



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

*29/07/2008*

ARGOMENTI:

- Olimpiadi 2008: Bastianelli positiva cacciata dai Giochi, il duro commento di Gianni Petrucci e il problema dello smog sopra Pechino (3 artt.)
- sport e disabilità: in parlamento proposte sezioni per cittadini disabili nelle Forze Armate (2 pagg.)
- Milano: è boom di piste ciclabili e bike sharing

# Bastianelli, doping addio Olimpiade

*La campionessa del mondo è stata trovata positiva ad una sostanza che rientra nella famiglia delle anfetamine*

di Nando Aruffo

ROMA - Marta Bastianelli aveva vinto il Mondiale su strada a Stoccarda, sabato 29 settembre 2007, due giorni dopo l'esclusione il giovedì prima di Danilo Di Luca (presente in Germania) dalla Nazionale perché la Procura Antidoping del Coni lo aveva deferito al Giudice di ultima istanza per il coinvolgimento nell'inchiesta doping "Oli for drug" e nel bel mezzo del polverone sollevato dai tedeschi su Paolo Bettini campione del mondo in carica con fortissime possibilità di bissare - come avvenuto - il successo di Salisburgo.

Con uno scatto irresistibile ai trecento metri finali (con la tenace Giorgia Bronzini terza a completare il trionfo azzurro) Marta Bastianelli a soli vent'anni diventava una delle campionesse più giovani nella storia del ciclismo.

Finita la corsa, arriva nella sala interviste e, senza la sollecitazione di

una domanda ma avendo ancora addosso la tensione per i fatti dei maschietti, dice: «E' stata una settimana difficile, i problemi dei professionisti si sono riversati anche su di noi. La mia è una vittoria di squadra, grazie a tutte le mie compagne: senza il loro aiuto non avrei mai potuto vincere. Tutte noi ci auguriamo che questa vittoria sia di buon auspicio anche per i professionisti. L'Italia viene considerata la nazione più sporca, noi siamo pulite, il mondo del ciclismo deve andare avanti in modo pulito come siamo noi».

Marta Bastianelli è stata trovata positiva in un controllo effettuato dall'Uci (Unione Ciclistica Internazionale) il 5 luglio scorso a Verbania nel corso dei campionati europei Under 23 di ciclismo. Era il giorno in cui la campionessa del mondo aveva corso la prova su strada al mattino e poi la sera a Mantova avrebbe disputato il prologo del Giro d'Italia.

Come primo provvedimento, la Ba-

stianelli è stata esclusa dall'Olimpiade: sarebbe stata una delle tre azzurre insieme con Noemi Cantele e Tatiana Guderzo. Dino Salvoldi, il citty femminile, ora chiederà a Vera Carrara di completare il terzetto prima di scendere in pista per andare a caccia dell'oro nella corsa a punti (in cui ha vinto i Mondiali di Los Angeles 2005 e Bordeaux 2006 con la medaglia di bronzo quest'anno a Manchester).

La Bastianelli chiederà le controanalisi (rarissimi i casi di esito contrario, quasi tutti per vizio di forma) ma la frittata è fatta.

**SMARRIMENTO** - La difesa, tra le lacrime, di Marta, affidata all'ufficio stampa della federazione ciclistica, si aggrappa alla tesi della dieta, non ingrassare per avere più velocità in salita: «Mi sono rivolta al mio farmacista di fiducia per farmi preparare una mistura di erbe utile al drenaggio. Come sempre ho voluto leggere l'elenco dei prodotti utilizzati e tra questi c'era il benflorex, che non figura tra le so-

stanze proibite. Dalle analisi di laboratorio risulterebbe, invece, che quel prodotto contiene anche il principio attivo che è all'origine della mia positività. Ma io come potevo saperlo?».

**ANFETAMINA** - Il benflorex è, in realtà, il benfluorex, derivato della fenfluramina, sostanza che viene usata - con azzardo - per il trattamento dell'obesità. La Bastianelli è stata trovata positiva proprio alla fenfluramina, sostanza che appartiene al gruppo delle anfetamine. Non c'è bisogno d'andare al medico di famiglia, qualunque atleta - soprattutto di livello mondiale com'è lei è soprattutto in questi tempi dove le maglie dell'antidoping si sono strette - dovrebbe sapere che le anfetamine sono prodotti dopanti per eccellenza, perché vengono utilizzate per la loro azione contro la fatica da almeno cinquant'anni (sono stati due ricercatori tedeschi a divulgare nel 1940 questa caratteristica).

Dopo Riccò, 24 anni, la Bastianelli, 21. Avanti così.

IL CORRIERE DELLO SPORT  
29/07/08

# Petrucci: Ha tradito la nostra fiducia

ROMA - «Se l'analisi verrà confermata, saremo inflessibili. Marta Bastianelli ha tradito il Coni, la Federazione e il mondo del ciclismo».

E' il duro commento del presidente del Coni Gianni Petrucci, dopo la positività dell'azzurra, campionessa del mondo su strada a Stoccarda 2007.

Petrucci, che dopo la notizia della positività della Bastianelli ha parlato dell'argomento con il capo-delegazione azzurro a Pechino, Raffaele Pagnozzi, ha aggiunto che il Coni è intenzionato a valutare eventuali danni di immagine dalla vicenda.

«Dovremo inoltre anche valutare - ha aggiunto il presidente del Coni - gli eventuali danni di immagine allo sport italiano, visto che lei aveva già firmato il contratto cui sono obbligati tutti gli atleti azzurri che andranno a Pechino».

Tutti i 347 atleti inclusi dal Comitato Olimpico italiano nella lista di gara per i Giochi hanno infatti sottoscritto un documento nel quale si impegnano a lealtà ed onestà e a non assumere sostanze dopanti.

**IL TECNICO DELLA RAGAZZE** - «Trovare l'aggettivo giusto è difficile, ma sono sorpreso e deluso perché è una cosa che nessuno di noi si

aspettava».

A parlare dal Messico, dove si trova con le atlete per preparare l'Olimpiade, è Edoardo Salvoldi. Il c.t. delle Nazionali femminile, interpellato sulla positività di Marta Bastianelli.

«Quello che mi sento di poter dire è che l'indirizzo che bisognerebbe dare a questo fattaccio è legato ad un discorso psicologico della ragazza - spiega - Di mantenimento della linea piuttosto che dell'aumento della prestazione. Credo che sia così, ma è la prima volta che mi succede una cosa del genere».

CORRIERE dello SPORT

29-07-2008

# La nuvola sopra Pechino dieci giorni per salvare i Giochi dallo smog

*Il piano: blocco del traffico, fabbriche chiuse*

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
FEDERICO RAMPINI

**F**INO a due giorni fa il governo cinese ha tentato di negare l'evidenza. Manipolando le rilevazioni atmosferiche annunciava un «netto e costante miglioramento» della qualità dell'aria nella capitale.

**I**ERI, sotto l'oppressione di una cappa irrespirabile e davanti ai primi rischi concreti di clamorose defezioni di atleti per motivi di salute, si è aperta una crepa nella muraglia della propaganda. Il quotidiano governativo *China Daily* ha rivelato che sono allo studio «misure più drastiche» per affrontare l'emergenza-inquinamento, come la proibizione di circolazione per il 90% delle automobili.

La situazione a Pechino in effetti è drammatica. A soli dieci giorni dai Giochi la città è una cloaca infernale, l'aria è fetida, la visibilità è

**I livelli di inquinamento sono tre volte superiori ai limiti consentiti**

scesa ai minimi storici. Con l'alta pressione, l'afa estiva, e la mancanza di venti, ristagna in permanenza su questa metropoli di 18 milioni di abitanti una nuvola tossica micidiale, che mette a dura prova i nostri polmoni, fa bruciare gli occhi, e la cui nocività è rilevata molto empiricamente dalle nostre narici. Solo il controllo assoluto sui mezzi d'informazione ha consentito al regime cinese la farsa dei comunicati trionfali che descrivevano «cieli azzurri» a ripetizione: menzogne che ogni abitante di Pechino avrebbe potuto smentire guardando fuori dalla finestra. Ma il patriottismo obbligatorio impedisce ai cinesi di denunciare la messinscena. In questo caso tocca agli stranieri il compito di proclamare che «il re è nudo».

Ieri una falla nell'ottimismo di facciata si è creata con il clamoroso annuncio del comitato olimpico australiano che ha dato ai propri atleti «la libertà di non gareggiare qualora lo considerino pericoloso per la propria salute». E una rilevazione commissionata dalla *Bbc* ad esperti indipendenti ha scoperto che le polveri tossiche nell'area del Villaggio olimpico sono il triplo della soglia consentita

dall'Organizzazione mondiale della sanità. E' un dato che i cinesi non conosceranno mai, perché in totale contraddizione con le informazioni fornite dall'ufficio meteorologico locale.

Le rilevazioni cinesi sono truccate: le centraline sono state spostate sempre più lontano dal centro, anche in zone collinari o in mezzo ai parchi pubblici. Le bugie del regime però rischiano di provocare un effetto-boomerang: se l'8 agosto la cerimonia inaugurale sarà avvolta dalla spessa nebbia di polveri tossiche che c'è oggi, la ridotta visibilità potrà rovinare gli effetti speciali del grande spetta-

colo, trasformandolo in una figuraccia in mondovisione. Il pericolo mette in allerta gli sponsor che hanno investito centinaia di milioni di euro.

Contro l'emergenza-smog è stato insufficiente il traffico a targhe alterne, in vigore ormai dal 20 luglio, che ha tolto di mezzo oltre un milione di auto al giorno. *China Daily* ha evocato una restrizione molto più severa: scatta il piano-choc le auto potranno circolare solo quando l'ultimo numero della targa coincide con l'ultima cifra della data: in pratica, sarà in giro solo un decimo del parco-veicoli al giorno. *China Daily* evoca anche

la «chiusura totale dei cantieri edili, e di molte fabbriche». Ma quest'ultimo è un provvedimento già promesso più volte. Le costruzioni — che per le loro gigantesche dimensioni sono una fonte importante di polveri tossiche — avrebbero dovuto essere bloccate al più tardi dal primo luglio.

Ora c'è l'ammissione implicita che questo non è avvenuto: come peraltro può constatare chiunque giri per la capitale a contare le dozzine di gru ancora attive. Traspare un conflitto interno fra le priorità del governo. Da una parte è chiaro l'interesse al successo dei Giochi, sui quali lo smog ora fa pesare una minaccia molto grave. D'altra parte la lobby dei costruttori è potente, e legata da robusti intrecci d'interessi col potere politico. Lo stesso vale per l'industria e le centrali termoelettriche. Colpire alla radice le cause dello smog significa imporre tagli pesanti all'attività economica, non solo a Pechino ma in vaste regioni circostanti che sono fra le più sviluppate (e inquinate) del paese. In una fase in cui l'economia mondiale rallenta, e l'export made in China ha cominciato a perdere colpi sui mercati occidentali, il regime è combattuto. Presentando un bilancio ambientale della preparazione dei Giochi, ieri Greenpeace ha concluso che «dei progressi ci sono stati, ma per ottenere un reale miglioramento nella qualità dell'aria Pechino avrebbe dovuto adottare dei provvedimenti contro l'inquinamento industriale più estesi e sistematici».

la REPUBBLICA

29 - 07 - 2008

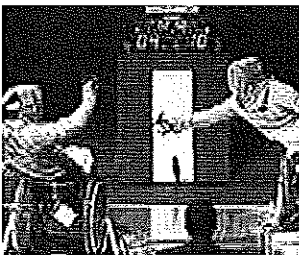
---

*Home CANALI TEMATICI Superabilex Zoom Sport, in Parlamento proposte sezioni per cittadini disabili nelle Forze Armate*

## Zoom

### Sport, in Parlamento proposte sezioni per cittadini disabili nelle Forze Armate

*L'esercito per educare allo sport le persone disabili: l'idea è di Tommaso Foti (Pdl), che propone la costituzione, da parte del ministero della Difesa, di apposite sezioni nei gruppi sportivi militari, cui affidare il compito di educare alla pratica sportiva e avviare all'attività agonistica i cittadini disabili che ne fanno richiesta*



ROMA - "Il ministero della Difesa promuove la costituzione di apposite sezioni nei gruppi sportivi militari e affida loro il compito di educare alla pratica sportiva e di avviare all'attività agonistica i cittadini disabili che ne fanno richiesta". Lo propone Tommaso Foti del Pdl nell'articolo 2 della proposta di legge n. 1418 per incentivare la pratica sportiva dei cittadini disabili e la promozione degli sport paralimpici. Col testo, assegnato lunedì 21 luglio, all'esame della commissione Cultura, Foti punta a "chiamare le Forze armate a contribuire al pieno inserimento dei disabili nella società civile e permettere a questi ultimi di onorare l'Italia nelle principali competizioni sportive internazionali destinate ai para-atleti, vestendo le uniformi dei gruppi sportivi militari".

Le misure attualmente in vigore - si legge nella relazione illustrativa all'atto - fanno sì che le Forze armate e le Forze di polizia ad ordinamento militare non possano reclutare personale che non superi le visite destinate ad accertare il possesso dei requisiti psico-attitudinali previsti e non sia, quindi, destinabile a mansioni ordinarie una volta perduta la qualifica di atleta di rilevanza nazionale.

Scopo della proposta di legge è quindi quello di superare questo limite "permettendo anche agli atleti disabili di inserirsi all'interno dei gruppi sportivi militari".

Il parlamentare, propone anche una collaborazione con il Comitato olimpico nazionale italiano e con il Comitato italiano paraolimpico, finalizzata soprattutto al potenziamento della partecipazione dei disabili italiani ai giochi paraolimpici. (dp)

[Clicca qui per leggere il testo della proposta](#)

(28 luglio 2008)

Il Contact Center Integrato SuperAbile di informazione e consulenza per la disabilità è un progetto INAIL - Istituto Nazionale Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro - P.I. 00968951004

# BIKE BIKE MILANO

Raddoppio delle piste ciclabili. Sharing. Più rastrelliere. La giunta Moratti punta sulle due ruote. Mentre è boom di ciclisti urbani

DI ENRICO AROSIO



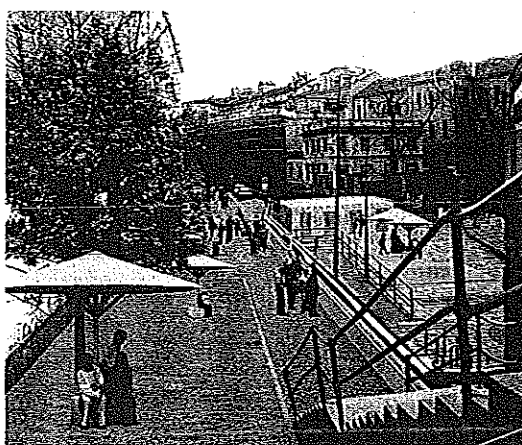
**I**mpiegate col tacchetto e fattorini col caschetto, no global tatuati e studentesse in shorts, pensionati in canotta e broker in gessato leggero, il biografo di Montanelli Sandro Gerbi e l'architetto svizzero Massimo Scheurer. Da tempo, tra le 8 e le 9, in piazza Sant'Agostino a Milano si rischia la collisione: tra ciclisti, sulla ciclabile sempre più affollata. Nell'ultimo anno in città circa 600 bikers sono stati coinvolti in incidenti con auto, moto, tram e bus. Il sindaco Letizia Moratti, pur presa da più alte sfide, l'Expo, i centri islamici, i campi nomadi, ci tiene molto ad annunciare di persona il lancio del bike sharing, la rete delle bici a noleggio ispirata alle esperienze di Lione e Parigi. Il giudice Francesco Saverio Borrelli dà l'esempio ai seniors pedalando nel centro storico, il giornalista Paolo Garimberti dispensa consigli su "Repubblica". Il giovedì sera si radunano in sciame variopinto i ciclisti antagonisti di Critical Mass. L'ultima avanguardia sono i virtuosi dello scatto fisso, l'ardua tecnica della pedalata solidale alla ruota posteriore, su bici prive di freni assemblate in proprio recuperando vec-

chi telai. Ogni sabato, tra la Fiera di Senigallia e piazzale Cantore ferve come non mai il mercato nero delle bici rubate.

Tutti segnali, buoni e cattivi, che la cultura della bici, o dei ciclisti urbani, è finalmente decollata. Si aggiungano l'inflazione al 3,8 e la benzina a 1,60 e si può dire, con Enrico Prevedello, mobility manager del Politecnico: «Non abbiamo ancora gli ultimi numeri, ma la sensazione è che la domanda di due ruote e mobilità sostenibile è in netto aumento». Ancora nulla, rispetto ad Amsterdam o Copenhagen. Ci sono voluti dieci anni per veder raddoppiare gli spostamenti urbani sulle due ruote: il 6,6 per cento del totale nel 2005; oggi si stima tra il 7

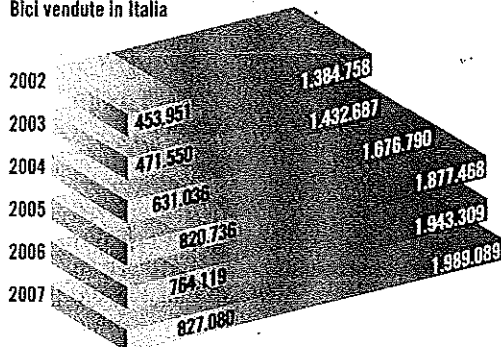
e l'8. È poco anche rispetto a Ferrara, bike town ufficiale d'Italia, dove la bicicletta copre il 27 per cento degli spostamenti, il 31 se si comprendono i non residenti. Ma la notizia non è Ferrara, piccola città di centrosinistra virtuosamente a pedali dai tempi dei Finzi Contini; la notizia è la domanda di due ruote in una grande città di centrodestra con il culto "del Cayenne" e "del Ferrarino", tra le più inquinate d'Europa, e in cui ogni mattina entrano 600 mila auto. Fino a ieri i temi della mobilità sostenibile erano ritenuti minori. Ma se il governo tedesco di Angela Merkel, che esprime la prima potenza economica europea, annuncia l'obiettivo di portare la bicicletta entro il 2012 al 20 per cento del traffico complessivo, il doppio di oggi, per combattere l'emissione dei gas serra, forse anche in Italia urge una riflessione. ▶

Il progetto Raggi verdi.  
In alto: il centro di Milano



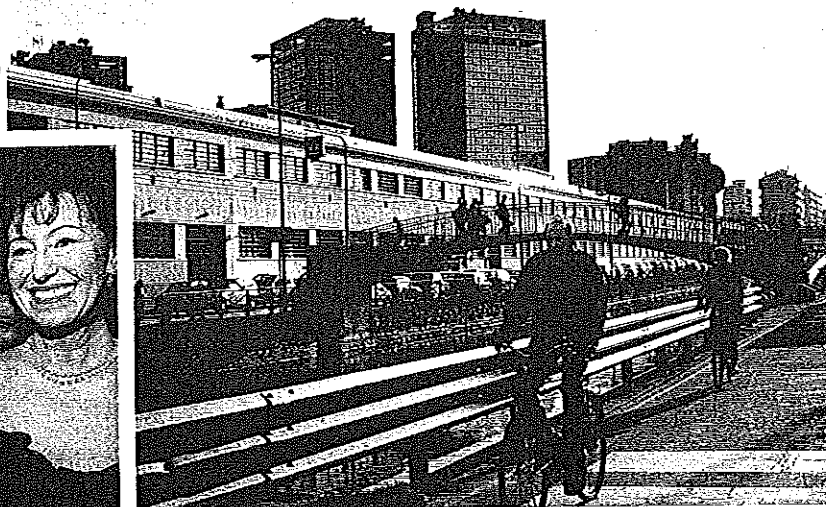
## Italia su due ruote

Bici vendute in Italia



di cui importate  
Fonte: Ancma

Angela Merkel e il sindaco Letizia Moratti. A destra: biciclette a Milano. Sotto: il progetto Raggi verdi



Edoardo Croci, un liberale fin troppo educato per fare il politico, è un assessore chiave (Mobilità, trasporti e ambiente) della squadra Moratti. È lui, il regista dell'Eco-pass, che in ufficio va in metrò e la bici potrebbe usarla più spesso, a portare in giunta il piano della mobilità ciclistica: «Un capitolo del nostro approccio a una mobilità più sostenibile, in una logica di dissuasione dell'auto privata, e di un uso più amichevole della città». Milano ha un potenziale inespresso e poco pubblicizzato. Il potenziale è il numero delle biciclette, una media di 0,8 per famiglia. Su 600 mila famiglie residenti, il parco-bici è di 480 mila. Poderoso. Già oggi, ogni giorno avvengono in bici 130 mila spostamenti interni alla città. Farli crescere, a svantaggio dell'auto, diventa una sfida terribilmente concreta per il Comune. L'assessore Croci spiega che il 56 per cento degli spostamenti con l'auto privata non va oltre un raggio di 4 chilometri: distanza compatibile con l'uso delle due ruote nei tragitti casa-lavoro, casa-studio e di acquisti e commissioni. I percorsi protetti, le piste ciclabili sono oggi 67 chilometri, ma assai spezzettati («mozziconi non collegati tra loro», li definisce Riccardo Galli dell'associazione Ciclobby, osservazione molto condivisa). «Puntiamo al raddoppio, 120 chilometri entro il 2012», continua Croci, «con l'obiettivo di collegare gli spezzoni il più possibile in rete». I percorsi protetti s'incroceranno con il sistema dei Raggi verdi, uno dei più interessanti progetti urbani concepiti di recente in Italia, studiato dallo

studio Land del tedesco Andreas Kipar. Degli otto Raggi verdi, otto greenways ciclopedonali per collegare il centro ai parchi di cintura in vista del 2015, l'R1 (a nord, verso Bicocca-Martesana) è in progettazione definitiva. L'R7 (a nord-ovest, verso la Fiera) è già un'opera finanziata, così come l'R2 (a est, verso Argonne - parco Forlanini), destinato a raggiungere l'Idroscalo e Linate. Si potrà arrivare in aeroporto pedalando: il prossimo rifacimento del piazzale d'accesso comprende un parcheggio bici. Dice Kipar: «Il modello dei Raggi verdi, insieme ai 500 mila alberi da piantare nei prossimi anni, implica un cambiamento di percezione, del modo di usare la città. Parliamo di "slow city in fast time", una città rallentata in un'epoca veloce». Il dubbio è se la macchina comunale è attrezzata per questi progetti straordinari, e se non sarebbe opportuna un'agenzia ad hoc.

L'assessore Croci segnala poi una decina di interventi per la rimozione di ostacoli alla mobilità ciclistica, il miglioramento della segnaletica, le aree di sosta, attualmente 4 mila rastrelliere da intensificare davanti a scuole, università, uffici pubblici, stazioni del metrò. E a fine estate il varo dell'attesa rete di bike sharing, affidata alla società Clear Channel, con l'obiettivo di arrivare a un migliaio di bici da noleggiare e riconsegnare in qualsiasi punto della rete. Un avvio forse timido. «A Parigi», racconta Prevedello del Politecnico, «la rete Vélib, 10 mila bici in 750 stazioni, ha dato un ri-

sultato molto superiore alle previsioni. Dal 1995 in poi si sono realizzati 160 chilometri di piste ciclabili, e l'obiettivo è di arrivare a 300». Lo stesso numero di Copenhagen, ad Amsterdam sono 400.

Anche da Torino si può imparare qualcosa (e infatti tra i sindaci Moratti e Chiamparino vi sono rapporti cordiali). Anni di amministrazioni di centrosinistra hanno sviluppato una politica pro bici prima e meglio di Milano: la città della Mole offre oggi un centinaio di chilometri in percorsi protetti, su diversi viali del centro è in atto la sostituzione dei posti auto di superficie con piste ciclabili. Numeri interessanti arrivano da alcune città medie del Nord (Ferrara 80 chilometri, Parma 71, Cesena 54; la piccola Bolzano 25, con un notevole 17 per cento di spostamenti urbani su due ruote). Milano, malgrado il traffico intenso, le rotaie e il pavé pericoloso, ha tutto per crescere. A differenza delle altre due metropoli, Roma e Napoli, dove il ciclismo urbano è tuttora marginale, ha una topografia pianeggiante, un clima più favorevole allo sforzo fisico, un centro poco esteso, una sensibilità ambientale crescente soprattutto tra i giovani, diversi parchi di cintura ben tenuti. Ora ci vuole uno sforzo speciale, anzi tre: volontà politica, capacità amministrativa, cultura civica. Non è poco, in un paese di anarco-egoisti schiavi del volante. Ma, come dicono a Roma, se pò fa'. ■

**Piste ciclabili sempre più affollate. E aumentano gli incidenti: seicento i ciclisti coinvolti lo scorso anno**

Foto: Marmolino - Nonpress, S. Petrecca - Prospakt