



Periodico della FIAB
Amici della Bicicletta per una città possibile di Verona - Onlus

Anno XXVI-N.2
Contiene inserto redazionale

RUOTALIBERA

116



RUOTALIBERA numero 116 - rivista bimestrale - marzo/aprile 2010 (anno XXVI n.2) - Poste Italiane S.p.A. - Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.27/02/2004 n. 46) art.1, tabella B, comma 1, DCB VR

■ **IL PUNTO**
Ben altro si dovrebbe fare

■ **INIZIATIVE**
*Non solo giro!
La spedizione dei mille*

■ **INTERVISTE**
Bassi & Zardini

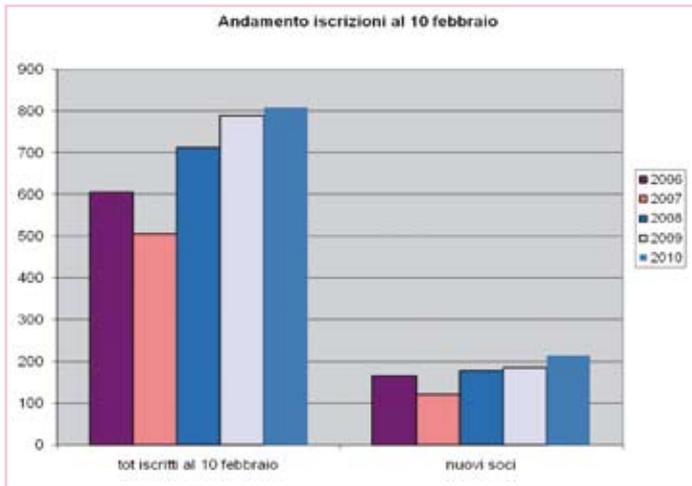
■ **3 RACCONTI**
di viaggio

I mille a Verona

Da
pag 27 a pag 31
INSERTI
A CURA DELLE
ASSOCIAZIONI DI
ROVIGO
VICENZA
PADOVA



Quota 2000 è vicina... se rinnovi



di Fabrizio Pattacini

Prendendo in considerazione i dati delle iscrizioni al 10 febbraio degli ultimi cinque anni, ed esaminando in particolare le adesioni di chi si iscrive per la prima volta, si può vedere come stia continuando il trend positivo di crescita della nostra associazione, il che fa ben sperare di raggiungere il fatidico limite di 2.000 soci. Per ottenere questo traguardo è tuttavia necessario che i soci già iscritti nel 2009 provvedano al rinnovo della propria adesione. Invito pertanto chi non lo avesse ancora fatto a provvedere in merito e a farsi "strumento di promozione" verso tutte le persone sensibili e interessate alla ciclabilità che conosce.

	2006	2007	2008	2009	2010
Totale iscritti al 10 febbraio	605	505	712	788	808
Nuovi soci	165	121	177	184	214



ORARIO SEDE
Amici della Bicicletta onlus - Via Spagna 6, 37123 Verona
Lunedì - Mercoledì - Venerdì - Sabato
ore 16.00-19.00

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello

Redazione:
Bepo Merlin, Guido Dosso,
Donatella Miotto, Fernando Da Re,
Luciano Zamperini, Luciano Lorini
c/o Amici della Bicicletta - Onlus
Via Spagna, 6 - 37123 Verona

Composizione:
Franco Anderloni

Hanno collaborato:
Paolo Fabbri, Fabrizio Pattacini, Marco Passigato, Alberto Sperotto, Michele Marcolongo, Francesca Gonzato, Susanna Morgante, Giorgio Massignan, Giorgio Migliorini, Marco Barulli, Mario Lumastro, Stefano Maboni, Luisa Tosi, Andrea Mistrorigo, Sergio Facchin, Claudia Vorobiov, Mariangela Ballo, Caterina Caserta, Antonio Gambato, Matteo Guardiani, Mario Boschetti.

Raccolta pubblicitaria: Luciano Damiani
Utilizzazione libera dei testi citando la fonte

Stampa:
CIERRE Grafica s.c. a r.l.
Caselle di Sommacampagna - Verona
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985

Editore: "Amici della Bicicletta - Onlus"
Via Spagna, 6 - 37123 Verona
Tel./Fax: 045 8004443
e-mail: sede@amicidellabicicletta.it
internet: <http://www.amicidellabicicletta.it>

Gli Amici della Bicicletta aderiscono a:
FIAB: (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)
ECF: (European Cyclists Federation)

Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus
Come?

- Vieni in sede: Via Spagna, 6 oppure
- Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
 - cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA via Spagna, 6 - 37123 Verona
 - c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Unicredit Banca SpA Ag. Piazza Erbe -VR - cod. IBAN: IT83 M 2008 11710 000040099139
 - c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Banca Popolare di Verona-s.g.s.p. SpA - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: IT44 C 05188 11703 000000037232

ADESIONI 2010

Socio ordinario	€ 20
Socio familiare* e Socio giovane**	€ 10
Socio sostenitore	€ 30
Famiglia da 4 persone (1 ordinario e 3 familiari)	€ 40
Famiglia da 5 persone (1 ordinario e 4 familiari)	€ 45

*chi ha già un familiare convivente iscritto 2009. Una copia di Ruotalibera per tutta la famiglia

**chi non ha ancora compiuto 25 anni

La quota comprende L'ASSICURAZIONE RC DEL CICLISTA
che copre i danni eventualmente causati andando in bicicletta nelle 24 ore

Tiratura 4.000 copie stampato su carta ecologica T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)

VALE ANCHE OGGI IL DETTO: "IL MEGLIO È NEMICO DEL BENE"

Ben altro si dovrebbe fare!

di Paolo Fabbri



È così grave il problema dell'inquinamento che domenica 28 febbraio le città del nord Italia hanno deciso, tutte insieme, una giornata di blocco del traffico.

Verona non ha aderito, sostenendo, con il suo Sindaco, che questi blocchi servono a poco: ben altri sono gli interventi necessari a vincere la battaglia contro le polveri. Ma a chi spetta di prendere i provvedimenti strutturali che "servono davvero", quelli invocati dal Sindaco?

In ambito urbano, come è noto, la maggior parte delle polveri sottili è causata dal traffico.

Nella nostra città una parte importante dei problemi di traffico dipende dalle decine di migliaia di automobili che quotidianamente entrano nel territorio comunale provenienti da tutta la provincia.

Ragionevolmente bisognerebbe tentare di fermare questa invasione quotidiana, scoraggiando l'avvicinamento agli attrattori (tariffazione della sosta, ztl, tassa di ingresso) e offrendo, con dei mezzi pubblici efficienti, comodi e convenienti (treni regionali, sistema ferroviario metropolitano regionale, tramvia, bus), alternative all'auto davvero praticabili.

Ciclabile in Borgo Roma



Purtroppo però: il Governo nelle ultime finanziarie ha ridotto gli stanziamenti a favore dei treni regionali; la nostra Regione è, fra le 21 italiane, quella che in proporzione al proprio bilancio spende di meno per il trasporto regionale; nel veronese il Sistema Metropolitano Ferroviario Regionale - di cui si parla ormai da una decina di anni e che dovrebbe collegare il capoluogo ai principali comuni della provincia - è tragicamente presente solo negli annunci; la fusione AMT APTV, che tre anni fa doveva avviare una rivoluzione del trasporto pubblico razionalizzando corse e risorse, ha partorito sin qui solo qualche topolino e diverse nuove poltrone (ATV); da molti anni il Comune non istituisce una corsia preferenziale; a proposito di preferenziali, non si sa ancora se il filobus scelto dall'amministrazione comunale al posto della tramvia, viaggerà o no su corsia riservata per raggiungere i grandi attrattori nuovi e vecchi (carterie, ospedali, fiera, università...) si continua a praticare e pianificare una mobilità centrata sull'automobile e all'automobile si dedicano risorse ingentissime in termini economici e di territorio: il traforo con suoi nuovi dodici km di autostrada che attraverseranno la città - come se non bastassero le polveri prodotte da A4 e A22 - i parcheggi ricavati in ogni angolo e persino nei grandi contenitori storici come l'arsenale.

Le domeniche ecologiche non servono e ben altro si dovrebbe fare contro l'inquinamento? A chi lo dice il Sindaco? A se stesso per il favore dimostrato all'auto in tutte le sue scelte? O agli altri amministratori che così tanto potrebbero e così poco hanno fatto?

E che non solo appartengono alla sua stessa parte politica, ma che ad ogni livello - nazionale, regionale, provinciale - governano con amplissime maggioranze?

...una buona notizia

Invitati dal presidente Ederle, abbiamo partecipato ad una riunione della Commissione alla sicurezza del Comune che si è tenuta lo scorso 24 febbraio e durante la quale si è discusso del furto di biciclette.

Tutti i presenti - l'assessore Sboarina, consiglieri comunali di maggioranza e di opposizione, dirigenti e tecnici comunali - hanno accolto la nostra proposta di istituire un servizio comunale di punzonatura delle biciclette (codice fiscale del proprietario) analogo a quello istituito a Venezia, Padova, Vicenza e Trento (vedi Ruotalibera 115). L'assessore regionale Giorgetti, presente alla riunione, ha assicurato un finanziamento.

Se son rose...

COME DISSE GARIBALDI: QUI O SI CAMBIA L'ARIA O SI MUORE

Non solo giro! La ~~spedizione~~ dei mille

di Paolo Fabbri



La 93^a edizione del Giro d'Italia si concluderà a Verona il prossimo 30 maggio. Verona negli ultimi anni ha fatto spesso da cornice a grandi eventi del ciclismo - altre edizioni del Giro, Campionati del mondo su strada - senza che questa attenzione per il ciclismo sportivo si sia mai tradotta in una decisa azione di promozione del ciclismo urbano.

D'altra parte l'assessore alla mobilità di questa città ricca, pianeggiante, bellissima e inquinata, ha pensato bene di dichiarare (Tele Arena 24.9.2009) che la bicicletta va bene "per le casalinghe e per chi ha tempo da perdere". È prevedibile, quindi, che passata la straordinaria kermesse del Giro (che quest'anno parte da Amsterdam: là è diverso...) anche questa volta, per noi "ciclisti quotidiani" riprenderà la vita difficile di sempre. Rassegnarsi? Mai!



Nel maggio di quest'anno ricorrere il 150° anniversario della Spedizione dei Mille, un'impresa epica, una vera e propria "mission impossible" decisiva per la storia del nostro paese e affrontata con "spirito garibaldino" da un pugno di uomini determinati. Fra loro 24 veronesi.

Nella prima decisiva battaglia, a Calatafimi, i Mille furono impegnati in uno scontro durissimo contro truppe meglio armate, meglio addestrate, più numerose e schierate, per di più, in una posizione vantaggiosa. Nelle fasi alterne del com-

battimento, si narra che Garibaldi, consigliato dai suoi di ordinare la ritirata, abbia detto quel: "ritirarsi? ma dove?!" che nella storia ufficiale è diventato il celeberrimo "Qui si fa l'Italia o si muore!"

Subito dopo ordinò l'attacco che portò alla vittoria. Grande!

Ci siamo permessi di mettere insieme tutti questi ingredienti e abbiamo organizzato "NON SOLO GIRO! LA SPEDIZIONE DEI MILLE". (O, se preferite: "NON SOLO GIRO! LA SEDIZIONE DEI MILLE: QUI SI CAMBIA L'ARIA O SI MUORE!").



Targa commemorativa sul Liston

La scommessa, meno drammatica di quella dei nostri avi garibaldini, è quella di trovare, fra marzo e aprile, 1000 veronesi che:

1. decidono di aderire all'iniziativa proponendosi di effettuare, nel mese di maggio 2010, la maggior parte (almeno 2/3) dei loro movimenti sistematici (gli spostamenti effettuati per raggiungere il luogo abituale di studio, di lavoro, di spesa ecc) in bicicletta (o a piedi o con il mezzo pubblico) ricorrendo ad auto o moto il meno possibile.

2. dichiarano questo loro proposito sul nostro sito compilando un modulo e allegando una foto. Modulo e foto si potranno far pervenire via internet (<http://www.amicidellabici-cletta.it/mille>) o consegnare in sede o in una delle tante iniziative che faremo fra marzo e aprile (ci sarà sempre disponibile una macchina fotografica digitale pronta a ritrarre ogni nuovo garibaldino).

Perché questa iniziativa? Perché ci sembra questa una buona occasione (il Giro, la ricorrenza) per riproporre nel nostro paese una "buona pratica" molto diffusa soprattutto in Germania (ma non solo).

Li da anni si svolgono campagne che promuovono l'uso della bicicletta per coprire gli spostamenti casa - lavoro.

Queste campagne hanno ormai tanto successo che coinvolgono stabilmente decine di migliaia di persone, molte amministrazioni pubbliche e molte imprese.

Ecco, questa è la nostra ambizione: forti, speriamo, di molte adesioni e di una buona visibilità, ci proponiamo di attirare attenzione sui tanti meriti dei ciclisti urbani e di trovare alleati importanti che sostengano con noi l'opportunità di investire più energie e risorse per la promozione della bicicletta (e del mezzo pubblico) negli spostamenti sistematici. Speriamo di farcela.

W Garibaldi!

Garibaldi davanti al Municipio



BEN RIUSCITA L'INIZIATIVA DEL 28 GENNAIO: DISTRIBUITI VOLANTINI E GIUBBETTI

Abbiamo illuminato i ciclisti

di Donatella Miotto

Ce l'abbiamo fatta, finalmente.

Dopo diversi rinvii, il 28 gennaio alle 18, siamo scesi in campo, nelle quattro postazioni individuate in Viale Piave, Corso Milano, Porta Vescovo e San Michele, per invitare quei ciclisti che si ostinano a girare "a fari spenti nella notte, per vedere se poi, è tanto difficile morire" a illuminarsi. Il fatto è che non è stato semplice avere pronto tutto l'occorrente, anche perché volevamo stupire con effetti speciali.

Il volantino per esempio, con le indicazioni sulle luci obbligatorie e quelle consigliate, è stato tradotto in altre 4 lingue. Le lunghe discussioni su come tradurre catadiottro posteriore e casacca riflettente in dialetto veronese ci hanno stremato e così ci siamo limitati a inglese, rumeno, arabo e cingalese, per essere sicuri di farci capire anche dai nuovi abitanti della città. Un volantino comunque prezioso per tutti, dato che vale come buono sconto del 20% sull'acquisto di tutto il materiale di fanaleria presso i 20 rivenditori veronesi che hanno aderito all'iniziativa.

E poi aspettavamo di essere forniti dei braccialetti catarifrangenti e degli ormai mitici gilet gialli ad alta visibilità col nostro logo. Quella sera ne abbiamo regalato qualcuno a chi forse avrebbe avuto difficoltà a comperarlo, in cambio della promessa di usarlo sempre quando si trova in bici al buio. Ricordiamo che, al momento, l'uso della casacca è soltanto consigliato ma, stando alla discussione in corso al Senato, è probabile che diventi obbligatorio nelle ore di buio o in condizioni di scarsa visibilità sulle strade extraurbane.

Quindi, non lasciamoli in sede: vale la

pena di averne già ora uno a disposizione nelle nostre borse da bici.

Il 28 gennaio siamo riusciti a dare i nostri omaggi solo a poche decine di ciclisti selezionati dal freddo polare (siamo incapaci in una delle serate più gelide dell'anno!), che anche per questo meritavano il nostro premio.

Volevamo soprattutto lanciare un'idea e un messaggio alle istituzioni, che potrebbero fare molto più di noi: per esempio nel novembre scorso, a Latina, a seguito del ripetersi di drammatici incidenti, Polizia Stradale e Provincia hanno lanciato la campagna "Ruote Luminose" ed hanno distribuito ai ciclisti sulle strade più di 1300 gilet ad alta luminosità.

Ma noi siamo una onlus e abbiamo un budget limitato, nonostante un'infinita voglia di fare (soprattutto quando si tratta di sicurezza!), se possibile divertendoci anche un po'. In effetti, incontrare ciclisti



di tutti i colori è stato proprio bello. E non si saranno forse divertiti i protagonisti del nuovo video visibile su YouTube e sul nostro sito? Grazie Gianni, per l'ottimo lavoro! Meriterebbe proprio di essere visto "nei migliori cinema".

Due momenti dell'iniziativa



girolibero
**VACANZE FACILI
 IN BICICLETTA**
 oltre 100 destinazioni in Europa

Richiedi il catalogo gratuito: www.girolibero.it tel. 0444 323639 **800-190510**

noord
 NO ORDINARY CYCLE
 Rivenditore per l'Italia delle prestigiose biciclette Olandesi GAZELLE

Gazelle

**FINALMENTE
 IN ITALIA!**
WWW.NOORD.IT
 TEL. 0444 1620007

DALLA REGIONE 70 MILIONI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA NEI PROSSIMI ANNI

Le ciclabili regionali: quali prospettive nel Veneto?

di Marco Passigato

Le ciclabili regionali: quali prospettive nel Veneto?

Nei prossimi anni la Regione Veneto prevede di disporre di circa 70 milioni di euro di finanziamenti per la mobilità ciclistica; se verranno usati per realizzare opere in cofinanziamento con comuni, provincie e altri enti territoriali, gli interventi potranno raddoppiare di valore: niente male davvero!

Sicuramente è un momento di grande responsabilità per i soggetti decisori, Comuni, Province e Regione, che saranno chiamati in poco tempo, attraverso lo strumento dei bandi, a selezionare e premiare gli interventi che risponderanno meglio alle esigenze dell'utenza.

Quali sono gli aspetti da curare per favorire la mobilità ciclistica nel Veneto? Da un lato va tenuto conto degli spostamenti cosiddetti "sistemati": 4-6 km di lunghezza, 15-20 minuti di percorrenza, si svolgono tra casa - lavoro - scuola - relazioni sociali quotidiane - negozi. Dall'altro vanno creati o migliorati percorsi cicloturistici per scampagnate fuori porta o gite di più giorni di interesse naturalistico, artistico, sportivo (bici da corsa, mountain bike). Si pensi che gli operatori turistici veneti parlano già di diecimila pernottamenti annui nella nostra regione legati al cicloturismo.

Le città d'arte, le Dolomiti, il delta padano: come non capire che si tratta di formidabili attrazioni turistiche da valorizzare con percorsi ciclabili mappati e ben tabellati?

Ecco perché nell'autunno scorso la Regione Veneto ha chiesto alla FIAB di fare una "fotografia" dell'esistente in riferimento agli itinerari di media e lunga percorrenza.

In un sabato di ottobre a Mestre ci siamo incontrati una decina di soci in rappresentanza delle 7 province venete e su una carta d'insieme abbiamo tracciato sommariamente gli itinerari significativi esistenti. In breve vi presento il risultato del nostro lavoro.

La situazione attuale delle ciclabili a media e lunga percorrenza nel Veneto.

In **Provincia di Verona** sono presenti:

- la ciclopiista dell'Adige - Biffis - Sole che esce da Verona e collega Bussonlengo e Rivoli; è tutta in asfalto, circa 25 km. È in appalto per opera della Provincia il collegamento alla provincia di Trento, località Borghetto all'Adige, pavimentato, circa 20 km, con termine dei lavori previsto per fine 2010

- il percorso 2x4 in zona Affi - Capriolo di circa 20 km in asfalto

- la ciclopiista del Mincio, asfaltata, di circa 44 km, da Peschiera a Mantova

- una parte della ciclopiista sugli argini dell'Adige da Roverchiara a Villabartolomea in parte non pavimentati, per complessivi circa 16 km

- la ciclabile da Legnago a Torretta sull'argine del Bussè in cemento di circa 11 km

Complessivamente km 136 circa di cui la maggior parte pavimentati.

In **Provincia di Vicenza** sono presenti:

- i percorsi pavimentati Montebello - Chiampo e Arzignano - Valdagno che assieme costituiscono percorsi d'argine per circa 23 km

È in fase di realizzazione la tratta da Valdagno a Recoaro

- la ciclopiista da Vicenza a Longare in fase di prosecuzione fino a Noventana Vicentina sull'ex ferrovia.

Il termine dei lavori è previsto a fine 2010

- la ciclopiista in val d'Astico sull'ex ferrovia Rocchette - Arsiero e il percorso sull'altopiano di Asiago da Campedello ad Asiago

Complessivamente km 105 circa di cui la maggior parte pavimentati.

La provincia di Vicenza sta coordinando un progetto preliminare per la ciclabile sul sedime della ex ferrovia Ostiglia - Treviso nel tratto di competenza.

Contribuisce inoltre con finanziamenti e supporto operativo a percorsi ciclabili lungo i fiumi Bacchiglione e Brenta e per il collegamento ciclabile Vicenza - Schio.

In **Provincia di Padova** sono presenti:

- percorsi ciclabili su numerosi argini, riconoscibili con un sistema di segnaletica di direzione realizzato dal Comune di Padova e dalla Provincia

- percorsi non pavimentati e pertanto da percorrersi con biciclette tipo mountain bike o comunque con copertoni di larga sezione: percorso Padova, Monselice, Este, Montagnana, detto "delle città murate"; anello fluviale di Padova città, con numerose nuove passerelle; il Muson dei Sassi, da Loreggia - Camposampiero a Padova; anello dei Colli Euganei sud, da Battaglia Terme a Vo' Vecchio, che è in fase di completamento nella parte nord.

Relativamente a questi percorsi esistono già carte cicloturistiche

Complessivamente km 139 circa di cui la quasi totalità non pavimentata.

La provincia di Padova ha inserito nei propri programmi di pianificazione il sedime della ex ferrovia Ostiglia-Treviso nel tratto di competenza come percorso ciclabile e sta lavorando per la realizzazione di una ciclabile.

Intersezione ben segnalata a Padova



Il Master Plan della rete ciclabile regionale del 2005 ed il suo aggiornamento

In **Provincia di Venezia** sono presenti:

- alcune tratte un po' frazionate ma che realizzano un buon sistema tra Eraclea e Punta Sabbioni in zona Cavallino.
 - brevi percorsi, uno sulla Romea in prossimità di Campagna Luppia - Valle Averte; un altro tra Mira e Mirano; tra Mira e Strà lungo il Canale Seraglio in zona Riviera del Brenta; un tratto breve verso Tessera; un collegamento pavimentato tra Caposile e San Donà di Piave; alcune tratte attorno a San Donà; alcune tratte lungo il Sile, il Livenza ed il Piave
- Complessivamente km 64 circa di cui una parte non pavimentata.

In **Provincia di Treviso** sono presenti:

- alcuni tratti significativi lungo il Sile, in uscita da Treviso, e da Quarto d'Altino verso Caposile (una parte finanziata ma da eseguire) lungo il Sile, in genere non pavimentato.
 - percorsi brevi in zona Vittorio Veneto, Annone Veneto e San Stino di Livenza; un tratto significativo tra Revine e Combai sulla direttrice tra Valdobbiadene e Vittorio Veneto.
- Complessivamente km 71 circa di cui una parte non pavimentata.

In **Provincia di Belluno** sono presenti:

- la ciclabile delle Dolomiti tra Cimabanche e Calalzo (48 km)
 - tratti in zona Cencenighe – Falcade, Alleghe – Sottoguda e Santo Stefano di Cadore; alcuni tratti brevi in zona Lago di Santa Croce, Limana e Feltre.
- Complessivamente km 116 circa di cui una parte non pavimentata.

In **Provincia di Rovigo** sono presenti:

- numerosi percorsi nel delta del Po; un tratto tra Rovigo e il Po.
 - numerosi interventi per la ciclabilità di area vasta, ma in genere discontinui piuttosto che come tracciati lunghi e riservati alla biciclette.
- Complessivamente km 41 circa in genere pavimentati.

Che considerazioni fare su questo quadro d'insieme? Che la segnaletica di direzione dedicata alla mobilità ciclistica di lunga percorrenza rimane la principale urgenza da affrontare dal punto di vista della sua diffusione in forma omogenea e coerente. Basta recarsi in Austria, Svizzera, Germania, Olanda per scoprire quanto è più agevole viaggiare in bici con una segnaletica chiara e puntuale! Perché in Italia no?

Nel 2003 la FIAB era stata incaricata dalla Regione Veneto di realizzare uno studio per la rete ciclabile Regionale; questo lavoro è stato realizzato attraverso una fase di analisi del territorio mediante un censimento sia sul campo che attraverso questionari ai comuni.

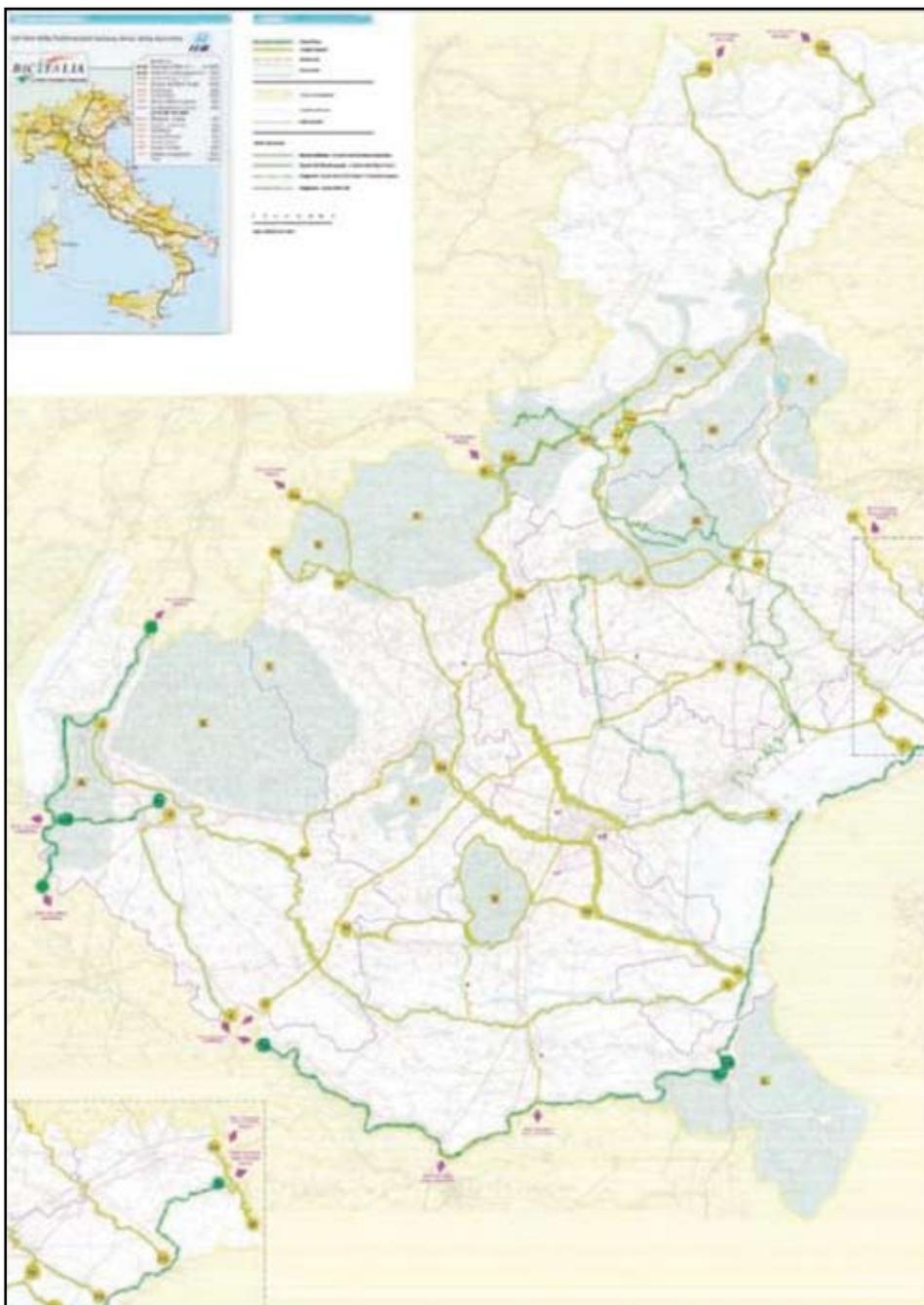
Parallelamente, secondo quanto indicato dalla Legge Regionale n. 39 del 1991 al titolo 3° Itinerari Ciclabili, si è provveduto a impostare la rete ciclabile regionale valorizzando gli argini dei fiumi e le ferrovie dismesse.

Il Piano risultante è stato successivamente approvato dalla Regione Veneto con DGRV n. 366 dell'11 febbraio 2005 pubblicata sul BUR n. 31 del 22-03-2005 con la denominazione Piano regionale delle Mobilità Ciclistica – Master Plan; la rete regionale riprendeva naturalmente anche gli itinerari di Eurovelo, di Bicitalia.

Questo strumento è ora in corso di revisione da parte della Regione tramite Veneto Strade con l'inserimento di nuove proposte maturate in sede locale.

In questa fase la Fiab si augura di rimanere partner specialistico e centro di competenza su questi temi nei rapporti con la Regione.

La mappa dei percorsi ciclabili veneti



PER NON ATTIVARE LA CONSULTAZIONE POPOLARE SI PRENDONO A PRETESTO GLI ALTI COSTI

Chi ha paura del referendum?

di Alberto Sperotto

“I cittadini la vogliono, risolverà tutti i problemi di congestione del centro, corso Milano, via Fincato, viale Venezia... fino alla tangenziale sud, ridurrà l'inquinamento, sarà a costo zero, non si vedrà neanche, sarà il vincolo per tutelare il territorio da speculazioni edilizie, e poi ci sarà una meravigliosa pista ciclabile a fianco... delle quattro corsie sulle quali passeranno 30 mila auto e camion che, a volte, diventano 40 mila”.

Se veramente è così, perché la giunta si ostina a non rendere pubblico il progetto ed è così pregiudizialmente contraria al referendum?



Difficile pensare che sia per la questione del costo della consultazione anche perché vien da chiedersi quale sia il criterio che stabilisce quando una consultazione sia al giusto prezzo.

Ad esempio in marzo andremo a votare per le regionali - un voto ben più costoso del referendum sul traforo - e la probabilità che Luca Zaia sia il nuovo Governatore è praticamente certezza, molto più del risultato di un referendum sul traforo a Verona, ma nessuno - per fortuna - si sogna di proporre che non si voti per non buttar via soldi! Sempre a proposito di soldi: vogliamo parlare del balletto delle spese presunte per realizzare il referendum? Da 400 mila euro sono arrivati in meno di un mese a un milione di euro senza alcun documento che lo comprovi. E poi, chi si preoccupa dello spreco di denaro, si è forse preoccupato il 13 gennaio dell'aumento di 800.000 mila euro del compenso per il lavoro svolto da Technital, il promotore scelto? Si è arrivati così al doppio del costo ipotetico! E non dimentichiamo infine quanto l'amministrazione sta spendendo in avvocati per “difendersi” dal referendum!



Ancor più difficile è credere alla questione che non serve fare il referendum perché chi governa è stato eletto con un programma che prevedeva il traforo, perché il Sindaco ha affermato almeno 4 volte che il progetto che lui intendeva era “pari pari quello dell’Amministrazione Zanotto”, quindi con caratteristiche ben differenti.

Il progetto ora diventato “di pubblico interesse”, ma non di pubblico dominio, è ben chiaro: 12 chilometri di cui un terzo coperti ed il resto a cielo aperto, dal casello di Verona nord a Poiano, con quattro caselli: Verona nord, via Bresciana, via Gardesana, via Preare e Poiano. Doppia canna sotto le Torricelle e 4 corsie a cielo aperto, un’opera dal costo di 400 milioni di euro, aperta anche al traffico pesante. Pedaggio di euro 1,15 per le auto e 0,45 euro al km per i camion, 40 mila veicoli al giorno, di cui un terzo di traffico pesante, viadotto sull’Adige a Parona, attraversamento di Poiano, Avesa, Quinzano, Pindemonte, Ponte Crencano, Parona, La Sorte.

E poi 155.650 metri quadrati di territorio pregiato delle colline e del parco dell’Adige ceduto per costruirci opere di compensazione economica: parcheggio di Ca’ di Cozzi per circa 1300 posti auto con servizi di ristoro e albergo, aree di benzina con bar e ristoranti, parcheggio per camion con albergo da 100 camere, ristorante, bar, minimarket, auditorium, officina meccanica, gommista e autolavaggio.

Ma sappiamo anche che non finirà qui perché la richiesta del promotore, indicata nella bozza di convenzione, è che il piano finanziario si dovrà ritattare se ci saranno ritrovamenti archeologici o problemi idrogeologici, se il comune non sarà in grado di garantire i flussi di traffico, se cambieranno i tassi di interesse... Come? Aumentando il pedaggio (improbabile), allungando la concessione (già prevista in 49,5 anni) come sempre succede con le concessioni autostradali, o con altre opere di compensazione.

Non si sta discutendo, potendolo fare, solo della costruzione di una nuova strada, bensì del cambio urbanistico delle colline, della città e del parco dell’Adige, dell’assetto paesaggistico di zone tutelate che diverranno zone di speculazione edilizia.

Un argomento che dovrebbe essere di responsabilità dell’Assessorato all’Urbanistica, in carico al Pdl, che non sta vedendo, essendo concentrato sullo sviluppo delle ex cartiere, quanto sta facendo il collega all’Assessorato al Traffico, in carico alla Lega.

Una cosa ben diversa dalle quattro righe, smentite nelle dichiarazioni e nei fatti, scritte sul programma elettorale e un referendum ci sta, eccome!



IL PRESIDENTE DI ITALIA NOSTRA E LE SCELTE URBANISTICHE VERONESI

Più case, più centri commerciali e più traffico

di Giorgio Massignan



L'uso del territorio a Verona, come in tutte le altre città italiane, è stato ed è tutt'ora, il prodotto del matrimonio tra il mondo degli affari e quello della politica.

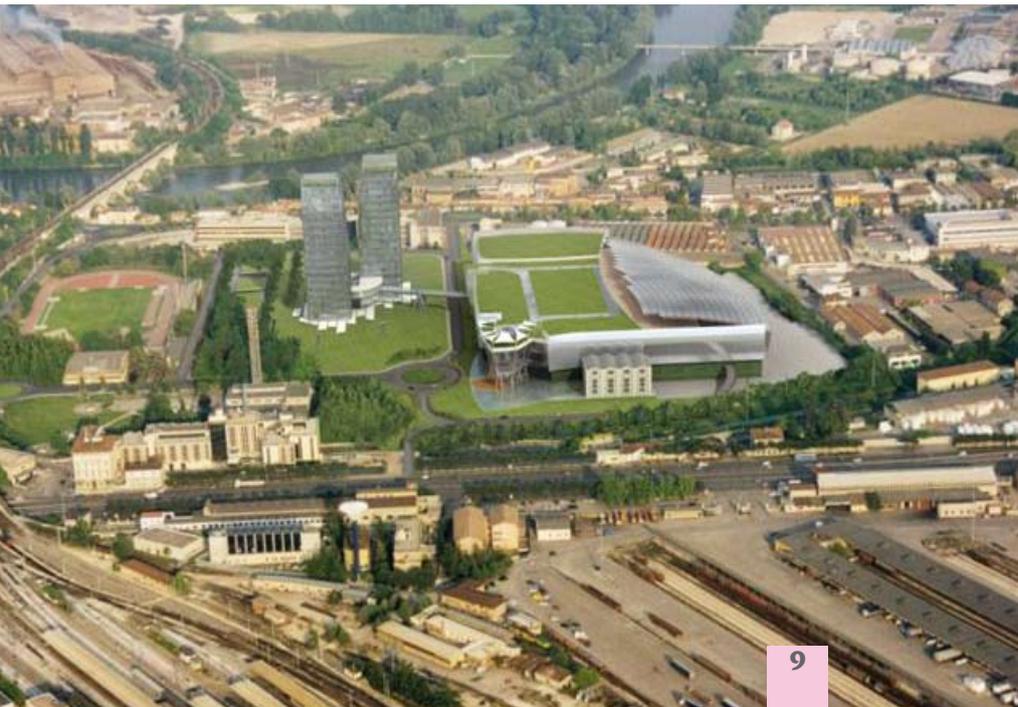
Neppure gli interventi del pool di "manipulite" sono riusciti ad allontanare i due coniugi. Li hanno solo obbligati a raffinare i loro meccanismi d'intesa.

La conseguenza è che il nostro paese ha una delle maggiori percentuali di patrimonio edilizio inutilizzato rispetto al totale. Ritengo significativi questi dati: in Germania il patrimonio edilizio non utilizzato è inferiore al 5% del totale, in Italia supera il 20%; in Germania si è programmato di passare dai cento ettari di edificato al giorno a trenta entro il 2020 ed a zero entro il 2050.

In Italia non si parla assolutamente di ridurre l'espansione edilizia e Verona non si discosta dal panorama nazionale. Nella nostra città sono stati rilevati circa 10.000 appartamenti sfitti. Quanti ettari di campagna si potrebbero salvare se venissero recuperati? La nostra pubblica Amministrazione, ritenendo che la popolazione veronese raggiunga le 300.000 unità nel 2021, cifra poco credibile, ha previsto aree di nuova edificazione per un aumento di 25.000 abitanti in circa 10 anni.

Forse resterà sempre solo un sogno, ma mi

Rendering del progetto alle ex cartiere



piacerebbe che le scelte sul territorio non venissero più influenzate dalle competizioni politiche e dagli affari, ma fossero il prodotto di studi e di analisi seri ed oggettivi, finalizzati a realizzare un sistema città urbanisticamente ed ecologicamente equilibrato ed a tutelare la salute dell'aria, dell'acqua e della terra.

Per ora abbiamo il nostro sindaco Flavio Tosi che afferma: "...a differenza del vecchio PRG, in cui l'Amministrazione comunale pianificava tutto il territorio, ora la nuova pianificazione urbanistica prevede che le aree possano venire valorizzate esclusivamente attraverso accordi con l'Amministrazione pubblica, che selezionerà le proposte sulla base del rilevante interesse pubblico, ricavandone vantaggi in termini di opere pubbliche a favore dell'intera comunità. Successivamente andrà in Consiglio comunale per essere votate assieme al Piano degli Interventi per l'approvazione definitiva..."

Questo è la negazione della pianificazione territoriale, la follia di considerare l'uso del territorio come se fosse un prodotto commerciale da 'vendere' al miglior offerente.

Come si può calcolare il reale beneficio pubblico che, ad esempio, porterà la concessione per costruire (trattata con questo metodo), alle ex Cartiere Verona? Che beneficio avrà la città da un centro commerciale tra via Basso Acquar e Viale Piave? Considerato che sto scrivendo su Ruotolibera ritengo doveroso spendere qualche parola sul sistema della mobilità.



L'area delle ex cartiere

È appurato che il traffico sia la prima causa dell'inquinamento atmosferico della nostra città. Per molti politici ed uomini d'affari risulta comodo e conveniente tentare di convincere la gente che esiste l'opera che risolve da sola i problemi della mobilità cittadina, la panacea a tutti i mali. In realtà per togliere il traffico da Verona occorrono tanti interventi coordinati e soprattutto è necessario modificare alcuni dei nostri modelli comportamentali. La pubblica Amministrazione afferma di risolvere questi problemi con la realizzazione della complanare a nord (il traforo della collina).

Tutti gli studi effettuati hanno dimostrato che solamente il 30% del flusso veicolare che passa per via Mameli prosegue verso la Valpolicella o la statale del Brennero, confermando così l'inutilità di questa opera. La stessa relazione del C.D.R. mobilità e traffico del Comune di Verona consiglia l'attuazione di un efficace sistema di trasporto pubblico (tramvia) per risolvere il problema delle penetrazioni dal settore meridionale della città e quello della mobilità nell'area urbana più centrale.

Nonostante questo "suggerimento" tecnico, non si parla di realizzare un sistema di trasporto pubblico, i parcheggi scambiatori ed una organica rete di percorsi ciclabili. Ma la costosa, distruttiva ed inutile 'autostrada in città', che ha il solo vantaggio di facilitare il cambio d'uso dei terreni ancora verdi e di giustificare le nuove espansioni edilizie.

7 MARZO: GIORNATA NAZIONALE DELLE FERROVIE DIMENTICATE

Recuperiamo la mobilità dolce

di Francesca Gonzato

Ormai questa giornata è diventata un appuntamento consueto, siamo già alla terza edizione.

Può essere interessante sapere come e perché è nata.

Alla base di questa iniziativa c'è il progetto "Ferrovie abbandonate" dell'Associazione Italiana Greenways, mirante a conservare la memoria dei tracciati ferroviari non più utilizzati esistenti in Italia.

In Italia esiste un patrimonio di sedimi ferroviari in abbandono o sottoutilizzato che ammonta a oltre 5000 km. Oltre a questo si devono aggiungere migliaia di chilometri di strade arginali, sentieri storici, strade dismesse. Si tratta di un patrimonio immenso che è assurdo lasciare inutilizzato o destinato al degrado. Infatti esso mantiene un notevole valore economico, storico e paesaggistico, di utilità sociale.

Se venisse recuperato, sotto forma di piste ciclopedonali o di 'vie verdi', potremmo anche in Italia, come all'estero, disporre di una rete di mobilità dolce, sicura e protetta, adatta ai pedoni, ai cicloturisti, agli anziani, ai diversamente abili, ai bambini.

La Fiab Nazionale aderisce fin dal 2006 a CoMoDo. (Confederazione Mobilità Dolce), un'alleanza di associazioni che si occupano di mobilità alternativa, che tra i suoi obiettivi ha quello del recupero di questo patrimonio.

Un importante contributo della Fiab alla realizzazione del "sogno" di una rete nazionale sempre più vasta di percorsi per la mobilità dolce è stata l'istituzione della Giornata delle Ferrovie Dimenticate, nella quale le varie associazioni Fiab locali propongono escursioni che richiamino l'attenzione di politici e amministratori locali su percorsi da recuperare e offrire alla mobilità ciclistica.

Noi ADB di Verona abbiamo aderito anche negli anni scorsi all'iniziativa. Come ricorderà chi vi ha partecipato, nel 2008 abbiamo posto l'attenzione sulla tratta Dossobuono-Vigasio e lo scorso anno sul tratto della Val del Tasso dell'ex-ferrovia Verona Caprino.

Quest'anno la nostra meta, con partenza dalla sede, è stata un tratto di oltre 5 km della vecchia ferrovia del Brennero in zona Chiusa di Ceraino. Sono 1,8 km di strada, poi 0,8 km di

Lungo la ex ferrovia Verona-Caprino



"Bici sui binari"



Vecchia locomotiva alla ex stazione di Affi

galleria, infine altri 3,2 km di strada che, se ripristinati debitamente, potrebbero offrire a ciclisti, pattinatori, escursionisti un percorso di notevole spettacolarità e pregio naturalistico. Sul percorso della nostra escursione abbiamo avuto incontri istituzionali per coinvolgere nel progetto enti e amministrazioni locali.

Non è facile, in un momento come questo di pesante crisi economica, convincere manager e amministratori della bontà di simili investimenti, ma noi crediamo fortemente che arricchire sempre di più il territorio veronese di percorsi immersi nella natura, lontani dal traffico automobilistico, sia cosa buona e giusta... e non solo per il benessere della popolazione, ma anche per un oculato sviluppo turistico!

A chi pensa che cementificare colline, montagna, rive del lago sia una scelta economicamente redditizia, noi opponiamo la nostra convinzione che il territorio è e resterà una risorsa, anche economica, solo se conservato nella sua bellezza paesaggistica e naturalistica e reso fruibile attraverso una ricca rete di percorsi riservati alla mobilità dolce.

Per saperne di più: www.ferrovieabbandonate.it

CONCLUSO IL CENSIMENTO DELLA RETE CICLABILE CITTADINA

Tutti in pista!

di Luciano Lorini

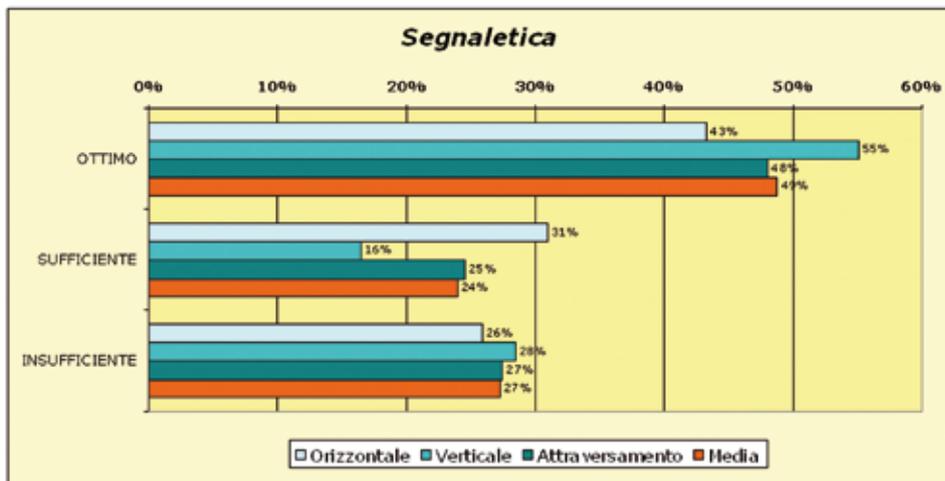
Nell'immaginario collettivo gli Amici della Bicicletta sono "quelli delle piste ciclabili", tanto è forte l'identificazione della nostra associazione con questo tema. In realtà sappiamo bene che le piste rappresentano solo uno degli interventi a favore della ciclabilità e, parlando di centro storico ad esempio, nemmeno il più importante. Volendo misurare la qualità complessiva del sistema, comunque, non possiamo certo trascurare questo indicatore. E dunque, stimolati dalla necessità della FIAB di procedere ad un censimento nazionale, abbiamo provveduto per la nostra parte, battendo le strade del nostro Comune armati di metro e contachilometri per rilevare quantità e qualità della nostra infrastruttura.

Anticipiamo di seguito un sunto di quanto rilevato. Prima domanda: di quanti Km di piste ciclabili è dotata Verona? Abbiamo contato quasi 50 Km di percorsi,



Segnaletica buona ma il fondo?

di cui 35 sono piste (ovvero con elemento separatore) e i rimanenti corsie (con la sola striscia gialla). Per 3/4 si tratta di ciclopedonali e metà di queste (circa 16 Km) sono promiscue, ovvero il tracciato per il ciclista non è distinto da quello del pedone. Il 60% sono bidirezionali. Sebbene scompaiano di fronte ai totali di molte altre città, potrebbero sembrare tanti. Se però analizziamo i dati nel dettaglio, scopriamo che si tratta perlopiù di brevi segmenti. Come pure possiamo notare che la pista di Lungadige Attiraglio (realizza-



Stato della segnaletica

ta davvero male e pochissimo funzionale) incide per ben 10 Km! Il problema sta soprattutto nel "fattore rete" ovvero nella necessità di creare percorsi protetti, interconnessi fra loro, che tengano conto delle reali esigenze di spostamento e fruizione. In pratica, nella risposta alla già detta esigenza di "piste dove servono, non dove ci stanno". Qui a Verona, se escludiamo i due itinerari Stazione - Montorio e Stazione - San Giacomo, rileviamo una rete piuttosto frammentata, con tratte che non risultano pensate in un contesto complessivo, con uno studio serio e rigoroso dei bisogni di mobilità (manca il Biciplan!). Ad esempio i percorsi interquartierali sono pressochè inesistenti (alcune strade qua e là, dove c'è spazio).

Per quanto riguarda il Centro Storico si rileva che, pur essendo in buona parte zona 30, le biciclette devono comunque percorrere le strade come tutti gli altri veicoli, costrette a giri tortuosi per percorrere tratti altrimenti molto brevi, senza alcuna deroga per quanto riguarda i sensi unici.

Attraversamento tortuoso



Da ultimo è stato analizzato l'aspetto qualitativo, rilevando la segnaletica, il fondo, gli accessi, le uscite, la permeabilità, la presenza di strozzature e ostacoli. Alcuni aspetti sono in regola (la segnaletica, ad esempio, è a norma nella metà dei casi, mentre per un quarto circa risulta lacunosa o assente) anche se molto è il lavoro da fare.

Le ciclabili sono più importanti laddove il pericolo è maggiore. Sono ancora troppe, invece, le intersezioni non protette, che abbandonano il ciclista dove più ne avrebbe bisogno; troppe le lacune nei punti a maggior rischio.

Non smetteremo mai di raccomandare l'uso di maggior attenzione in fase progettuale, per indirizzare al meglio gli (ancora troppi pochi) investimenti dedicati. Così pure per quanto riguarda la manutenzione: le piste, una volta realizzate, hanno bisogno di cure per rimanere pienamente funzionali. Trascurare questi aspetti significa gettare a mare una risorsa preziosa per la città.

INTERVISTA AL GIOVANE ASSESSORE LEGHISTA DELLA PROVINCIA DI VERONA

Bassi: priorità per le ciclopiste dell'Adige e del Sole

di Michele Marcolongo

Poniamo cinque questioni relative alla ciclabilità provinciale ad Andrea Bassi, giovane assessore leghista della Provincia di Verona, nonché candidato al Consiglio regionale veneto. Bassi insiste: la priorità è la ciclopista dell'Adige e del Sole. Poi si parlerà del resto.

Molte rotatorie nella nostra provincia sono state realizzate senza tener conto dei ciclisti, per i quali queste strutture rappresentano spesso un pericolo.

Che cosa si può fare a riguardo?

Il problema delle rotatorie non adatte ai ciclisti certamente esiste. In molti casi è una questione tecnica di spazio: la riduzione del diametro della rotonda andrebbe infatti a svantaggio della fluidità del traffico veicolare.

In quelle di prossima progettazione cercheremo di tenere presente questo delicato aspetto, soprattutto qualora si andasse ad interrompere percorsi ciclopedonali esistenti.

E' però limitativo ridurre i problemi dell'utenza debole alle rotonde. Va anche coltivata la crescita culturale del ciclista. Troppo spesso ciclabili anche di buona progettazione sono trascurate.

Apprezzo pertanto le campagne di sensibilizzazione come quella per l'impiego dei dispositivi di illuminazione.

La Provincia di Verona non ha ancora istituito un Ufficio Biciclette, necessario per tenere conto della "dimensione bicicletta" in tutte le azioni intraprese dalle istituzioni.

Magari avessimo le risorse per farlo. Ci siamo appena impegnati per istituire l'Ufficio sicurezza stradale e assicuro che lo sforzo anche economico non è da poco.

Con il patrocinio della Provincia abbiamo realizzato una carta provinciale



L'assessore provinciale Andrea Bassi

sulla quale vengono indicati circa 70 itinerari a cui manca ancora una segnaletica dedicata.

La Provincia è impegnata a completare il grande progetto della pista dell'Adige e del Sole, che formerà la dorsale delle ciclabili veronesi a cui col tempo potremo connettere tutte le altre, dando funzionalità ad una rete sempre più estesa.

Ci possono essere anche altri campi di intervento quale appunto il miglioramento della segnaletica dedicata.

L'elaborazione di un piano dettagliato e specifico da parte dell'Associazione potrebbe agevolare le iniziative in già avanzata fase di elaborazione.

In fatto di promozione del cicloturismo la nostra provincia è in forte ritardo rispetto ai territori limitrofi, eppure la nostra attrattiva non è certo inferiore a Trento, Bolzano, Mantova.

Certo la vicinanza con le realtà territoriali è di confronto e stimolo, anche se le risorse a disposizione non sono sempre paragonabili.

Sottolineo che i lavori procedono anche da noi: il primo lotto Chievo-Bussolengo della pista dell'Adige e del Sole è stato completato; il secondo, da Bussolengo a Canale di Rivoli è in dirittura di arrivo mentre il terzo lotto da Canale fino al confine col Trentino sarà appaltato prossimamente.

A Sud di Verona stiamo provvedendo al collegamento con la ciclabile del Mincio.

Questo vuol dire che nel breve periodo il Nord Europa sarà collegato con Verona e nel medio periodo anche con il Lago di Garda.

La nostra associazione è disponibile a collaborare con la Provincia. Cosa potremmo fare insieme?

Non si possono non condividere molte delle richieste segnalate dagli Amici della Bicicletta, ma non si deve nemmeno non considerare il grande lavoro che si sta facendo proprio per favorire un tipo di mobilità grazie agli sforzi di tutti, amministrazioni pubbliche comprese.

Sono certo che unendo gli entusiasmi potremo raggiungere qualche ulteriore traguardo, quale il miglioramento della segnaletica dedicata.

PUNTI PATENTE

I nodi vengono sempre al pettine, e qualche volta si sbrogliano pure. È il caso della decurtazione dei punti patente ai ciclisti, una norma introdotta dal Governo nel pacchetto Sicurezza nell'estate 2009 che sottopone i ciclisti che infrangono il Codice della strada alle stesse sanzioni accessorie previste per gli automobilisti compresa, per l'appunto, la decurtazione dei punti patente.

La Fiab ha subito sostenuto che la norma è anticostituzionale perché la patente non è un titolo necessario per portare la bici e ha annunciato sostegno legale ai ciclisti multati.

Ed ecco che alla fine di gennaio arrivano i primi risultati.

Per non incorrere nella censura del giudice di pace davanti al quale era stato chiamato, il Comune di Verona ha ritirato la sanzione accessoria del taglio dei punti per due ciclisti multati per un contromano lo scorso agosto.

INTERVISTA AL GIOVANE CONSIGLIERE PROVINCIALE DEL PARTITO DEMOCRATICO

Zardini: fondi insufficienti per la mobilità sostenibile

di Michele Marcolongo

Le domande rivolte a Diego Zardini, giovane consigliere provinciale del Partito Democratico, già candidato alla presidenza della Provincia di Verona. Le sue parole d'ordine sono: confronto e discussione.

Molte rotatorie nella nostra provincia sono state realizzate senza tener conto dei ciclisti, per i quali queste strutture rappresentano spesso un pericolo.

Che cosa si può fare a riguardo?

Purtroppo è vero. Fin dal primo giorno della mia elezione ho cercato di evidenziare i limiti di progettazione di questi elementi, in commissione Lavori Pubblici. Il punto è che in troppi, politici e tecnici, pensano alla bicicletta solo in termini di cicloturismo, costruendo ciclabili fuori dai centri abitati (pur importantissime) ma non come vero e proprio mezzo di trasporto quotidiano da incentivare e favorire. Se adeguatamente supportata, la ciclabilità potrebbe aiutare a ridurre gli spostamenti con gli autoveicoli privati, con riduzione degli inquinanti.

La Provincia di Verona non ha ancora istituito un Ufficio Biciclette, necessario per tenere conto della "dimensione bicicletta" in tutte le azioni intraprese dalle istituzioni.

Se si comincia a pensare la bicicletta come un vero e proprio mezzo di trasporto, allora si capisce che servono strumenti adeguati. Non possiamo permettere che ci si accorga che un'ope-



Il consigliere provinciale Diego Zardini

ra isoli 'ciclisticamente' un quartiere, sempre dopo la realizzazione. Serve un ufficio preposto anche nell'amministrazione provinciale che promuova, tuteli, valorizzi la ciclabilità in ogni sua azione amministrativa e progettuale.

Con il patrocinio della Provincia abbiamo realizzato una carta provinciale sulla quale vengono indicati circa 70 itinerari a cui manca ancora una segnaletica dedicata.

La Provincia sta lavorando per avere una

struttura di 'autostrade ciclabili', anche se i lavori vanno a rilento e i fondi non sono sufficienti per rispondere adeguatamente alle esigenze di mobilità sostenibile. Ciò che dovrebbe fare meglio, e sarebbe suo compito specifico, è di coordinare tutti gli enti locali subordinati e sovraordinati, per raccogliere risorse e canalizzarle oltre che attuare le linee guida decise. Troppe idee infatti restano solo sulla carta perché i Comuni non implementano le iniziative decise.

In fatto di promozione del cicloturismo la nostra provincia è in forte ritardo rispetto ai territori limitrofi, eppure la nostra attrattiva non è certo inferiore a Trento, Bolzano, Mantova

A Verona molti amministratori vivono con disappunto la presenza dei ciclisti, senza comprendere la grandissima potenzialità di un settore particolare come il cicloturismo. Se uniamo la vocazione del nostro territorio (lago, collina, pianura, città d'arte) alla direttrice che ci collega con il Nordeuropa e il mare Adriatico, tutto dovrebbe indurci ad attuare ogni idea ed ogni risorsa per attrarre un turismo di alta qualità ed europeo come quello dei ciclisti. Dobbiamo senz'altro fare di più.

La nostra associazione è disponibile a collaborare con la Provincia. Cosa potremmo fare insieme?

Innanzitutto credo che la Provincia dovrebbe incontrare più spesso, nelle sedi consiliari, le associazioni come la vostra. Le idee possono essere molte, si potrebbe istituire una sorta di consulta della mobilità su vasta area. Ricordo che la Provincia è proprietaria dell'azienda del trasporto pubblico locale e sui temi delle interconnessioni, degli abbonamenti, della possibilità di avere ciclo-parcheggi nei pressi alle fermate nascerrebbe un bel confronto.

I ciclisti dovranno quindi pagare soltanto la sanzione pecuniaria di 150 euro, che comunque non è lieve, ma la patente è salva.

Un po' di amaro in bocca è comunque rimasto, dal momento che la mossa del Comune, che ha ritirato il precedente verbale emettendone uno nuovo, ha impedito che i casi venissero discussi in udienza, dove il giudice avrebbe potuto sollevare la questione di incostituzionalità.

In ogni caso, ci conforta l'osservazione che il giudice ha inserito nella sua sentenza: "Si ritiene assennato regolamentare il comportamento spesso scriteriato di alcuni ciclisti ma si auspica che l'Amministrazione comunale si attivi ulteriormente al fine di rendere sempre meno complicata la viabilità per il cittadino che, con encomiabile spirito ecologista, cerca di rendersi protagonista anche del risparmio energetico e del contributo a rendere più snello un traffico automobilistico troppo spesso ingestibile" ha scritto il giudice.

BuriBar
cultura biologica
cucina sana
Villa Buri - via Bernini Buri 99
San Michele Extra VR
www.contadini-cucinieri.it

LA VERA RIVOLUZIONE DEL TRAFFICO? ISTITUIRE PIÙ CORSIE PREFERENZIALI

Meno auto, più autobus (e bici)

di Mario Lumastro

Negli ultimi mesi il trasporto pubblico locale veronese è tornato prepotentemente al centro dell'attenzione della stampa locale almeno in due occasioni: la prima quando da palazzo Barbieri si annunciava la rivoluzione del trasporto pubblico, la seconda quando le centraline di rilevamento dell'inquinamento stavano per "scoppiare".

In merito al primo punto, pur apprezzando la volontà di applicare il piano industriale di ATV (dopo tre anni di inspiegabile letargo), credo sia stato esagerato definire "rivoluzionari" alcuni prolungamenti di linee già esistenti.

Chi ha seguito la vicenda ha potuto constatare che molte

Bici sulla preferenziale in Via Rosa Morando



modifiche sono state impercettibili e alcune di queste hanno interessato zone che non ricoprono nessuna rilevanza particolare.

Inoltre mi lascia molto perplesso il fatto che zone come Villafraanca, Bussolengo o San Martino Buon Albergo non sono state interessate da questa "rivoluzione".

Il secondo punto spero faccia riflettere attentamente i nostri amministratori, andare avanti senza assumere seri provvedimenti significherebbe, nella migliore delle ipotesi, garantire ai nostri figli patologie molto gravi.

Nonostante i livelli di inquinamento siano allarmanti, non si ha il coraggio di intraprendere politiche dirette a limitare l'uso delle auto private, che rappresenta uno dei pochi aspetti sui quali poter intervenire in modo diretto e sostanziale.

Ovviamente alla limitazione del traffico privato dovrebbe corrispondere un notevole miglioramento del trasporto pubblico. Per dare un segnale forte e chiaro ai cittadini sarebbe opportuno, a mio avviso, istituire corsie riservate ai mezzi pubblici e alle biciclette nelle arterie più congestionate.

Anche se in alcune strade questo non è possibile per evidenti limiti strutturali (esempio Via Forte Tomba), in molte altre la cosa sarebbe non solo possibile ma anche auspicabile. In tutti gli incontri con gli assessori preposti ho sempre avanzato la proposta di applicare, anche a fasce orarie, questo progetto in Corso Milano, Corso Porta Nuova e via Mameli (in quest'ultimo caso solo nella tratta ospedale maggiore- Parona, e viceversa).

Dall'applicazione di questo progetto trarrebbero beneficio la velocità commerciale degli autobus, i ciclisti, l'inquinamento atmosferico e acustico. Sogno che un giorno un sindaco di Verona, non importa di quale colore politico, dica: da domani ci sarà una vera rivoluzione del Trasporto Pubblico Locale, in città si entrerà solo con i mezzi pubblici, i quali avranno la priorità in tutte le strade!

Il mio sogno non è certo paragonabile a quello di Martin Luther King, ma vivendo a Verona credo che non sia poco...

AdB sui mezzi di comunicazione veronesi

Dopo l'importantissima collaborazione domenicale con il giornale "L'Arena", iniziata in questo mese, partirà a breve anche una serie di trasmissioni settimanali su Radio Popolare Verona (104 FM). Al momento non siamo ancora in grado di dire con esattezza il giorno e l'ora della trasmissione.

Ogni puntata durerà mezz'ora e sarà dedicata esclusivamente alla bicicletta e alla nostra associazione. Intervisteremo il Presidente e altri componenti del Direttivo su temi di politica della ciclabilità, raccoglieremo la testimonianza di donne e uomini che usano la bicicletta come mezzo principale di trasporto e, infine, parleremo di viaggi in bicicletta, ascoltando i racconti dei protagonisti.

Appena possibile potrete leggere informazioni più precise sul nostro sito

www.amicidellabicicletta.it e tramite mailing list.



RIPRENDE LA COLLABORAZIONE CON IL DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE DELL' ULSS 20

"Pedala che ti passa" 2010

di Susanna Morgante

Come negli anni passati ad aprile riparte, in collaborazione con il Dipartimento di Prevenzione - Ulss 20, l'iniziativa "Pedala che ti passa", che nasce con lo scopo di offrire alle persone la possibilità di pedalare insieme per il piacere di farlo ma anche con finalità legate alla salute.

Nella società moderna, infatti, ci muoviamo poco e questo aumenta il rischio cardiovascolare. Per fortuna, però, la sedentarietà fa parte degli stili di vita che noi adottiamo volontariamente, e che possiamo quindi modificare - per esempio aumentando il movimento nella vita di tutti i giorni.

Usare la bicicletta o camminare invece di andare in macchina per gli spostamenti quotidiani (oltre che ballare o praticare lo sport che più ci piace) sono semplici azioni che

Per non parlare di diabete, obesità e ipertensione: con il movimento la pressione può calare di 5-10 mm di mercurio (o addirittura 20-50 adottando uno stile di vita globalmente sano: mangiando più frutta, verdura e pesce, riducendo il sale, i grassi e l'alcol, controllando il peso). In particolare, utilizzare tutti i giorni la bicicletta in città riduce addirittura del 39% il rischio di morte prematura. Sulla base di queste considerazioni nasce così, 6 anni fa, il "Pedala che ti passa".

Si tratta di uscite con semplici percorsi di due ore alla portata di tutti, adatte quindi agli ultra-60enni e anche ad ipertesi e diabetici, alle persone con qualche chilo di troppo e a chi non essendo allenato non se la sente di affrontare gite più impegnative.



Una pedalata della scorsa edizione

Per il 2010, le uscite saranno il 7, 14, 21 e 28 aprile, il 5, 12, 19 e 26 maggio e il 9 e 16 giugno con ritrovo presso la sede di via Spagna alle 9.00; il 16 giugno escursione finale di mezza giornata. Ulteriori informazioni si possono avere telefonando allo 0458004443.

L'iniziativa è stata apprezzata dai partecipanti, che nel tempo hanno fatto gruppo e sono cresciuti di numero fino alla settantina attuale creando anche una rete di amicizie. E hanno trovato un modo semplice e divertente per preservare la salute propria... e quella altrui. Non dimentichiamo che chi pedala regolarmente usa anche meno l'auto, riducendo il traffico e l'inquinamento.

Insomma, come diceva Einstein: "La vita è come andare in bicicletta: se vuoi stare in equilibrio devi muoverti".

Questo vale anche per la nostra salute... e per quella degli altri.

La dott.ssa Susanna Morgante è responsabile del "Progetto di lotta alla sedentarietà" del Dipartimento di Prevenzione - Ulss 20 Regione Veneto

Gli Amici della Bicicletta in collaborazione con il Dipartimento di Prevenzione ULSS 20 Regione Veneto promuovono l'iniziativa

Pedala che ti passa

per prevenire e curare le varie patologie causate dalla sedentarietà:

- ipertensione arteriosa;
- malattie cardiovascolari, obesità, dislipidemie;
- tumori;
- depressione e declino mentale dell'anziano;
- diabete

Programma uscite 2010

7-14-21-28 aprile
5-12-19-26 maggio
9-16 giugno
16 giugno escursione finale di mezza giornata

ritrovo e partenza: ore 9,30 presso la sede AdB via Spagna 6 (quartiere S. Zeno- Orti di Spagna)
iscrizione: gratuita ma obbligatoria; **info:** presso sede AdB via Spagna 6 tel. 0458004443
 L'attività dura circa 2 ore e si svolgerà il più possibile lungo percorsi con scarso traffico.
 Informazioni sulle regole di circolazione e dettagli saranno illustrate direttamente ai partecipanti dopo il primo incontro.

La bicicletta è "leggera", semplice da usare e poco costosa; aiuta le relazioni; si vedono e si apprezzano cose che altri non vedono; migliora l'umore e previene molte malattie importanti.

Più di così lei non può fare, il resto fatelo voi.

possono preservare la salute, sia fisica che mentale, e rallentare l'invecchiamento. Bastano trenta minuti al giorno o, almeno, quasi tutti i giorni...

Si calcola che circa il 20% delle morti dovute a tumori e il 30-50% degli infarti dipendano da sovrappeso e sedentarietà.

Gite e appuntamenti di primavera

Nota: per gli orari di partenza e altri particolari telefonare in sede Tel. IFax: 045 8004443 la settimana precedente o consultare il sito internet www.amicidellabicicletta.it

Cicloescursione 50 km ●●●●○

Sabato 20 marzo Solo soci
Sergio Pasetto e Marco Tosi
Bici e Bio in Valpolicella: San Giorgio Ingannapoltron
Itinerario in Valpolicella su strade secondarie con salita da Gargagnago a San Giorgio Ingannapoltron.
Visita al museo e pausa caffè.
Al ritorno sosta al mercatino biologico di Arbizzano.
Partenza dalla sede alle 8,30 rientro ore 13,30.

Cicloescursione 60 km ●●●●○

Domenica 21 marzo Solo soci
Guido Dosso
Primavera e... primavera
Festeggiamo la primavera e le 80 primavere di alcuni nostri soci pedalando tra le dolci colline moreniche e i meandri dei fiumi Tione e Mincio.
Brevi tratti di sterrato.
Partenza dalla sede ore 8,30; rientro ore 17,30.
Informazioni in sede.

Cicloescursione 60 km ●●●●○

Domenica 21 marzo Solo soci
Alessandro Battocchia e Renata Salaorni
In bici tra le città murate
AdB San Bonifacio
Una splendida pedalata nella pianura padovana tra mura e castelli.
Visiteremo le splendide cittadine di Montagnana, Este e Monselice.
Posti limitati. Pranzo al sacco.
Partenza ore 7 da Verona; rientro ore 19.
Informazioni in sede.

Iniziativa

Venerdì 26 marzo Per tutti
Presentano: Andrea Zanrossi e Massimo De Bortoli degli AdB di Verona
Viaggiando in bicicletta nel mondo
Nepal, mountain bike ai piedi dell'Himalaya
Ore 20,45 presso la sala del Circolo Dipendenti Unicredit in Via Rosa, 7 (primo piano).
La serata è organizzata con il contributo della la Circostrizione Centro Storico

Biciclettata

Sabato 27 marzo Solo soci
Donatella Miotto e Guido Dosso
Pedalata ciclosofica
Breve bicicletta nei dintorni di Verona incontro a persone straordinarie e a pensieri diversi ed insoliti.
Partenza dalla sede alle ore 9 rientro ore 13.
Informazioni in sede.

Iniziativa 25 km ●●●●○

Domenica 28 marzo Solo soci
Gabriella Formilli
Giornata FAI di Primavera
La Fabbrica della Dogana nella Verona del '700
Nella giornata del FAI - Fondo Ambiente Italiano visita guidata alla vecchia Dogana e successiva pedalata nei dintorni della città.
Informazioni in sede.

Cicloescursione 80 km ●●●●○

Lunedì 5 aprile Solo soci
Alessandro Troiani e Gianbattista Crosara
Pasquetta in bicicletta: da Rovereto a Verona
Escursione lungo la riva destra dell'Adige; 80 chilometri su 80 su pista ciclabile.
Il casco è consigliato.
Pranzo al sacco.
Orari: informazioni in sede
Iscrizioni: dal 19 marzo.
Posti limitati.

Biciclettata 30 km ●●●●○

Lunedì 5 aprile Per tutti
Luigi Cressoni, Luisa Tosi e Enzo Gardini
Ciclocampagnata di Pasquetta
Tradizionale bicicletta adatta a tutti nella campagna intorno a Verona.
Pranzo al sacco.
Orari: informazioni in sede.

Corso

Martedì 6 aprile Soci AdB e Legambiente
Corso Cicloturismo. Prima serata
Postura e alimentazione
Ore 21 Sala Barbarani - Legambiente,
Via Bertoni 4 - Verona.
Iscrizioni dal 15 marzo. Posti limitati

Iniziativa ●●●●○

Mercoledì 7 aprile Per tutti
Accompagnatori AdB Verona
Pedalata che ti passa
Brevi biciclette rivolte a coloro che intendono prevenire le complicanze derivate dalla sedentarietà.
Partenza dalla sede ore 9 rientro ore 12.
Informazioni in sede.

Ciclodifestazione 15 km ●●●●○

Domenica 11 aprile Per tutti
Paolo Fabbri
Biciclettata per la Città
Appuntamento annuale per toccare con ruota alcuni dei punti dove la città gioca il suo futuro urbanistico e viabilistico.
Partenza da Piazza Brà - lato Municipio - ore 10. Informazioni in sede.

Corso

Soci AdB e Legambiente
Martedì 13 aprile
Corso Cicloturismo
Seconda serata
Prova pratica di manutenzione presso i laboratori dell'Istituto G. Ferraris,
Via del Pontiere, 40 - Verona. Ore 20,45.
Informazioni in sede.

Iniziativa ●●●●○

Mercoledì 14 aprile Per tutti
Accompagnatori AdB Verona
Pedala che ti passa
Brevi biciclette rivolte a coloro che intendono prevenire le complicanze derivate dalla sedentarietà.
Partenza dalla sede ore 9 rientro ore 12.
Informazioni in sede.

Iniziativa

Venerdì 16 aprile Per tutti
Presentano: Ermanno Gaiga degli AdB di Verona
Viaggiando in bicicletta nel mondo
Verso Est: dalle sorgenti del Danubio a Istanbul
Ore 20,45 presso la sala del Circolo Dipendenti Unicredit in Via Rosa, 7 (primo piano).
La serata è organizzata con il contributo della la Circostrizione Centro Storico.

Iniziativa

Da venerdì 16 a domenica 18 aprile
Assemblea ordinaria Fiab Nazionale
L'annuale assemblea nazionale dei soci della Federazione Italiana degli Amici della Bicicletta, quest'anno, si terrà a Palermo.
Informazioni in sede.

Biciclettata

Sabato 17 aprile Solo soci
Donatella Miotto e Guerrino Zandonà
Pedalata ciclosofica
Breve bicicletta nei dintorni di Verona incontro a persone straordinarie e a pensieri diversi ed insoliti.
Partenza dalla sede alle ore 9 rientro ore 13.
Informazioni in sede.

Cicloescursione 50 km ●●●●○

Domenica 18 aprile Solo soci
Bepo Merlin e Stefano Cieno
Il colle di San Fidenzio
Breve salita tra la Valpantena e la Valsquaranto. Pranzo a Montorio presso il circolo Arci.
Ritorno dalle Basse di San Michele.
Partenza dalla sede ore 9, rientro ore 17.
Informazioni e iscrizioni in sede.

Gite e appuntamenti di primavera

Nota: per gli orari di partenza e altri particolari telefonare in sede Tel. IFax: 045 8004443 la settimana precedente o consultare il sito internet www.amicidellabicicletta.it

Cicloescursione

40 km ●○○○○

Domenica 18 aprile Solo soci
Alessandro Battocchia e Renata Salaorni

Padova e dintorni

AdB San Bonifacio

Visita al centro storico, lungo i canali con visita al museo della Navigazione Fluviale a Battaglia Terme e a quello dell'Aviazione a Due Carrare.

Il ritorno lungo il fiume Bacchiglione e il canale Roncayette. Pranzo al sacco.

Partenza ore 7,30, rientro ore 19.

Informazioni in sede. Posti limitati.

Corso

Martedì 20 aprile Soci AdB e Legambiente
Corso Cicloturismo. Terza serata

Pianificazione viaggio ed equipaggiamento

Ore 21 Sala Barbarani - Legambiente,
Via Bertoni 4, Verona. Informazioni in sede

Iniziativa

●○○○○

Mercoledì 21 aprile Per tutti
Accompagnatori AdB Verona

Pedala che ti passa

Brevi bicicletate rivolte a coloro che intendono prevenire le complicanze derivate dalla sedentarietà. Partenza dalla sede ore 9 rientro ore 12. Informazioni in sede.

Biciclettata

13 km ●○○○○

Venerdì 23 aprile Solo soci
Paolo Fabbri e Laura Tagliapietra

Sulle tracce dell'Isolina

Quello dell'Isolina è stato un delitto misterioso che ha sconvolto la città ai primi del Novecento. Partenza dalla sede ore 21 Rientro ore 23. Informazioni in sede.

Cicloescursione

50 km ●●○○○

Sabato 24 aprile Per tutti
Marco Tosi e Chiara Salvetat

Bici e Bio in Valpolicella: Castelrotto

Itinerario su strade secondarie in Valpolicella, tra ville e vigneti, con sosta e pranzo vegetariano. Iscrizioni in sede.

Partenza dalla sede ore 8,30 - rientro ore 14.

Cicloescursione

80 km ●●○○○

Domenica 25 aprile Solo soci
Guido Dosso e Luigia Pignatti

Tra la natura del Busatello

In treno fino ad Ostiglia; visita guidata all'Oasi naturalistica del Busatello Ritorno a Verona per vie secondarie. Posti limitati. Informazioni in sede. - Iscrizioni da 5 aprile.

Cicloescursione

60 km ●●○○○

Domenica 25 aprile Solo soci
Fabio Saccomani e Guerrino Zandonà

Isolainbici: La palude del Busatello

Visita alla palude del Busatello nel giorno di apertura dell'Oasi. Partenza da Isola della Scala, Piazza Martiri ore 8,30 - rientro ore 17. Pranzo al sacco. - Informazioni in sede.

Cicloescursione

80 km ●●○○○

Domenica 25 aprile Solo soci
Bepo Merlin e Stefano Cieno e

Franco Mirandola

Gli asparagi di Salizzole

Da Verona attraverso strade secondarie fino al Castello pre-scaligero di Verde Da Salizzole, con visita ad una azienda agricola asparigicola. Risottata finale.

Partenza dalla sede ore 8,30, rientro ore 18.

Informazioni in sede.

Biciclettata

10 km ●○○○○

Domenica 25 aprile Per tutti
Paolo Fabbri e Lorenzo Rocca

Resistere - Pedalare - Resistere

Attraverso i luoghi della Resistenza a Verona. In collaborazione con l'Istituto Veronese per la storia della Resistenza.

Partenza ore 10 dalla sede, conclusione in Piazza Brà ore 13. Informazioni in sede.

Corso

Martedì 27 aprile Soci AdB e Legambiente
Corso Cicloturismo. Quarta serata

Incontro con l'Associazione: Turismo consapevole e mobilità sostenibile.

Ore 21 Sala Barbarani - Legambiente, Via Bertoni 4 - Verona. Informazioni in sede

Iniziativa

●○○○○

Mercoledì 28 aprile Per tutti
Accompagnatori AdB Verona

Pedala che ti passa

Brevi bicicletate rivolte a coloro che intendono prevenire le complicanze derivate dalla sedentarietà. Partenza dalla sede ore 9 rientro ore 12. - Informazioni in sede.

Ciclovacanza

220 km ●●○○○

Da giovedì 29 aprile a domenica 2 maggio Solo soci
Massimo Muzzolon e Cesare Zanella

Tra terra e mare: Bassa Maremma e Costa d'Argento

Quattro itinerari nella Toscana meridionale tra la laguna di Orbetello e l'Argentario, i borghi dell'entroterra, le antiche terme di Saturnia e il parco Naturale dell'Uccellina. Informazioni in

sede. Posti limitati. Iscrizioni dal 5 febbraio.

Ciclovacanza

400 km ●●○○○

Da giovedì 29 aprile a Solo soci

domenica 2 maggio

M. Passigato, F. Veronese e A. Brutti

Tera e aqua, aqua e tera: il Delta del Po

In collaborazione con la sezione Cai "Cesare Battisti", Verona. - Posti limitati. Informazioni e iscrizioni in sede.

Iniziativa

Mese di Maggio Per tutti

Accompagnatori AdB Verona

Non solo giro - La spedizione dei Mille

A scuola e al lavoro in bicicletta.

Informazioni in sede.

Corso

Martedì 4 maggio Solo soci

Marco Tosi e Alberto Bottacini

Gps e mappe elettroniche - prima serata

Introduzione all'uso dei gps da bicicletta e delle mappe elettroniche.

Dalle ore 21 alle ore 22,30. Informazioni in sede. Iscrizioni: dal 14 aprile.

Iniziativa

●○○○○

Mercoledì 5 maggio Per tutti

Accompagnatori AdB Verona

Pedala che ti passa

Brevi bicicletate rivolte a coloro che intendono prevenire le complicanze derivate dalla sedentarietà.

Partenza dalla sede ore 9 rientro ore 12.

Informazioni in sede.

Biciclettata

16 km ●○○○○

Venerdì 7 maggio Solo soci
Paolo Fabbri

I francesi a Verona

Arriva Napoleone a Verona! L'ingresso, le Piques Veronesi, Veronetta. Biciclettata serale tra aneddoti e testimonianze. Bianco finale. Partenza dalla sede ore 21, rientro ore 23.

Informazioni in sede.

Biciclettata

Sabato 8 maggio Solo soci
Donatella Miotto

Pedalata ciclosofista

Breve bicicletata nei dintorni di Verona incontro a persone straordinarie e a pensieri diversi ed insoliti. Partenza dalla sede alle ore 9 rientro ore 13. Informazioni in sede.

Ciclomanifestazione

●○○○○

Domenica 9 maggio Per tutti

Bimbimbici

Tradizionale gioiosa pedalata promossa dalla Fiab allo scopo di affermare il tema della sicurezza dei più piccoli negli spostamenti quotidiani. Biciclettate a Verona, San Bonifacio, S. Giovanni Lupatoto.

UNA REALTÀ A NOI VICINA MA CICLISTICAMENTE LONTANA DALL'EUROPA

In Grecia tanta storia ma poche ciclabili

di Giorgio Migliorini

Dal primo al nove gennaio io e Claudia siamo andati in Grecia nave+auto+bici. Un'esperienza simile l'avevamo fatta nel settembre 2002. Sbarcati a Igoumenitsa abbiamo pernottato nel Peloponneso vicino a Corinto e Nafplio.

Siamo riusciti a fare 4 gite:

- 1- da Kiato fino al canale di Corinto e ritorno circa 50 km piani.
- 2- Atene con treno suburbano da Kiato che, eccezione per la Grecia, trasporta bici.
- 3- Nafplio-Micene-Argos-Myli-Nafplio circa 55 km.
- 4- Nafplio-Iria e ritorno circa 60 km.

Cosa dire sulla mobilità in base a questa e alla precedente esperienza? Per quanto osservato, in bici ed in auto, in Grecia esiste un'unica regola viabilistica per tutti, veicoli, pedoni, animali: faccio quello che mi pare quando mi pare e come mi pare. La morfologia del terreno, un sistema ferroviario limitatissimo e l'estrema pigrizia degli abitanti portano ad una mobilità quasi totale in auto.

Numerose anche le motociclette di piccola cilindrata, tutti guidano senza casco.

Nelle cittadine vicine al mare o comunque in piano circolano comunque alcune bici. Ad Atene in una giornata abbiamo visto non più di dieci ciclisti fra cui due eleganti fanciulle probabilmente straniere. Incredibile a dirsi c'è anche una corsia autobus dalla Plaka verso piazza Omonia con i simboli del transito bici. Noi, dato il periodo festivo con poco traffico, ci siamo arrangiati senza troppi rischi sfruttando le strade parallele alle principali, qualche parco ed i marciapiedi attorno all'acropoli.

Verso Micene



Sotto l'Acropoli di Atene

La ciclabilità urbana è quindi un fatto sconosciuto e visto come una estrosità di singoli.

Riguardo al cicloturismo di percorsi ciclabili non se ne parla proprio ma fuori stagione e lontano dalle città le strade sono semi deserte. Per esempio il giorno della befana fra Nafplio e Micene abbiamo pedalato quasi in piano fra stradine secondarie in mezzo a sterminati e profumati aranceti come fra le mele in Alto Adige incontrando solo qualche camion con le arance appena raccolte. Siamo arrivati al sito archeologico di Micene dopo 2 km di salita sudati e in maniche corte.

Oltre al fantastico panorama è stato emozionante arrivare in bici in luoghi che hanno 3500 anni di storia.

Il giorno dopo c'erano 20°C, un anticipo di primavera, ed abbiamo percorso 60 km metà lungo la costa con traffico scarsissimo. Vista a 360 gradi montagne, mare, isole, insenature deserte, qualche pescatore, tante coltivazioni di verdure.

Grecia in bici senza massacrarsi in salita, rosolarsi al sole o farsi arrotare dai TIR?

Si può fare a precise condizioni. Scegliere inizio primavera o inizio autunno e studiare molto bene gli itinerari per trovare strade secondarie a basso traffico ed evitare troppe salite.

Molta attenzione sulle coste al vento; a Corinto abbiamo viaggiato con le bici inclinate per il vento di traverso. Sulle coste c'è anche notevole variabilità atmosferica: scrosci d'acqua improvvisi e sole si alternano rapidamente.

Per l'alloggio una camera per dormire si trova quasi ovunque, una bottiglia di retzina anche; indispensabile un po' di inglese; fuori stagione prezzi meno 20÷30% rispetto ai nostri.

A queste condizioni state tranquilli sarete ripagati da clima mite, popolazione un po' pigra e pasticciona ma molto ospitale e atmosfera mediterranea. In sostanza non siamo nella ordinata e monotona Europa del nord ma comunque in area euro anche se a mezza via occidente e oriente.

Evitare le località affollate per scoprirne altre anonime altrettanto attraenti.

Consigliabile alla partenza sacrificare un agnello a Zeus e Poseidon per propiziarvi il viaggio, noi ci siamo dimenticati ed abbiamo avuto mare mosso.

Lungo il mare, nel Peloponneso



NATURA, CITTÀ D'ARTE E DI STORIA LUNGO LA CICLOPISTA DELL'ELBA

Lungo l'Elba, da Berlino a Dresda

di Stefano Maboni

Sono le cinque del mattino e sto camminando verso il punto da dove partiremo col pullman per la Germania. Ogni anno questo viale, solitamente affollato di persone, a quest'ora del mattino è silenzioso e magico perché ci fa assaporare l'inizio della nostra ciclovacanza.

Arrivano velocemente amici vecchi e nuovi e tutti si danno un gran da fare per caricare i bagagli e sistemarsi per il viaggio. Molti hanno dormito poco per l'attesa della partenza.

Condividere le giornate che ci attenderanno con altre persone dà un guizzo di entusiasmo e curiosità.

Con puntualità si parte, la strada sarà molto lunga ma la voglia di vacanza mitiga ogni disagio. Passato il confine il pullman fa i capricci e dobbiamo trasbordare su un altro bus. Il simpatico autista fa in modo che tutto vada per il meglio arrivando in orario alla sosta per la notte in un grazioso paesino.

I 500km che ci separano da Berlino sono caratterizzati da un susseguirsi di colline ricoperte da vaste estensioni di bosco. Ogni tanto qualche gruppo di case interrompe il paesaggio. La zona è ricca di eliogeneratori che deturpano l'ambiente ma producono il 10% dell'energia necessaria in Germania.

I tre giorni passati a Berlino hanno offerto una ricchezza di occasioni culturali veramente unica.

Una grande città spaziosa dove ci siamo mossi agevolmente in bicicletta. Ora, il desiderio di pedalare nel verde, nel silenzio e nella tranquillità dei boschi è grande. La lunga e colorata fila di biciclette si dirige verso Postdam costeggiando dei pittoreschi laghi. Inizia così la parte itinerante in un paesaggio pulito ed ordinato. Il giorno dopo partiamo per una tappa impegnativa in un ambiente ricco di boschi di abete rosso e di immense distese di verde. 100 km di natura.

Il mio compito è di restare in coda al gruppo con funzioni di

meccanico ma aiuto volentieri anche chi è a corto di fiato. Il simpatico Bepi ha problemi di eccessivo attrito dovuto alla sella e "scandalizza" simpaticamente le signore del gruppo con considerazioni audaci. Lo aiuto volentieri e lui, risollevato, fa ridere tutti con il suo spirito burlone.

Gli ultimi 30 km il gruppetto sportivo si "scatena" con andatura da volata. Mi meraviglio della forza di alcune delle nostre donne. Veramente bello questo percorso che ci porta a Wittenberg la città di Lutero. Festeggiamo la giornata bevendo dell'ottima birra. Il giorno dopo iniziamo il percorso che costeggia il fiume Elba. Incrociamo molti altri ciclisti itineranti, le loro bici sono cariche di tutto il necessario.

Anche i bambini si portano tutta la loro attrezzatura.

I posti che attraversiamo sono poco abitati e la natura è veramente la regina di questi luoghi dell'anima. Giunti a Torgau a metà pomeriggio, dedichiamo tempo alla visita del borgo.

Molti di noi apprezzano gli aspetti culturali di questo viaggio. L'indomani ci attendono altri 100 km per arrivare a Dresda, quindi iniziamo a pedalare con buona andatura. Direi che il nostro è un buon gruppo di ciclisti, ben allenati, educati ed allegri.

Alle volte un po' di fatica dà un tono ancora più entusiasmante alla giornata. Il sole picchia un po' e le borracce non bastano a dissetarci. Rare le fontane lungo il percorso. Giungiamo affaticati a Dresda una vera perla di cui conservo il miglior ricordo. Il fiume Elba, la parte storica ricostruita dopo la guerra, le colline intorno, la gente diversa rispetto a quella incontrata, danno la sensazione di una città dell'est europeo.

Così arrivato il momento di tornare in Italia e ripenso alle emozioni del viaggio. Che bello aver condiviso una settimana di vacanza con tanti amici. Anche i momenti di difficoltà vengono ricordati con tono allegro ed umoristico.

Per me la ciclovacanza è la miglior esperienza della nostra vita associativa, vale sempre la pena viverla.

Foto ricordo alla porta di Brandeburgo



FUNGHI, MUSCHIO, FOGLIE GIALLE E CERVI IN AMORE NELLA FORESTA VENETO-FRIULANA

Sul Cansiglio, un giorno d'autunno

di Luisa Tosi

La partenza, caricate le bici, è un po' alla spicciolata. Ritrovo davanti alla sede, completate le macchine, l'appuntamento è a Fregona.

A questo nome qualcuno già pensa di gustarsi un buon bicchiere di Torchiato. Arrivati al paese il buon senso prevale, forse perché abbiamo parcheggiato all'ombra del campanile, o forse per il timore della decurtazione dei punti sulla patente, tutti facciamo rifornimento di panini salame e formaggio.



A piedi nel bosco

Ripreso il cammino la speranza di godere del panorama promesso su questa strada viene deluso fluttuiamo, infatti, in un mare di nebbia; improvvisamente la nebbia si dirada e il Cansiglio ci viene incontro in tutti i suoi splendidi colori autunnali. E' affollato il bosco in questo periodo. Raccoglitori di funghi, camminatori e... fotografi "Fotografi?" Ne notiamo infatti un folto gruppo al bordo della strada. "Certo c'è il bramito del cervo!"

"Bramito del cervo?" In questo periodo i cervi vanno in amore e i maschi emettono il bramito, una via di mezzo tra

rugghito e muggito. Arriviamo alla piana dove Dario, la nostra guida, ci raggiunge. Ci accompagna attraverso la foresta spiegando come sia i veneziani che gli austriaci abbiano lasciato un segno visibile, ancora oggi, su questo altopiano così importante per l'approvvigionamento del legno, i primi per fabbricare i remi della loro flotta, i secondi per fornirsi di legname per le loro abitazioni. Ci racconta come l'altopiano sia stato una riserva di caccia per l'uomo che 10.000 fa risaliva dalla pianura proprio per cacciare. Abbiamo camminato su tappeti di muschio (quanto nord "Vero Fabrizia!") e foglie colorate, ammirato la grande ricchezza di funghi che crescevano su tronchi, in via di decomposizione, nel sottobosco.

Arriviamo così al "Bus de la Lum": un inghiottitoio profondo 185 metri un posto affascinante dal punto di vista naturalistico, dove aleggiano leggende popolari e noto, anche, per tristi vicende legate alla seconda guerra mondiale.

Il mattino dopo siamo tutti scalpitanti, con le nostre biciclette, e pronti alla partenza nonostante la nebbiolina che aleggia sui prati.

La giornata si preannuncia bella e l'en-

tusiasmo è alle stelle. "Sia stata la buona cena di ieri sera, l'ambiente caldo e familiare accompagnato dall'ottimo cibo, che ci ha messo in corpo tutta questa energia?"

Parte il primo gruppo che deve affrontare le salite più impegnative. La rampa da affrontare è ardua ma l'ambiente magico della foresta non fa sentire la fatica, gli alberi ci fanno un arco sopra la testa e i colori sono così belli da sembrare quasi finti. In lontananza si sentono le voci dei raccoglitori di funghi che, in questo periodo, frequentano numerosi i boschi; ne incrociamo alcuni con i cesti pieni.

Finita la salita ci catapultiamo giù dalla discesa con l'aria frizzante che si fa incontro e via fino ad incontrare il gruppo partito dopo per il giro più facile. Durante la sosta per il pranzo apprendiamo che alcuni, del secondo gruppo, hanno avuta la fortuna di vedersi attraversare la strada da dodici cervi.

Finito il giro e caricate le bici alcuni ritardano la partenza per far rifornimento di ottimi formaggi locali.

I saluti "Ci vediamo davanti la sede. Ciao!" e qualcuno chiede già: "Ma perché non lo ripetiamo un giro così bello?"

Sosta sulle foglie morte



DIVERTENTE E IRRIVERENTE RESOCONTO DI UNA GITA LUNGO IL MINCIO

California Padana

di *Andrea Mistrorigo e Sergio Facchin*

Partimmo, Gion Din ed io, e facemmo tutta una tirata da Peschiera sul Garda a Mantova, e ritorno. Non proprio "tutta" dato che abbiamo sbagliato due volte strada. Pare che da quelle parti la segnaletica costi un botto. Prima di partire due parole su Gion Din: è un compagno ideale di gita! È meno in forma di me (gli do anche il vantaggio di avere un mezzo molto più stradale del mio), sa sempre tutto sul tragitto, le destinazioni, la flora e la fauna, vien via con le cartine giuste, il tracciato segnato perfettamente sulle stampette a colori, è bravo a far la spesa (lui compra il pane ed i salumi, io sto a vegliare sui mezzi), non ci sono problemi a dividersi i costi, parla quanto basta, tace quando serve. Veniamo alla gita.

Del tragitto le parti più guidate sono all'inizio e alla fine (e viceversa per il ritorno), il grosso del percorso è diritto e piatto, piatto e diritto. Per uno che ha fantasia è un pochetto la versione californiana delle ciclabili: tratti lunghi, con un fiume od una canale da una parte e campi, campi, campi dall'altra.

All'orizzonte potrebbero esserci dei colli o nuvole tanto basse, fa lo stesso. Dopo qualche chilometro che corri con un paesaggio del genere si perde la cognizione del tempo storico: a guardare i casolari, le stradine, le siepi potrebbero essere benissimo gli anni '70 o '60. Se fosse tutto in bianco e nero, non solo le vacche, anche gli anni '50, per dire. Vien da pensare che se la fa uno di Milano centro, sta ciclabile qua, dopo i primi venti chilometri gli potrebbe prendere una sensazione di disorientamento da assenza di attualità.

È la Pianura Padana, baby, con le sue peculiarità. Tipo l'accompagnamento costante di un sottofondo di odore di maiale.

Vacche in bianco e nero



Un tratto della ciclabile del Mincio

Per chi è nato in campagna è un ricordo che mette in contatto con le narici dei padri, dei padri dei padri, dei padri dei padri dei padri... Una compagnia che dà sicurezza.

La fauna in libertà (perché vacche e maiali non lo sono più di tanto) è ricca: grazie alle indicazioni di Gion Din abbiamo registrato la peculiarità di due cornacchie ed un martin pescatore (i pesci e gli uccelli più comuni non si contano).

Fastidiosi gli sciami di moscerini, ingeriti in tutte le salse, credo di averne assorbito uno dalle palpebre.

Lungo la parte che scorre di lato (scorre è fortino, dato che il Mincio ha dei tratti con l'acqua così ferma che sembra ghiacciata) ci sono spesso delle macchie lievemente più colorate degli argini: sono i pescatori. Di alcuni diresti che potrebbero esser morti da giorni: li punti da lontano, li fissi per tutto il tragitto, ci passi di fianco e sono immobili come statue di cera.

Arrivando a Mantova una piacevole sco-

perta: la cittadina ha tre laghi. Mai sentito prima, eh. Probabilmente è una di quelle cose come la Basilicata: non si sente mai nulla nei media e pensi che praticamente non esiste. Essendo la seconda volta che ci capitavo è stata quasi una scoperta, così ho speso quasi una decina di chilometri di gita tra parchi, viuzze con ciottoli che ti smenano vigorosamente il sedere (e dopo cinquanta chilometri dà un pochetto fastidio), bei palazzi (come Palazzo Te immortalato con il velocipede in primo piano) e parecchie belle ragazzotte per le strade.



Palazzo Te a Mantova

In riva al lago numero uno s'è fatta la pausa pranzo, quattro frugali panini io e tre Gion, con pane locale ed affettato locale (ottimi entrambi), caffè e pastina in un bar del centro, giretto come sopra e poi si gira la bici e via per il ritorno prima che faccia scuro.

Bella gita, bel tempo, bel percorso, avendo superato di pochissimo i 100 chilometri è stata annoverata tra gli eventi (oltre i 300 è impresa). Il tutto in 5 ore, con una onorevole media di 19.9 Km/h.

UNA CITTÀ IN FESTA PER IL SUO GRANDE MUSICISTA

Salieri Opera Festival

di *Fernando Da Re*

Perché in bici al Salieri Opera Festival?

“Venga nel nostro coro chi viver vuol contento”

Ed io andai. In bici.

Le ruote sollevarono alcuni piccioni che, di buon mattino, contendevano ai gabbiani i pochi resti abbandonati presso una panchina. L'estate di San Martino, finita da poco, aveva lasciato posto ad una giornata non limpida, ma non fredda. Volavo verso il paese natale mio e del maestro.

Entravo nella nebbia rada della bassa e le immagini, sfumate di grigio, rallegravano i miei coloriti pensieri. I tralicci metallici lasciarono il posto ai pioppi, canne d'organo di sinfonie naturali. Le note di “variazioni sulla follia” diventavano colonna sonora del mio procedere. Un cacciatore con il suo cane, una garzetta e un airone, furono gli unici testimoni del mio itinerario.



Le “canne d’organo”

Legnago, sotto un cielo invisibile, sembrava dormire ancora. La campana invitò i fedeli al primo incontro della giornata, la Missa Stylo presso la chiesa dell'Assunta. A cappella la eseguirono, durante la celebrazione, l' Ensemble PolipulchraVox.

Acrobati sulla facciata del museo Fioroni



Orchestra in costume a San Salvaro (foto di Fabio Marino)

A poche pedalate dalla chiesa, il suono di Marco Castelli penetrava dentro l'animo improvvisamente, assorbendolo totalmente, con le note della “Follia”. La sua tromba accompagnava lo spettacolo di danza Verticale Exuvia.

Dalle finestre del Museo Fioroni, danzare sulle pareti fu possibile attraverso la trasformazione del corpo umano in figure leggere o drammatiche pronte a spiccare voli o a contorcersi sopra un pubblico attonito a naso in su.

Nel pomeriggio, come il giovane impaziente giornalista del film, mi feci attrarre dalla visione e dalle note di “Perché Salieri, Signora Bartoli?” (ZDF TV, Germania).

Capii perché amavo già Salieri e quanti altri l'avrebbero amato e perché leggeri brividi mi percorrono l'intimo nel sentire le sue note. “Un grande musicista di cui molto resta ancora da trascrivere, interpretare e sentire”.

Con il fanale acceso, la bici mi condusse più tardi alla Pieve di San Salvaro. La gente attendeva, con in mano una candela, l'entrata in chiesa. La poca luce rimandava ad un'epoca remota e dai pertugi filtrava fumo odoroso.

La preghiera iniziò. La regia aveva trasformato un possibile palcoscenico in un reale presbiterio settecentesco. Celebravano la cerimonia l'orchestra e solisti in costume.

Salieri in persona raccontava la sua musica, “l'arte che professa, dono di Dio, che prega per chi l'ascolta e si prega ascoltandola”. Al termine, dopo aver salutato, il Maestro scomparve tra la luce e tra gli applausi.

Fuori in strada il buio aveva preso il sopravvento sulle luci fioche delle candele e l'ultimo treno in partenza attendeva il mio rientro. Con rammarico pensai ai “Tre Salieri” in programmazione di lì a breve che non avrei potuto sentire.

Sul treno, il ritratto di Salieri ricomparve sulla copertina del programma in mano ad una ragazza.

Le emozioni vissute lungo l'intera giornata musicale favorirono la conversazione fino all'arrivo.

Terminò a Verona la mia ciclosinfonia; continua tuttora l'eco della “sua” e “mia” colonna sonora.

UNA PROPOSTA DI CICLOURBANO AL MOVIMENTO CRITICAL MASS

Masse criticamente efficaci

di Marco Barulli

Critical Mass è un "raduno di biciclette che, sfruttando la forza del numero (massa), invadono le strade normalmente usate dal traffico automobilistico.

Se la massa è sufficiente (ovverosia critica), il traffico non ciclistico viene bloccato." Questa la definizione presa da Wikipedia di un fenomeno che nasce a San Francisco nel 1992 e rapidamente si espande in tutto il mondo, Italia inclusa.

Solitamente, una Critical Mass in Italia è caratterizzata da un'atmosfera simpatica, ma anche da un numero tristemente basso di partecipanti. Trovare Critical Mass nostrane con più di 100 partecipanti è raro.

Ed il clima è festoso solo in apparenza: slogan e canzoni esaltano la contrapposizione tra ciclisti e automobilisti, tra chi si ritiene consapevole e informato e chi invece beatamente ignora.

Purtroppo non credo che grazie a Critical Mass, l'Italia abbia guadagnato anche un solo nuovo ciclista urbano.

Non fraintendetemi, Critical Mass è una bellissima iniziativa!

E anche con poche decine di partecipanti ha un fascino ed una forza innegabili.

Ma credo che si possa fare di meglio ricordandosi del suo scopo ultimo: convincere il maggior numero di persone ad usare la bici per i propri spostamenti quotidiani rinunciando all'auto. Ma che effetto ha la Critical Mass sul sig. Automobilista?

Su uno che va al lavoro in macchina ogni giorno, che ascolta sempre la stessa radio e percorre sempre la stessa strada?

Nessuno. I messaggi urlati nei megafoni lo lasciano indifferente. È solo l'ennesimo piccolo ostacolo da superare nel traffico quotidiano. Non scatta alcuna identificazione.

Critical Mass ha ottime ragioni per gridare a tutti di abbandonare l'auto, ma occorre farlo coinvolgendo e non emarginando.

E mi permetto di proporre una modifica al format corrente.

- Tenere le Critical Mass ogni settimana ed in ore di punta per il traffico pendolare.

Consiglierei il venerdì, dalle 7 alle 9 del mattino.

- Organizzare il percorso delle Critical Mass su tratti stradali particolarmente utilizzati da chi si reca al lavoro in auto. (arterie in uscita dalla città in direzione delle zone artigianali ed industriali, direttrici dai quartieri residenziali verso gli uffici del centro).

- Coinvolgere nelle Critical Mass chi normalmente usa la bici



Nelle foto: masse critiche d'altri tempi

su quel tratto di strada o su percorsi vicini in modo che possano partecipare semplicemente con una piccola deviazione dalle loro abitudini quotidiane.

- Rispettare tutte le regole del codice e tutte le tipologie di traffico.

- Individuare un punto di arrivo delle Critical Mass in cui poter incontrare con facilità i pendolari automobilisti. Ad esempio offrendo caffè e biscottini nel parcheggio di un grande azienda o all'ingresso di un ufficio pubblico.

Ed ecco che il nostro sig. Automobilista, seduto in macchina verso l'ufficio, nota un bel gruppo di ciclisti che non sono né freak da centro sociale né sportivoni in lycra. Gli assomigliano parecchio questi ciclisti, hanno bici normali, la ventiquattrore nel cestino e pare proprio che stiano andando a lavorare, come lui. La cosa più strana è forse una molletta per proteggere i pantaloni o la gonna.

Il gruppo pedala compatto, ma ordinato. Non invadono l'intera carreggiata, non bloccano incroci, non lo obbligano ad arrivare tardi in ufficio. Ma sono lì accanto, diretti all'incirca dove va lui. Uomini e donne di ogni età, tra cui si nota anche qualche bella signora che decisamente non rinuncia alla sua eleganza per il solo fatto di andare in bicicletta.

È venerdì, è di buon umore e pensa "forse potrei anche io prendere la bici per andare al lavoro".

E quando scende dall'auto se li ritrova allegri e cordiali che gli spiegano cos'è Critical Mass e gli offrono caffè e biscottini. Non è stato insultato o disturbato, nessuno l'ha fatto sentire un killer dell'ambiente. E l'idea di lasciare l'auto in garage non suona più così folle. Pedalare in compagnia piuttosto che guidare da soli all'improvviso sembra una buona idea.

=== CICLOURBANO ===

CicloUrbano è un progetto di Marco Barulli e Antonio Tombolini per raccontare di bici pensate e realizzate per trasportare un carico: dei bambini, la spesa settimanale, un cane o la vostra tavola da surf!

Il nostro obiettivo è mostrare come in moltissime situazioni un mezzo a pedali sia la soluzione migliore.

Ci trovate qui: www.ciclourbano.it



ANCORA IN TANTI PER CONFRONTARCI SUL NOSTRO STILE E SULLE LINEE PROGRAMMATICHE 2010

In assemblea

di Luciano Lorini

L'assemblea annuale degli AdB si è svolta il 20 febbraio presso il Circolo dipendenti UniCredit, in una sala affollata da una ottantina di soci. L'alto indice di partecipazione è sempre un segno importante per questo momento di revisione che lo statuto ci impone una volta all'anno.

E noi volentieri ci fermiamo a riflettere sulle nostre attività, sull'indirizzo della nostra linea politica, sulle scelte grandi e piccole che la nostra Associazione affronta giorno dopo giorno per un intero anno.

Ha iniziato come sempre il nostro tesoriere Cesare Zanella, ragguagliandoci sullo stato di salute (buono) del nostro bilancio, che chiude in attivo.

Il presidente Paolo Fabbri ha poi relazionato sull'andamento del 2009 e sulle linee programmatiche per il 2010. Delle nostre attività tutti i lettori di questa rivista già sanno o sapranno e quindi tralasciamo di dettagliare. Diciamo solo che la presentazione di Paolo riesce sempre ad essere una sintesi molto coinvolgente dei nostri ideali, delle nostre attività, potenzialità e progetti per l'avvenire. Sarà per questo che le presenze ad un momento in altre realtà disertato sono sempre numerose... e il dibattito a seguire, vivo e partecipato.

I molti interventi hanno messo in luce soprattutto la necessità di lavorare sul coinvolgimento dei giovani e dei ragazzi, attraverso le collaborazioni con le istituzioni scolastiche.

Abbiamo preso nota di tutti i suggerimenti.

È intervenuto il nostro illustre ospite Luciano Renier, coordinatore FIAB per il Veneto e il Trentino Alto Adige, che ha scherzato con i presenti, dicendo che a Verona la FIAB viene ad imparare

(in fondo ci fa piacere, ma è una bella responsabilità...).

Ha poi ricordato che ciclabilità e mobilità sostenibile rientrano in un discorso che non ha colore politico, ma riguarda scelte di civiltà (ne siamo convinti). Sono molte le amministrazioni desiderose di collaborare, se i progetti presentati sono validi e redatti con cura. Raccogliamo il messaggio: come sempre, cercheremo di fare del nostro meglio.

Concludendo, siamo un'associazione in salute, con molte idee e molte risorse di generosa disponibilità. Crediamo di essere sulla buona strada e di camminare nella giusta direzione.

Affrontiamo il 2010 carichi del consenso espresso e pronti a collaborare con quanti vorranno accompagnarci nel cammino. Buon lavoro a tutti.

Un momento dell'Assemblea 2010



“Il bilancio 2009 approvato”

FIAB • Amici della Bicicletta per una città possibile - onlus	
Via Spagna, 6 - 37123 - Verona Telefono e fax 045-8004443 • Piva 02079650236 www.amicidellabicicletta.it • sede@amicidellabicicletta.it	
STATO PATRIMONIALE AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS DI VERONA 2009	
ATTIVO	PASSIVO
Disponibilità liquide	Capitale
Cassa € 1.327,68	Debiti v/fornitori € 470,06
Mag Libretto € 1.528,00	Altri Debiti € 865,28
c/c Banca Popolare € 11.302,75	Debiti v/firario € 790,50
c/c Unicredit € 7.990,70	Fondi per oneri e rischi
c/c Postale € 4.790,42	Fondi amm.to Attrezzatura € 5.036,85
Altre risorse	
Crediti v/clienti € 2.666,40	Totale passivo € 7.182,65
Altri Crediti Istituzionali € 1.500,00	
Rimanenze finali € 6.600,00	
Cauzioni attive € 1.000,00	
Immobilizzazioni	
Attrezzature € 8.948,41	Riserve patrimoniali al 01/01/2009 € 29.213,47
Mag partecipazioni finanz € 516,00	Avanzo di gestione esercizio 2009 € 12.284,20
Banca Etica partecipaz fin € 1.110,00	Patrimonio netto € 41.497,67
Totale attivo € 48.680,36	Totale a pareggio € 48.680,36

Ragguaglio tra Rendiconto economico e Stato Patrimoniale			
Proventi e ricavi	€ 194.456,14	Costi ed oneri	€ 182.171,94
Rimanenze finali di magazzino	€ 6.000,00	Rimanenze iniziali di magazzino	€ -
		Avanzo di gestione	€ 12.284,20
Totale a pareggio	€ 194.456,14	Totale a pareggio	€ 194.456,14

	Riserve patrimoniali attuali	€ 35.497,67
	Rimanenze finali di magazzino	€ 6.000,00
totale attivo 2008	€ 44.585,99	€ 41.497,67
totale passivo 2008	-€ 15.372,52	
	€ 29.213,47	Riserve patrimoniali al 01/01/2009
Proventi e ricavi	€ 194.456,14	
Costi ed oneri	-€ 182.171,94	
	€ 12.284,20	Avanzo di gestione esercizio 2009

RENDICONTO ECONOMICO AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS DI VERONA

2009

PROVENTI E RICAVI	COSTI E ONERI
Proventi istituzionali	Costi ed oneri attività istituzionale
Quote associative 2009 € 23.473,00	Acq beni e mat prime € 8.409,57
Quote associative 2010 € 6.075,00	Acquisti servizi € 257,54
Contributi da soci € 124.408,00	Acquisti - Libri € 362,52
ns servizi € 7.500,00	Acquisti - Attrezzatura varia € 198,19
Contributi da enti pubblici € 2.003,34	Acquisti - Servizi diversi € 1.657,09
Liberalità € 1.782,95	Acquisti - Spese di stampa € 20.725,92
Attività connesse e accessorie	Acquisti - Cancelleria € 186,24
Proventi per prodotti € 2.442,00	Spese postali e valori bollati € 3.073,41
Proventi per Gadgets € 22,00	Acquisti giornali etc € -
Proventi per Spazio Pubbl € 17.536,44	Spese iniziali istituzionali € 4.407,25
Proventi da libri Ediciclo in c/rend € 50,00	Contributi associativi Fiab € 5.719,00
Introiti finanziari	Assicurazioni € 6.671,00
Interessi attivi € 14,67	Contribo altre sez Fiab € 493,00
Altre entrate	Spese per gite e rimborso viaggi € 114.723,25
Sopravvenienze attive e plusvalen € 3.148,74	Contributi altre onlus € 282,00
	Prestazioni di terzi € 1.080,00
Rimanenze Finali € 6.000,00	Costi ed oneri att connesse ed accessorie
	Ammortamenti Attrezzatura € 1.789,58
	Costi ed oneri generali
	Gas Metano € 800,28
	tassa immondizie € 508,36
	Acqua € 40,15
	Telefono € 1.053,00
	Affitto € 6.000,00
	Luce € 670,53
	Oneri finanziari
	Spese bancarie e postali € 486,64
	Interessi passivi € -
	imposte di bollo € 163,55
	Oneri fiscali
	Tasse (IRAP, ecc.) € -
	Altre spese fiscali € 270,00
	Iva su acquisti in regime legge 398/91
	Iva su fatt vend in regime for € 2.143,87
totale spese e costi	€ 182.171,94
Avanzo di gestione 2009	€ 12.284,20
Totale proventi e ricavi	€ 194.456,14
Totale a pareggio	€ 194.456,14

IN ATTESA CHE IL SERVIZIO PARTA ANCHE DA NOI, VEDIAMO UNA CITTÀ VICINA

A Trento bike sharing efficiente

di *Claudia Vorobiov*

Una pedalata al giorno... può togliere il medico di turno e di sicuro toglie il pensiero di trovare parcheggio per l'auto e permette di muoversi più velocemente in un centro storico e dintorni. La mia esperienza è a Trento, città a noi confinante e che condivide con i veronesi (e moltissime altri comuni) l'idea del "C'entro in bici".

Ci sono 88 bici a disposizione, di cui 44 nella zona della stazione ferroviaria. Occorre recarsi all'URP, lasciare i propri estremi e, previa caparra di 25 euro, viene consegnata una chiave che può aprire qualsiasi bicicletta messa a

Bici parcheggiate nelle rastrelliere a Trento



disposizione nelle apposite rastrelliere. È un servizio magico direi, perché in un batter d'occhio apre le porte ad un mondo semplice, comodo e utile.

Molti infatti ne apprezzano i vantaggi, anche nei periodi invernali, perché per una pendolare come me che arriva di prima mattina qualche volta è difficile trovare un buon mezzo.

Sì, può succedere di incappare in una bici infortunata, ma la manutenzione è sicuramente regolare per offrire un servizio pubblico gratuito così efficace. È per me un grande vantaggio questo, perché scendo dal treno e velocemente raggiungo il posto di lavoro, che altrimenti sarebbe a mezz'ora a piedi.



Inoltre, il cestello, il campanello e il lucchetto rendono la bici veramente confortevole e completano bene il servizio.

È una città di modeste dimensioni Trento (circa 115.000 ab.), che ha sentito comunque il bisogno di incentivare la mobilità sostenibile attraverso questo servizio ed una serie di piste ciclabili accoglienti che facilitano il transito e che rendono il centro... a portata delle due ruote.

Ho voluto fare il bis e ripetere l'esperienza a Verona, ma fino a qualche tempo fa avevano finito le chiavi all'ufficio di competenza... è un buon segno?

I RAGAZZI DELLE CALIARI USANO LA BICICLETTA ANCHE PER ANDARE IN GITA

Sulla spiaggia in bicicletta

di *Matteo Guardiani*

Il sole caldo in primavera, il mare calmo e 30 biciclette adagate sull'orlo della spiaggia.

Quando in classe stavamo discutendo a proposito della gita tutti già sapevano che non sarebbe stata una gita qualunque, una di quelle dove si va a visitare un museo o una città', ma una mitica bicicletтата.

L'idea di un mio compagno di classe di andare al mare non solo è stata apprezzata, ma in un baleno eravamo già scesi dal pullman con le bici.

Tema della gita: "pedala che ti passa!".

Dopo una mattinata di scherzi, una ruota bucata e molte risate abbiamo visto il mare. In spiaggia abbiamo giocato a calcio, fatto dei meritati bagni e molto altro ancora: con la bici si va ovunque.

È così che respirando aria pulita, ridendo e soprattutto pedalando abbiamo trascorso una magnifica giornata!

3ª Caliarì, la scuola che va in bici.



Scrivete a ruotalibera@amicidellabicicletta.it o consegnate la lettera in sede AdB di via Spagna, 6

Il testo non deve superare le 1500 battute. La redazione si riserva di tagliare gli scritti troppo lunghi

Le risposte sono di Bepo Merlin

Piste ciclabili o da ballo?

Ho percorso in questi giorni più volte la pista dal Saval fino ai Ronchi Piovezzano lungo il Biffis, che ora è asfaltata e molto bella, anche se non ancora finita.

Su questa pista, ma direi anche su tante altre, si trovano pattinatori che con le spinte a destra e sinistra occupano quasi tutta la pista, peraltro già invasa da passeggini, da cani con guinzagli lunghi 5 metri che si spostano a destra e sinistra, da pedoni, soprattutto donne “che se la contano” magari rotondette “nei punti giusti” che se affiancate in tre ostruiscono tutta la pista, ignorando completamente gli altri e rimanendo inamovibili in mezzo alla strada.

Non oso pensare come sarà in primavera estate quando ci sarà molta più gente, probabilmente sarà meno pericoloso pedalare in superstrada.

Un tempo qualcuno disse “abbiamo fatto l'Italia ora bisogna fare gli italiani” credo che fatte le piste, bisognerebbe educare tutti a farne un uso civile ed educato, perchè credo che sia una esclusività degli italiani l'inciviltà sulle piste ciclabili, come purtroppo anche su quelle da sci e altro.

Non so se queste situazioni di pericolo le vedo solo io, perchè non ne sento mai parlare, credo che neanche gli Amici della Bicicletta ne abbiano mai parlato.

Sperare che certe persone si educino da sole credo sia utopia, l'unica è sperare in qualche cosa di concreto, come una regolamentazione o almeno una campagna educativa, perchè secondo me si andrà verso un alto numero di incidenti.

Tu che ne pensi?

Gianni

Il problema che tu sollevi, caro Gianni, è reale.

Vorrei tanto credere che un regolamento bastasse a risolverlo, ma tu stesso l'hai già escluso.

L'inciviltà, infatti, si combatte con la civiltà.

In attesa che gli spazi per camminare e andare in bicicletta si moltiplichino, cominciamo noi ciclisti a rispettare le regole, come da tempo diciamo anche su Ruotalibera.

Io, però, spesso mi fermo a parlare con gli altri utenti delle piste e, gentilmente, faccio loro notare gli errori commessi.

Funziona quasi sempre.

Non perdiamo le speranze: educando e chiedendo un giorno andrà meglio.

E i nostri nipoti ci ringrazieranno.

In bici a scuola? Che difficile!

Ciao, Amici della Bicicletta, sono un ragazzo di 12 anni molto appassionato delle due ruote.

Da 3 anni vado ogni giorno a scuola in bici.

Mi piace molto pedalare ma ammetto che è molto dura la vita dello studente-ciclista.

I rischi sono parecchi: buche, traffico, brutto tempo, aria inquinata, genitori distratti alla guida, libri pesanti + cartella da disegno + sacca da ginnastica (gli insegnanti non tengono assolutamente conto di questi problemi) ecc. ecc.

Io, come molti (non moltissimi per la verità), affronto quotidianamente questi rischi convinto che la bici sia comunque una buona soluzione.

Mi piacerebbe però che l'impegno costante di usare la bici venisse riconosciuto.

Ad esempio sarebbe bello un giorno “a sorpresa” trovare un addetto che davanti alle scuole dia un piccolo regalo a chi arriva in bici, una raccolta punti, dei buoni ecc. Sarebbe anche bello un concorso di idee per ragazzi proprio perchè loro trovino il modo di “gratificare” i coraggiosi che scelgono la bici.

Vorrei che questo invito arrivasse al Comune, alle Scuole, comunque a chi ha la possibilità di raccogliere il messaggio e farlo diventare una iniziativa concreta.

Amedeo

Ruotalibera arriva in molte scuole e, sicuramente, a tutti i Consiglieri comunali.

Speriamo, caro Amedeo, che qualcuno legga il tuo appello e dia risposte positive.

Cierre Gruppo Editoriale

via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

Cierre Grafica

tel. 045 8580900 - fax 045 8580907
grafica@cierrenet.it

Cierre Edizioni

tel. 045 8581572 - fax 045 8589883
edizioni@cierrenet.it

Ciervecchi distribuzioni editoriali

tel. 049 8840299 r.a. - fax 049 8840277
distribuzione@cierrenet.it

www.cierrenet.it



È FONDAMENTALE PARTECIPARE ALLE RIUNIONI PREPARATORIE DEI PIANI

La FIAB e i Piani di Assetto Territoriale

di Antonio Gambato

I Piani di Assetto del Territorio (PAT) Sostituiscono i vecchi Piani regolatori Comunali (PRG), sono regolamentati dalla Legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 (BUR n. 45/2004) e come recita l'articolo 13 "fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili ed è redatto, dai Comuni, sulla base di previsioni decennali."

Detto piano ha una, immaginabile, lunga trafila che prevede tra l'altro il coinvolgimento di tutta una serie di soggetti portatori di interesse (stakeholder), tra cui la FIAB.

Le associazioni locali della FIAB sono nell'elenco delle figure che possono dire la loro per quanto riguarda la mobilità, ma non tutti i comuni invitano formalmente i rappresentanti, ragion per cui, la notizia che un comune convoca gli stakeholder o deposita i documenti per le osservazioni, si deve desumere dalla stampa locale.

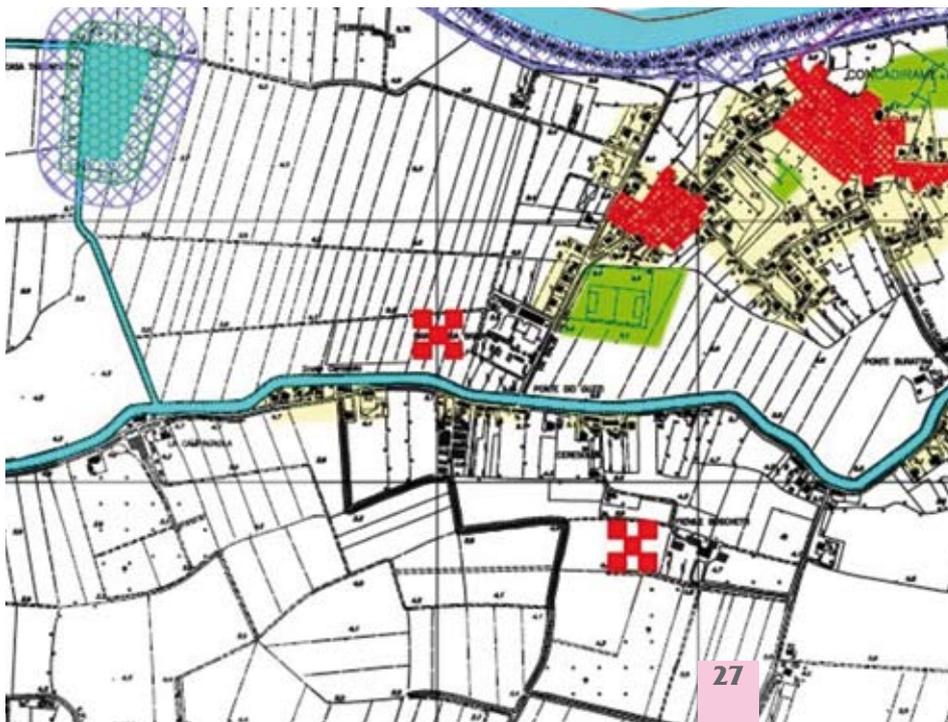
Lo stimolo a dare queste informazioni ci viene dal fatto di aver partecipato ad una prima illustrazione di un PAT e di alcune altre in successione, e ci viene da dire "bisognerebbe parteciparvi".

Leggendo la cospicua documentazione che accompagna i PAT, che va da un primo quadro conoscitivo al Rapporto Ambientale (VAS) e via via scorrendo minuziosamente tutte le peculiarità del territorio, comprese le acque l'aria il sottosuolo, si arriva al documento propositivo, dove si dichiarano le effettive intenzioni di sviluppo.

E alla voce viabilità si trovano delle sorprese, a volte non è citata la ciclabilità esistente e per quella futura si può trovare un generico "si darà sviluppo alle piste esistenti e si cureranno i collegamenti con gli attrattori turistici". Proprio su questo punto si dovrebbe concentrare la nostra partecipazione, nel chiedere che siano dichiarate puntualmente le intenzioni per il futuro e fare proposte fattibili che impegnino per i prossimi 10 anni, abbiamo riscontrato, nel nostro piccolo, che ci viene riconosciuto il valore del nostro intervenire. A noi rimane la conferma che gli amministratori e i progettisti non hanno ancora tra il loro vocabolario la parola "ciclabilità" come termine egualitario tra i vari sistemi di locomozione dei cittadini.

Bibliografia: <http://www.regione.veneto.it/Ambiente+e+Territorio/Territorio/Urbanistica+e+Beni+Ambientali/PAT.htm>

Una tavola del PAT



La poesia

Salve a tutti mi chiamo Caterina, ho 8 anni e sono socia Fiab da un po' di tempo. L'anno scorso la mia maestra di Italiano ci ha insegnato e spiegato tante cose riguardo alla bicicletta.

Abbiamo parlato dell'importanza della bicicletta e abbiamo capito che: è utile al corpo perché i nostri muscoli fanno movimento e perché la bicicletta non inquina l'aria.

Tutte queste cose le abbiamo ritrovate in una poesia che abbiamo imparato e studiato.

Ecco qui la poesia: *Bicicletta*

Bicicletta
due ruote
leggere
due pensieri
rotondi
pieni di luce
per capire la strada
e sapere
dove conduce.
Bicicletta
due ruote
sottili
due idee
rotonde
piene di vento
per pensare discese
e sapere
la gioia e lo spavento.
Bicicletta
due ruote
leggere
due parole
rotonde
piene di festa
per parlare col mondo
e sapere
quanto ne resta.

R. Piumini, *Io mi ricordo*,
Nuove Edizioni Romane

Spero che questa poesia piaccia ai lettori di Ruotalibera.

Caterina Caserta

UNA STORIA DEI GIORNI NOSTRI

Una provincia a misura di bicicletta

a cura di Tuttinbici FIAB Vicenza

Delineare le prospettive della ciclabilità interurbana nel territorio vicentino, ragionando sulle potenzialità ed evidenziando le opportunità: è stato questo il tema del convegno "Una provincia a misura di bicicletta: scenari di mobilità sostenibile, socialità e turismo", promosso dalla Provincia di Vicenza e che si è svolto il 5 Febbraio 2010 a Villa Cordellina-Lombardi.

L'Assessorato alla Viabilità ha programmato questo appuntamento, coinvolgendo Tuttinbici Fiab Vicenza aderente alla FIAB, per tenere a battesimo il primo progetto del Masterplan della Ciclabilità provinciale, per condividere i propositi e le finalità con amministratori comunali del territorio vicentino.

I lavori si sono aperti con il saluto di Massimo Derai, dirigente della Direzione Mobilità e Infrastrutture della Regione del Veneto che ha parlato delle iniziative per la ciclabilità della Regione che ha 2 principali obiettivi: **Le piste lungo i fiumi e Ciclabile dell'Ostiglia**

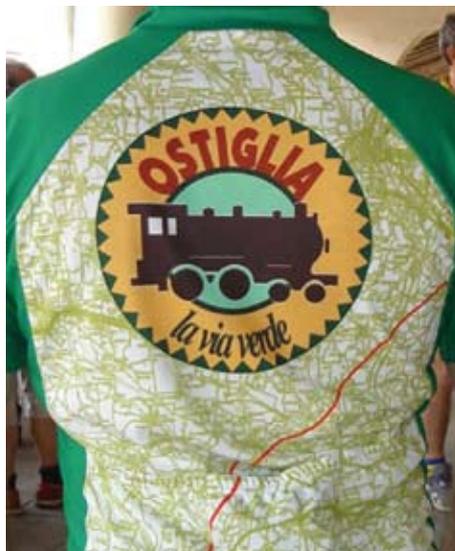
Per gli interventi a favore della ciclabilità la Regione Veneto stanziava ogni anno 2,5 milioni tramite i Comuni e le Province.

Fra i tracciati in via di attuazione ha ricordato la Lunga Via delle Dolomiti.

L'Assessore alla Viabilità della provincia di Vicenza, Costantino Toniolo, ha affermato che lo sviluppo della ciclabilità provinciale è fra gli obiettivi della sua Amministrazione, fermamente convinta della necessità di stimolare la crescita di una cultura diffusa della mobilità sostenibile.

Il Masterplan, ufficializzato in questi giorni, intende proporsi quale prezioso strumento di pianificazione e di coordinamento per mettere in rete differenti livelli di ciclabilità.

Il tavolo dei relatori



Maglietta con il logo per l'Ostiglia

tà. Dalla Venezia, Presidente della FIAB, ha ricordato il ruolo fondamentale che hanno le Province nello sviluppo della ciclabilità: un buon piano provinciale di percorsi ciclabili non è mai fine a se stesso ma integra tutti i livelli, da quello locale con i piani dei singoli comuni a quello a più ampio respiro dei piani regionali o delle grandi reti nazionali ed europee, come Bicalitalia ed Eurovelo.

Molto interessante è stato l'intervento di Paolo Romio fondatore di Zeppelin Girolibero, sulle positive ricadute in termini di crescita turistica del territorio di pertinenza, il responsabile e di Girolibero, ha testimoniato come la bicicletta rappresenti un mezzo per valorizzare il territorio e, se abbinata ad una rete ciclabile estesa e ben progettata, possa diventare un elemento su cui poter fondare una valida offerta turistica.

Alle relazioni di Marco Passigato, esperto di pianificazione ciclabile e mobility manager dell'Università di Verona, e di Francesco Seneci, esperto in ciclabilità e moderazione del traffico (NetMobility), il compito di entrare nel merito delle riflessioni che devono sottendere un biciplan territoriale e di sviscerare i contenuti e gli obiettivi essenziali su cui strutturarli.

Mentre Passigato ha precisato l'importanza di definire in modo chiaro, sin dalla prima fase, la funzione demandata alla futura rete ciclabile provinciale – trasportistica, cicloturistica, o piuttosto un equilibrato mix di entrambe – tenendo a mente i diversi target di utilizzatori, Seneci ha individuato nella concertazione tra le parti e nella stesura di un progetto coordinato di comunicazione (sia della segnaletica che del marketing) alcuni elementi chiave per la riuscita del piano.

In conclusione il convegno di Villa Cordellina ha ospitato Annarosa Rizzo dell'Ufficio Ciclabili – Provincia di Mantova.

La provincia lombarda, già al lavoro su una pianificazione ciclabile provinciale attenta a mettere in rete i singoli progetti comunali, rappresenta un caso virtuoso, neppure troppo lontano, a cui il Masterplan berico può guardare per lo sviluppo delle infrastrutture e degli orizzonti futuri.

Il percorso della Treviso-Ostiglia



DAI CAPANNONI INDUSTRIALI ALLE ISOLE AMBIENTALI

Schio: più luci che ombre

di Mario Boschetti

Leggo su Ruotalibera n°113 l'articolo di Paolo Fabbri dal titolo "Ritorno al passato", e mi piace rispondergli come cittadino di una di quelle che definisce "meritorie eccezioni".

Parlo di Schio, città dove vivo e dove presto parte del mio tempo collaborando con la locale sezione di Tuttinbici.

Pur non essendo Schio il paese di Bengodi dei ciclisti, la nostra situazione è negli ultimi anni, decisamente migliorata.

Nel periodo del boom industriale l'uso e l'abuso del territorio ha trasformato in pochi decenni la pianura pedemontana in un tappeto di capannoni industriali e cemento e la città stessa era diventata poco vivibile, strozzata da una rete stradale sottodimensionata e violentata giorno per giorno dal traffico sempre più pesante.

Non so come, né quando Schio ha cominciato a trasformarsi, credo tutto sia cominciato nel diffuso apprezzamento per una città che un poco alla volta è diventata più piacevole, con ristrutturazioni di buon gusto, con le prime timide isole pedonali e con l'uso sempre maggiore del centro città per manifestazioni e feste di piazza.

Piano piano la gente si è riappropriata di vie che prima erano invase dalle auto e lentamente le cose stanno cambiando. Si sta formando una nuova coscienza ed una nuova mentalità aperta a quelli che sono i problemi dell'oggi ma soprattutto del domani.

Sono state realizzate isole ambientali, aree urbane delimitate e riorganizzate in funzione del pedone e delle sue esigenze, per consentire anche ai bambini di circolare in libertà e sicurezza a piedi e in bicicletta, dove il traffico è scoraggiato e l'automobilista indotto a circolare con maggior responsabilità.

Il miglioramento della qualità della vita è evidente e i quartieri più sani e vivibili. Questo progetto è strettamente collegato con il "Biciplan" che parzialmente già realizzato, conta già oltre 40 km di piste

Due immagini della rinnovata Schio



NOVITA DEL 2010

Domenica 21 Marzo

Festa di Primavera

Sezione di Schio - Bicinfamiglia

Domenica 28 Marzo

VICENZA E I SUOI TESORI SEGRETI

FAI di Primavera

Lunedì 5 Aprile

PICNIC DI PASQUETTA

BICINFAMIGLIA

Domenica 18 Aprile

Il Castello di Thiene

La nostra ciclovacanza 1/8 agosto

La Strada Romantica

da Würzburg a Füssen: cultura, natura e ospitalità

Ciclovacanze di 2 giorni:

1 - 2 Maggio

La laguna di Grado

11 - 12 Settembre

Nell'incanto della Val Venosta

Ciclomanifestazioni

Domenica 9 Maggio

BIMBIMBICI 2010

Domenica 23 Maggio

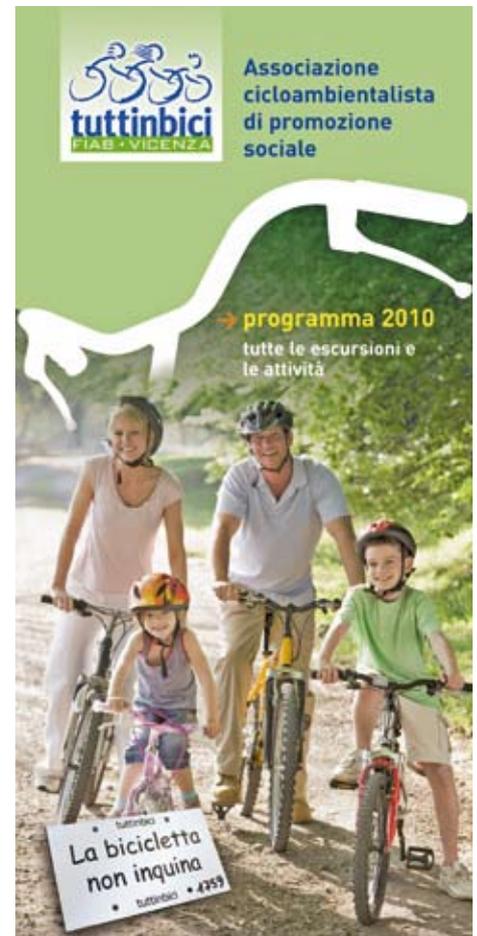
OSTIGLIA DAY:

Un treno da non perdere

ciclabili, con la previsione di arrivare a circa 70 entro il 2015.

A questo si aggiunga il servizio Bike Sharing già attivo nel centro di Schio da maggio 2009 con tre postazioni e 26 biciclette a disposizione dei cittadini.

Certo, anche a Schio ci sono ombre pesanti, prima fra tutte l'assenza di un vero servizio di trasporto pubblico, della eterna mai realizzata variante alla ex statale 46 che tuttora attraversa il centro, del sistema viario che necessita di un razionale aggiustamento, di qualche coraggiosa trovata per scoraggiare l'uso dell'auto nel trasporto degli alunni



che come ovunque crea il caos nelle ore di uscita dalle scuole, e non ultima la necessità di dotare almeno il centro di rastrelliere per la sosta delle bici.

La lista delle necessità e dei desideri potrebbe essere ancora molto lunga ma quello che c'è è un buon inizio e i risultati si cominciano a vedere. Dopo il primo periodo di assuefazione (e... credo di sussurrare maledizioni), si assiste a un nuovo atteggiamento anche da parte dei più pervicaci automobilisti. Sempre più spesso le auto si fermano al tentativo dei pedoni di attraversare sulle strisce, concedono (qualche volta a malavoglia) la precedenza ai ciclisti impegnati sulla apposita corsia nelle (poche) rotonde che ne sono provviste, c'è un uso visibilmente superiore della bicicletta come mezzo di trasporto cittadino.

In questo contesto Tuttinbici sezione di Schio sta cominciando ad operare con una serie di iniziative volte ad incoraggiare nuove iniziative per una mobilità sostenibile.

Credo che le associazioni che aderiscono alla FIAB possano avere un ruolo trainante; noi, nel nostro piccolo, vogliamo esserci e vogliamo crescere.

Sono sicuro che quello che succede a Schio è replicabile in molte delle città Venete, la nostra è piccola, ma forse ancora una volta sapremo essere un esempio per molte altre realtà Italiane.

LA BICICLETTA È UN VEICOLO CURIOSO: IL SUO PASSEGGERO È IL SUO MOTORE (JOHN HOWARD)

Biciplan Padova 2010-2015

di Antonella e Alberto

Piano e città

La strada costituisce lo spazio pubblico ed è per tutti.

L'automobile ha compiuto 100 anni e ha permesso di ridurre le distanze.

La bicicletta ne ha 500 e trova complicato stare sulla strada. Il pedone c'è da sempre e si trova ai margini.

La città del futuro è una città a misura della bicicletta.

Preliminare alla realizzazione del **Bici Masterplan** è stata l'analisi fatta con la collaborazione dell'associazione Amici della bicicletta di Padova che ha permesso il conteggio di oltre 50.000 ciclisti transitanti in 29 sezioni di rilievo e la compilazione di un questionario da parte di 531 ciclisti.

Sono inoltre stati analizzati i dati dell'incidentalità ciclistica, dal 2005 al primo semestre del 2009, mettendo in evidenza le vie e le intersezioni più incidentate della città.

I risultati hanno messo in evidenza che:

- quello in bicicletta costituisce circa il 17% degli spostamenti quotidiani: circa 140.000
- gran parte della mobilità ciclistica si muove nell'area storica
- il numero degli incidenti che coinvolgono i ciclisti è diminuito negli ultimi

tre anni e mezzo grazie agli interventi recenti.

Dall'analisi delle schede, basate su interviste effettuate nei due giorni di conteggio, si dimostra un aumento importante nell'uso quotidiano della bici rispetto al 2005.

Dai dati del 2009, emerge che l'uso della bicicletta è il frutto di una scelta consapevole, dato che oltre il 47% degli intervistati possiede e utilizza anche un'auto o una moto.

La quasi totalità degli intervistati (oltre il 96%) ritiene indispensabile migliorare e potenziare le infrastrutture:

- il 56% vorrebbe intervenire per estendere ed allargare la rete delle piste ciclabili,
- il 40% ritiene prioritario agire sull'intero sistema della mobilità, attraverso interventi di "traffic calming".

Storia

La città di Padova ha cominciato a realizzare itinerari ciclabili fin dagli anni '80. Alla fine del 1989 si è dotata di un Piano di Piste Ciclabili realizzato dal gruppo di lavoro con a capo l'arch. Marcello Mamoli. Utilizzando i finanziamenti statali, negli anni '90 ha realizzato i primi assi ciclabili attrezzati e protetti.

Negli ultimi 5 anni si è passati dai 96,5 Km di piste ciclabili del 2005 ai 138 Km del 2009.

Il futuro

300 Km di itinerari ciclabili realizzati sulle strade urbane, più interventi di mitigazione del traffico per i 500 Km di strade in zone residenziali e zone 30, per poter rendere pienamente ciclabile la rete stradale cittadina.

Con gli investimenti disponibili è possibile immaginare, nei prossimi cinque anni, la realizzazione di ulteriori 120 Km da suddividersi tra piste ciclabili, corsie ciclabili, itinerari promiscui e itinerari ciclabili di tipo turistico.

La normativa vigente locale consente alle biciclette, ormai da 25 anni, di percorrere le corsie riservate ai bus (escluso il tracciato del tram).

Segnaletica di indicazione

Al 2009, la città di Padova ha una dotazione complessiva di 120 rotatorie.

Di queste, 73 sono dotate di facilitazioni per i ciclisti.

Ufficio Mobilità Ciclabile

Il Comune di Padova, sin dal 2006, ha istituito l'ufficio Biciclette, con l'obiettivo di eguagliare le percentuali europee di utilizzo della bicicletta in città.

A Padova,

- il 50% dei movimenti di automobilisti sono su tratte inferiori ai 5 Km
- la bicicletta è il mezzo ideale per spostamenti brevi all'intorno dei 3,5 km.

La città di Padova, anche grazie all'attività dell'Ufficio Mobilità Ciclabile nel 2008 ha ricevuto tre riconoscimenti in Italia:

- il 5° posto fra le città più eco-mobili in Italia
- il 1° posto del premio "Città Amiche della Bicicletta"
- il 1° posto del premio "Ecurb" di Legambiente

L'Ufficio Mobilità Ciclabile ha creato un Piano di comunicazione così articolato:

- realizzazione di una mappa ciclabile, recapitata a domicilio.
- creazione di un marchio per uniformare tutte le iniziative del progetto
- presenza in occasione di mercati e fiere
- organizzazione di concorsi (AsfaltArt - graffiti d'asfalto) come già documentato da Ruotalibera 109.
- promozione di due nuovi settori: il bike sharing e l'intermodalità.

Corsia per ciclisti in rotatoria



IMPORTANTE INIZIATIVA DEL COMUNE DI PADOVA PER LA CICLABILITÀ

Laboratorio sul Bike sharing al Nice Bike 2009

Prossimi appuntamenti...

Sabato 27 Marzo
Giornata del FAI a Padova

Domenica 28 Marzo
Giornata del FAI a Este
Partenza ore 9.00 Piscine Paltana (PD)
Ritorno ore 19,00 Km 60

Mercoledì 31 Marzo
Assemblea ordinaria
Elezione nuovo direttivo
In sede: Via dei Colli, 108 ore 21.00

Lunedì 5 Aprile
Pasquetta in Fattoria
in collaborazione con il quartiere 4

Domenica 11 Aprile
Forti di difesa e
Oasi verdi a Mestre
Ritrovo ore 9.30 Stazione FFSS Mestre
Ritorno ore 18,00 Km 40

Per approfondire questi appuntamenti e vedere tutto il programma consultare il sito www.amici-della-bicicletta-pd.it

Tutti i soci che non ricevono le e-mail dell'associazione, sono pregati di inviare il proprio indirizzo e-mail a: info@amici-della-bicicletta-pd.it

di Mariangela Ballo

Anche quest'anno si è svolto con successo la seconda edizione del workshop "Nice Bike 2009", dedicato a tecnici che operano negli uffici comunali e negli studi di progettazione.

I contenuti del laboratorio è stato curato dall'arch. Alberto Marescotti, del settore Mobilità del Comune di Padova e hanno partecipato 30 persone provenienti anche da fuori Veneto.

Una delle 2 giornate è stata dedicata al "bike sharing", sulla fattibilità del servizio in una città di medie dimensioni

Il laboratorio è stato finanziato dal programma europeo Alpine Space - CO2Neu-TrAlp, a cui il Comune di Padova partecipa con un progetto pilota per l'attivazione di un servizio di bike sharing con pensile alimentate da pannelli fotovoltaici.

Tale progetto è stato illustrato da Antonella Vial, dell'Ufficio Biciclette, disegnando il piano di spesa e la dislocazione delle postazioni e-bike nel nuovo Piano della Ciclabilità, di cui il Comune di Padova sta per dotarsi. In tale piano le biciclette condivise sono considerate una parte del trasporto pubblico con benefici per l'ambiente e per la salute delle persone e soprattutto con notevole riduzione di costi di trasporto per i cittadini.

I partecipanti hanno avuto come tutor due esperti che hanno messo in evidenza con le loro relazioni gli aspetti positivi di questo sistema di mobilità urbana: l'ing. Lorenzo Bertuccio coordinatore del Club delle Città



Un momento del seminario

per il Bike Sharing e l'ing. Antonio Decaro, Assessore alla Mobilità del Comune di Bari, fondatore e primo presidente del club.

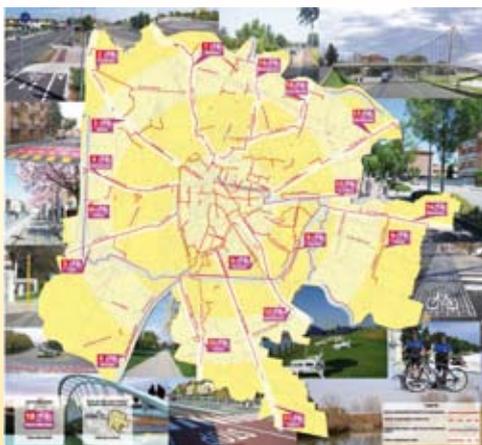
L'assessore Antonio Decaro ha ricordato che il padre dell'idea è Pedro Kanoff, un ingegnere argentino che nel 1989 illustrò il suo piano dapprima all'allora sindaco di Milano Pillitteri e poi a Jacques Attali, allora consigliere del Presidente della Repubblica Francese Mitterand. L'idea fu bocciata da entrambi.

Kanoff registrò il brevetto ma dopo cinque anni lo lasciò decadere. Oggi il bike sharing è presente in tutta Europa, e anche in Italia è già stato adottato da 121 città, prima delle quali, per estensione del progetto, Milano. L'obiettivo è fare lobby trasparente verso i ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti, affinché il bike sharing sia riconosciuto come trasporto pubblico, quindi titolato ad essere finanziato per due terzi del costo dai fondi pubblici.

LA RETE CICLABILE

Situazione al 2009

Argine esclusivo	23.055
Argine promiscuo con traffico veicolare residenziale	10.345
Corsia bus	4.215
Itinerario segnalato	1.415
Corsia riservata	16.155
Sede propria	39.485
Ciclo - pedonale	43.450
TOTALE Km	138.120



Garibaldi fu ferito, troppi ciclisti pure

di Bepo Merlin

Il virus della fantasia ha colpito ancora. Ecco una nuova iniziativa per cercare di convincere sempre più veronesi, veneti e italiani, a usare la bicicletta o i mezzi pubblici anziché l'automobile. Questa volta a fornirci l'ispirazione è l'eroe dei due mondi con i suoi mille combattenti.

Mille avventurosi volontari sfideranno per l'intero mese di maggio il traffico veronese.

La contestata impresa garibaldina ebbe un successo insperato e riuscì a coinvolgere decine di migliaia di altri cittadini. Sembra, è quasi certo, che i mille godessero dell'appoggio (poco) segreto del Regno di Sardegna e della benevolenza di Francia e Inghilterra. Per non parlare del voltafaccia di tanti ufficiali borbonici.

I mille valorosi ciclisti veronesi non si aspettino tanta fortuna. L'ambiente locale non è dei più favorevoli ai disertori dell'esercito motorizzato.

Al contrario dovranno stare ben svegli e attenti ad evitare le insidie del traffico cittadino.

Le statistiche e le cronache ci dicono che i ciclisti sono utenti deboli della strada, soggetti a frequenti investimenti con effetti disastrosi. Molti devono ricorrere alle cure del Pronto Soccorso e sono fortunati, perché ad altri è riservata una sorte ben più dolorosa.

L'avventura dei mille si risolse bene per i Savoia, non molto bene per le popolazioni "liberate" e per lo stesso Garibaldi, costretto a ritirarsi "volontariamente" a Caprera.

Non sappiamo come finirà questa nostra impresa. Di sicuro, dopo, non ci ritireremo a vita privata.



GULLIVER
LIBRI PER VIAGGIARE

Guide • Carte
Narrativa di viaggio

Via Stella, 16/B 37121 • Verona
www.gullivertravelbooks.it
info@gullivertravelbooks.it
telefono 045 8007234 • fax 045 8038441



la macina

L'alimentazione naturale
una scelta quotidiana
per vivere meglio

Alimenti biologici

Via Cornelio Nepote, 4
(angolo Via Montorio)
37131 Verona - Tel. 045 971249

Per una spesa di almeno 15 euro
SCONTO ai soci del 5%

farmacia
BORGOMILANO

Corso Milano, 69
VERONA tel. 045 574192



**FARMACIA AMICA
DELL'ALLATTAMENTO
MATERNO™**

è una iniziativa de **IL MELOGRANO**
CENTRO INFORMAZIONE MATERNITÀ E NASCITA



IL MELOGRANO
CENTRO INFORMAZIONE
MATERNITÀ E NASCITA

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, nella **FARMACIA BORGOMILANO**, a **VERONA**, in corso Milano 69, le mamme possono allattare in un ambiente confortevole, ricevere il sostegno di personale qualificato, e contattare un'ostetrica o un pediatra.

La **FARMACIA BORGOMILANO** è stata la prima Farmacia amica dell'allattamento in Italia, iniziativa ideata da **IL MELOGRANO** centro informazione maternità e nascita e patrocinata da Unicef, Associazione culturale Pediatri e Ibfan.

www.
farmaciaborgomilano.it

senza plastica naturalmente

