trasporto prediletto. Il primo passo è stato inserire una variante al piano territoriale cittadino, che ha recepito una indicazione dell'Agenda 21 per la sostenibilità della *Comunidad Valenciana*.

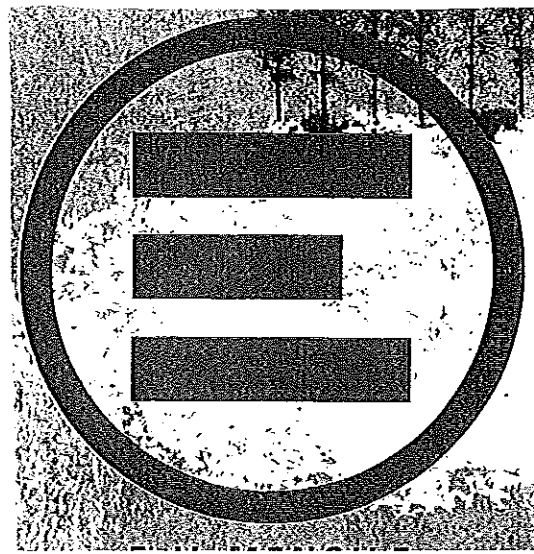
Nei primi due anni sono stati realizzati ottanta chilometri di itinerari protetti, dalla periferia verso il centro, in un percorso che poi è stato esteso ai comuni della cintura urbana. Nel centro della città è stata ampliata l'isola ciclopedonale, nel 2007 è stato installato il servizio di bike sharing, che conta su duecentocinquanta stazioni e duemilacinquecento biciclette ed è stato inventato l'interscambio due ruote-mezzi pubblici, con i parcheggi custoditi come alla stazione degli autobus di Plaza de Armas, a ridosso del centro storico e di fronte all'ingresso principale dell'area Expo.

I risultati della nuova strategia sono confortanti: dai seimila spostamenti giornalieri del 2006, si è arrivati ai sessantamila. Anche per questo Siviglia l'anno scorso ha ospitato Velocity 2011, l'annuale conferenza della città ciclabili. Intanto nelle strette strade dell'affascinante centro storico capita sempre più spesso di vedere ciclisti a bordo di bici pieghevoli, un altro segnale di quanto in Andalusia stiano arrivando velocemente le nuove tendenze del ciclismo urbano,

E infine, anche le merci possono essere consegnate con le biciclette o con i tricicli. Per questo motivo si stanno diffondendo nuovi servizi e studiando nuove modalità per la distribuzione dei pacchi, che possano permettere l'uso di questi mezzi sostenibili. In Italia a guidare questa tendenza è Ferrara, la capitale della mobilità ciclistica nel nostro Paese.

La città emiliana è, insieme ad Alba, in provincia di Cuneo, uno dei due partner italiani nel progetto triennale CycleLogistic del programma Iee (Intelligent Energy Europe) della Commissione europea. L'amministrazione comunale ha reintrodotto i tricicli come mezzo ausiliario per gli operatori ecologici di zona, al posto dei piccoli furgoni. Intanto un grande corriere privato sta studiando le modalità per fare le consegne in bici invece che con i mezzi a motore, almeno per alcune tipologie di pacchi. Nell'autunno scorso intanto a Ferrara si è svolta la prima fiera delle cargo bike, sia a due che a tre ruote.

A Portland, in Oregon, i ciclisti urbani organizzano competizioni ed esercitazioni per il trasporto merci anche in caso di calamità naturali, in città opera pure una società specializzata nella consegna di pasti a domicilio con cargo bike. Un servizio al quale si sono ispirati gli Urban Bike Messengers di Milano, i pony express con le bici a scatto di ispirazione newyorkese, che, oltre ai plichi, adesso consegnano anche pacchi, essendosi dotati di un triciclo. Da poco offrono anche pranzi a domicilio, in collaborazione con una catena di cibo salutistico.

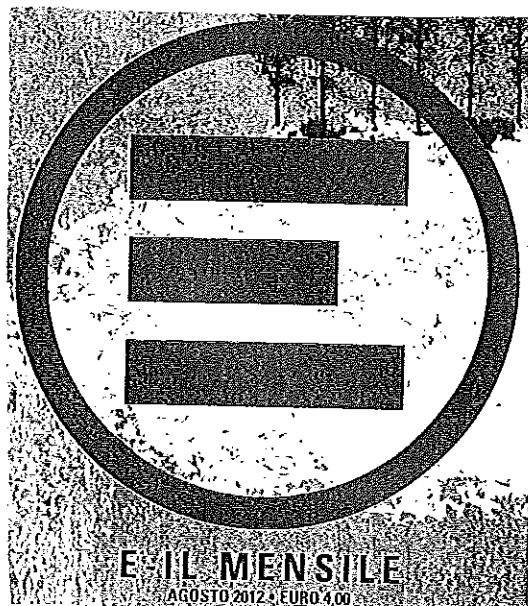


Per la sicurezza dei ciclisti

Sono oltre 2.500 i ciclisti morti sulle strade italiane negli ultimi dieci anni. Due morti ogni tre giorni. Fermare questa ecatombe è la missione del movimento Salvaciclisti (salvaciclisti.it), nato lo scorso febbraio in rete sull'onda della campagna "Manifesto per città a misura di bicicletta", promossa dal quotidiano britannico *The Times*. Il documento contiene otto proposte concrete per tutelare la sicurezza dei ciclisti.

1. Gli autocaricoolati che entrano in un centro urbano devono, per legge, essere dotati di sensori, allarmi sonori che segnalino la svolta, specchi supplementari e barre di sicurezza che evitino ai ciclisti di finire sotto le ruote.
2. I cinquecento incroci più pericolosi del Paese devono essere individuati, ripensati e dotati di semafori preferenziali per i ciclisti e di specchi che permettano ai camionisti di vedere eventuali ciclisti presenti sul lato.
3. Dovrà essere condotta un'indagine nazionale per determinare quante persone vanno in bicicletta in Italia e quanti ciclisti vengono uccisi o feriti.
4. Il 2 per cento del budget dell'Anas dovrà essere destinato alla creazione di piste ciclabili di nuova generazione.
5. La formazione di ciclisti e autisti deve essere migliorata e la sicurezza dei ciclisti deve diventare una parte fondamentale dei test di guida.
6. Il limite di velocità massima nelle aree residenziali sprovviste di piste ciclabili deve essere di trenta chilometri orari.
7. I privati devono essere invitati a sponsorizzare la creazione di piste ciclabili e superstrade ciclabili prendendo per esempio lo schema di noleggio bici londinese sponsorizzato dalla Barclays.
8. Ogni città deve nominare un commissario alla ciclabilità per promuovere le riforme.

Queste proposte sono state recepite da un disegno di legge sostenuto da tutte le forze politiche presenti in Parlamento - Lega esclusa - e dallo stesso premier Mario Monti. Attualmente la legge è al vaglio della Commissione permanente Lavori pubblici e Comunicazione del Senato. Nel frattempo, la campagna Salvaciclisti è proseguita con l'iniziativa "Caro Sindaco", una lettera con cui si chiede l'attuazione del Manifesto e di altri provvedimenti per favorire la ciclabilità e la sicurezza dei ciclisti nelle città italiane. A oggi hanno risposto favorevolmente all'appello, tra gli altri, i sindaci di Torino, Milano, Reggio Emilia, Bologna, Firenze, Roma, Ferrara e Napoli. Negli Stati Uniti il problema della sicurezza dei ciclisti è stato sollevato da una campagna a effetto che sta prendendo piede in tutto il mondo: Ghost Bikes (ghostbikes.org), biciclette fantasma dipinte di bianco, ruote comprese, lasciate legate a un palo sul luogo della morte di ogni ciclista travolto e ucciso da automobilisti. Memoriale e monito.



Corsa Coni, Pancalli è con Pagnozzi

Dopo la candidatura di Malagò, emerge la scelta del n.1 del Cip: farebbe il segretario generale

RUGGIERO PALOMBO

LEGA Il 5 luglio la discesa in campo di Lello Pagnozzi. Lunedì scorso quella di Giovanni Malagò. Oggi, nuovo ma certo non ultimo atto della corsa elettorale per il Coni del quadriennio 2013-2016: Luca Pancalli, presidente dei Paralimpici, il terzo incomodo che veniva dato in fase di riflessione («Mi candido o non mi candido?»), non parteciperà alla kermesse. Non lo farà perché, e questa è una notizia, ha stretto un patto di ferro con Pagnozzi. Un'alleanza che gli assicurerà con la presidenza Pagnozzi la seconda poltrona del Coni, quella di segretario generale che lo stesso Pagnozzi ha occupato dal 1993 ad oggi.

Bocche cucite Inutile cercare conferme ufficiali. Le bocche, sia a Londra dove già risiedono Petrucci e Pagnozzi, sia a Roma dove è rimasto (e lo farà fino alle Paralimpiadi) Pancalli, sono rigorosamente cucite. Ma la candidatura ufficiale di Malagò e le cospicue interviste che ha rilasciato ieri su tutta la stampa nazionale hanno evidentemente reso incandescenti le linee telefoniche sull'asse Roma-Londra. Finendo col far trapelare e rendere pubblico anche quello che doveva restare segreto fino al termine dei Giochi. In realtà, il «patto»

«Pancalli? Un amico che stimo moltissimo. Non so se si candiderà»



GIOVANNI MALAGÒ
CANDIDATO PRESIDENTE

Pagnozzi-Pancalli era stato siglato nei giorni precedenti alla conferenza stampa di Malagò, che ancora ieri a una nostra precisa domanda (Se le nomino Pancalli?) rispondeva così: «Un amico che stimo moltissimo. Non so se si candiderà, sta facendo le sue riflessioni...».

Il dado è tratto Le riflessioni di Pancalli, però, si erano evidentemente già esaurite da qualche giorno. Tutto si è consumato tra il 5 luglio, il giorno dell'intervista con cui Pagnozzi annunciava la propria candidatura, e la fine della scorsa settimana, quando il segretario generale e capodelegazione dell'Italia alle Olimpiadi ha lasciato Roma destinazione



Gennaio 2010: Raffaele Pagnozzi con Luca Pancalli durante il saluto agli azzurri per i Giochi di Vancouver FP

Londra. Pancalli, dopo prove d'intesa che si erano sviluppate più di un anno fa, era rimasto spiazzato nelle ultime settimane dall'apparente freddezza di Pagnozzi, al punto da avviare una riflessione sul da farsi. Un primo incontro riservato con il presidente Petrucci, direttore d'orchestra dell'operazione, ha aperto la strada a quello successivo tra Pagnozzi e Pancalli. Lì si è rinsaldata l'antica amicizia e quel sentire comune che porta alla soluzione finale: Pagnozzi presidente e Pancalli, designato su indicazione del neoletto presidente con successiva delibera di Giunta, segretario generale del Coni che verrà.

Portafoglio pesante Un colpo di scena che naturalmente ha tutta l'aria di dover pesare non poco sul duello che nei prossimi mesi e fino a febbraio 2013 metterà di fronte Pagnozzi e Malagò. La mina vagante Pancalli era infatti accreditata, a torto o a ragione, di un «portafoglio» di potenziali 15 voti dei 76 complessivi (quorum a quota 39) che saranno in palio presso il nuovo Consiglio nazionale del Coni. Un pacchetto che, almeno in teoria, avrebbe potuto spostare degli equilibri sulla bilancia elettorale. Bilancia che oggi, alla luce della sopraggiunta alleanza, sembra pendere decisamente da una parte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Varie ALLO STADIO OLIMPICO

A Torino il primo museo dello sport

LEGA Il Museo dello Sport ora è realtà. Allo Stadio Olimpico di Torino da novembre, permanente e unico in Italia, permetterà di respirare l'atmosfera delle grandi imprese, delle storie e delle sconfitte attraverso cimeli, filmati, fotografie. Non si poteva avere una sede più consona: lo Stadio Olimpico, nato per ospitare gli sport a «Cinque Cerchi». La visita al museo sarà la conclusione del tour dello stadio, che porterà i visitatori a bordo campo, sulle panchine, negli spogliatoi e in tribuna stampa. All'interno del museo ci sarà il 1° punto Info Sport della città, con la collaborazione dei volontari impegnati nelle Olimpiadi invernali 2006, presso cui si potranno avere notizie sugli appuntamenti sportivi in programma a Torino. Tra le attività spicca l'interazione con le scuole primarie e secondarie. Ci saranno incontri tra i grandi sportivi di tutte le discipline e gli studenti, un'opportunità per parlare dei valori intrinseci allo sport e uno stimolo per i giovani

Spending review, Forum Terzo settore: "Fuori da tutti i tavoli di confronto"

"Passo indietro o diserteremo anche la Conferenza del volontariato". La decisione dopo la riunione del Tavolo permanente fra il ministero del Welfare e il Terzo settore tenutosi ieri pomeriggio. "Spending review pretesto per ridurre spazi di democrazia"

ROMA – Il Forum del Terzo settore diserterà la VI Conferenza nazionale del Volontariato in programma ad ottobre a L'Aquila e promossa dal ministero del Lavoro e delle Politiche sociali e con essa tutti i tavoli di confronto e concertazione istituzionali se il governo non modificherà il decreto sulla spending review. E' questa la decisione presa dal Coordinamento nazionale del Forum del Terzo settore dopo la riunione del Tavolo permanente fra il ministero del Lavoro e delle Politiche sociali ed il Terzo settore tenutosi ieri pomeriggio alla presenza del sottosegretario al Welfare, Cecilia Guerra. "Prendiamo drammaticamente atto che la spending review viene usata a pretesto per ridurre gli spazi di democrazia e i momenti di confronto tra società civile e istituzioni e che le decisioni del Governo sembrano andare nella direzione di interrompere di fatto i rapporti con il terzo settore – spiega il Forum -. Davanti ad uno scenario del genere non possiamo che esprimere profonda preoccupazione e la nostra ferma protesta".

Al governo, il Forum chiede di fare un passo indietro "rispetto alla decisione di chiudere gli Osservatori e gli altri istituti di partecipazione e di rivedere l'Articolo 4 della spending review che, nell'attuale formulazione, impedisce la realizzazione di importanti servizi sociali per la comunità. Se questo non accadrà, saremo costretti a disertare la Conferenza Nazionale del Volontariato e tutti i tavoli di confronto istituzionale promossi dal Governo. Siamo coscienti di muoverci su una linea che non ci è propria e che non avremmo voluto intraprendere, ma ci troviamo costretti a dare segnali forti a questo Governo, che sta adottando scelte che vanno a ledere importanti diritti costituzionali, come quello della partecipazione, che sono il presupposto di eventi come la Conferenza del volontariato. Gli Osservatori non sono un fastidioso orpello, non costano nulla, sono invece dei luoghi istituzionali che garantiscono confronto e partecipazione, e quindi spazi di democrazia nel nostro Paese. Chiuderli è una decisione sbagliata che mette a repentaglio i valori alla base del nostro mondo, proprio in questo momento critico in cui, più che mai, il nostro Paese ha bisogno di rafforzare il proprio capitale di fiducia e di coesione sociale, precondizioni di qualsiasi sviluppo".