



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

Anno XXVI-N.5
Contiene inserto redazionale

RUOTALIBERA

119



RUOTALIBERA numero 119 - rivista bimestrale - settembre/ottobre 2010 (anno XXVI n.5) - 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

*Quanti ciclisti urbani
a Verona?*

■ INIZIATIVE

*Settimana europea della
mobilità sostenibile*

■ MOBILITÀ

La filovia a Verona

■ 2 RACCONTI

di viaggio

IN CITTÀ SENZA LA MIA AUTO

www.mobilityweek.eu
16-22 SEPTEMBER

EUROPEAN MOBILITY WEEK



Da pag 28 a pag 31
inserti a cura delle Associazioni di
ROVIGO, PADOVA E VICENZA

Il nostro mondo, il nostro clima, il nostro cibo

di Luciano Lorini

Oltre 1400 bambini, ragazzi e giovani (dai 6 ai 20 anni) da 46 diversi paesi nel mondo hanno partecipato al concorso di disegno sul tema "Il nostro mondo, il nostro clima, il nostro cibo", per realizzare il logo del "Brevetto sulla Sicurezza Alimentare e Cambiamento Climatico".

Iniziativa realizzata dall'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Alimentazione e l'Agricoltura (FAO), dall'Associazione Mondiale delle Guide e delle Scout (WAGGGS) e dall'Alleanza Mondiale fra i Giovani e le Nazioni Unite (YUNGA), consiste in una serie di attività ideate per facilitare il compito degli educatori nel lavoro con i bambini e i ragazzi sulle tematiche del cambiamento climatico e della sicurezza alimentare, per stimolarli ad impegnarsi contro il surriscaldamento del pianeta, il degrado ambientale e la fame nel mondo; per incoraggiare i giovani di tutto il mon-



do ad essere attivamente coinvolti nella creazione di un futuro migliore.

I disegni realizzati dai partecipanti sono molto belli e ispirati; sfogliarli (su Internet) è un gesto ottimista e regala una visione di speranza e futuro. Tra i molti lavori ce ne sono un paio che hanno considerato elemento fondamentale la nostra amica bicicletta (andando invero un po' fuori tema, ma li perdoniamo...). Ve li proponiamo, invitandovi ad approfondire questo interessante spunto.



Per ulteriori notizie sul Brevetto:

<http://www.fao.org/docrep/012/i1091it/i1091it00.pdf>

Per ammirare tutti i disegni:

http://www.yunga.org/scans/gallery_en.asp



ORARIO SEDE

Amici della Bicicletta onlus - Via Spagna 6, 37123 Verona

Lunedì - Mercoledì - Venerdì - Sabato

ore 16.00-19.00

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 02008 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 6.000 copie stampato su carta ecologica T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)

DIRETTORE RESPONSABILE:

Elena Chemello

Redazione:

Bepo Merlin, Francesca Gonzato, Anna Berra, 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, Marco Passigato, Michele Marcolongo, Susanna Morgante, Marco Tosi, Andrea Lauria, Gabriella Formilli, Andrea Bisighin, Lidia Merlin, Paolo Pigozzi, Massimo Muzzolon, Laura Costantini, Luigia Pignatti, Alessandro Battocchia, Renzo Segala, Alvise Fretti, Viviana Riveda, Chiara Stella, Luca Dall'Ara, Antonio Gambato, Massimo Cecchinato, Mario Boschetti, Luigino Vendramin, Diego Gallo.

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@amicidellabicycletta.it
internet: <http://www.amicidellabicycletta.it>

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

MANCANO DATI STATISTICI SERI DA PARTE DEL COMUNE O DI ALTRE AUTORITÀ

Quanti ciclisti urbani a Verona?

di Paolo Fabbri



Quanti sono i veronesi che, per muoversi in città, fanno uso con regolarità - almeno 2 o 3 giorni alla settimana - della bicicletta? Noi stimiamo - molto prudentemente - che siano almeno 14.000.

Mancano, purtroppo, indagini statisticamente corrette che confermino o smentiscano questa nostra ipotesi. Il comune ha i mezzi necessari per svolgerle. E dovrebbe avere anche l'interesse a disporre di questo dato indispensabile a chiunque voglia fotografare la situazione e verificare l'efficacia dei provvedimenti presi per promuovere l'uso della bici. In ogni caso il comune questa indagine non l'ha svolta e quindi, per avere un'idea di quanti siamo a pedalare abitualmente in città, siamo costretti a fare ipotesi partendo da dati piuttosto vecchi e generici: quelli sulla mobilità cittadina pubblicati dal comune stesso nel 2004.

Secondo le misurazioni del comune di quell'anno, degli 850.000 spostamenti che si svolgevano allora ogni giorno nella nostra città il 7,3% (quindi 60.000!) venivano svolti in bicicletta.

Sappiamo che chi usa questo mezzo di trasporto difficilmente lo fa solo episodicamente (troppo complicato tirar fuori la bicicletta solo una volta ogni tanto...), questo ci induce a ritenere - in modo del tutto arbitrario ma, ci pare, prudente e ragionevole - che almeno la metà di quei 60.000 movimenti fosse svolto da "ciclisti abituali": ciclisti, cioè, che usano la bicicletta almeno 2 o 3 giorni alla settimana.

Ma come stabilire quanti sono questi ciclisti partendo dal numero di spostamenti? In tutta Europa ogni persona compie in media 3 - 3,5 spostamenti quotidiani. Prendendo per buona questa media anche per Verona, si può stimare che nel 2004 i ciclisti abituali veronesi fossero (30.000:3 =) circa 10.000.

Un dato che ci sembra verosimile perché questo ordine di grandezza è confermato anche dalla "conta" parziale dei ciclisti urbani in movimento attorno al centro fra le 7.30 e le 10 che abbiamo

effettuato, ogni 22 settembre, per cinque anni consecutivi (vedi l'articolo in questo stesso numero di Ruotalibera). Dal 2004, come può confermare chiunque si muova sulle nostre strade, il numero di biciclette in circolazione in città è molto aumentato.

Per varie ragioni e soprattutto perché la bici sta diventando finalmente di moda anche da noi.

I dati che abbiamo raccolto ogni 22 settembre confermano questo aumento: siamo passati dai 3855 ciclisti contati nel 2005 ai 5560 contati nel 2009: un aumento del 44%! Riferito (ancora arbitrariamente) ai 10.000 ciclisti stimati nel 2004, questo stesso aumento percentuale ci porta a ipotizzare che i ciclisti abituali veronesi possano essere oggi intorno ai 14.000.

Secondo questa ipotesi, nella nostra città (250.000 abitanti) usa abitualmente la bicicletta per muoversi almeno un cittadino ogni 18 (e molti altri, ma non ci azzardiamo a fare ipotesi, sono i veronesi che la bicicletta la usano con minore frequenza alternandola più spesso ad altri mezzi di trasporto).

Speriamo che l'amministrazione comunale voglia, prima o poi, confermare o smentire queste nostre conclusioni. Magari raccontandoci anche - sareb-

be possibile e molto interessante - chi sono e come si muovono i ciclisti urbani: fasce di età, sesso, occupazione, titolo di studio, quartiere di residenza, tragitti abituali, attrattori più gettonati, motivazioni... Un sogno?



Una immagine di "Premia il ciclista"

QUANTE BICICLETTE SUL LUNGADIGE REDENTORE!

Per stabilire quante automobili transitano nelle 24 ore su un tratto di strada si ricorre, in genere, ad una convenzione: si misurano i passaggi nell'ora di punta e si moltiplica per 10.

Volevamo verificare se il dato fornito dal comune (18.000 auto nei due sensi di marcia sulle Rigaste Redentore, il lungadige che costeggia il Teatro Romano) e, grazie alla disponibilità di due nostri soci, con una telecamera, da Castel San Pietro abbiamo filmato il traffico fra le 7.30 e le 9.00 (non sapevamo se sarebbero passate più auto fra le 7.30 e le 8.30 oppure fra le 8.00 e le 9.00).

Poi abbiamo contato: fra le 7.30 e le 8.30 (l'ora con un numero maggiore di passaggi) sono transitate, ogni minuto, 31 automobili: il comune ha ragione: secondo la convenzione $31 \times 60 = 1860 \times 10 = 18600$.

Ma, SORPRESA!, abbiamo filmato, nello stesso arco di tempo, ogni minuto, anche il passaggio di 3 (TRE!) biciclette: 180 biciclette nell'ora di punta! Applicando la stessa convenzione siamo a qualcosa come 1800 biciclette al giorno su un lungadige non particolarmente agevole per i ciclisti! Chi l'avrebbe mai detto!

Tocca chiedere anche un traforo ciclabile?

LA SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: DAL 15 AL 22 SETTEMBRE

Un'altra mobilità è possibile

di Marco Passigato

Mobility manager Università di Verona e Consigliere nazionale Fiab

La Settimana Europea della Mobilità Sostenibile dal 15 al 22 settembre e la Giornata Europea Senz'auto del 22 settembre sono nate nel 1999, quando mancavano 100 giorni al nuovo millennio e l'Europa ha volle porre un momento di riflessione su quale sarebbe stata la mobilità ideale del terzo millennio.

I temi della limitatezza delle risorse energetiche fossili, dell'inquinamento urbano e dei cambiamenti climatici come effetto dell'aumento in atmosfera della concentrazione della CO₂ (anidride carbonica) erano alle porte e pertanto l'Europa già allora suggeriva di contenere l'uso smodato dell'auto e di favorire la pedonalità e il maggior utilizzo della bicicletta e dei mezzi pubblici. In questo decennio in Europa Olanda, Germania, Svizzera, Austria hanno sempre più investito sulle tramvie urbane, sulla bici, sulla pedonalità.

Piste ciclabili e zone 30 sono ormai molto diffuse e ora, soprattutto in Germania ed in Svizzera, nelle zone centrali e anche nelle periferie residenziali si stanno attivando le zone 20.

In Italia stiamo ancora a guardare. Si sono mosse soltanto Bolzano, Mestre, le città dell'Emilia e alcune del Piemonte; anche in Lombardia ci sono interventi interessanti che rappresentano un deciso segnale di cambiamento, ma ci sono ancora sia al nord sia soprattutto al sud luoghi nei quali l'uso dell'auto è ancora e soprattutto uno "status simbol" ed uno stile di vita.

In questo contesto la FIAB Nazionale si sta muovendo da anni per promuovere nell'ambito della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile la sensibilizzazione ad un maggior uso della bici e aldiritto dei ciclisti di circolare in sicurezza.

In queste iniziative rientra la campagna "chi sceglie la bici merita un premio", ideata anni fa dalla nostra associazione veronese e poi diventata campagna nazionale. In molte città sono le amministrazioni comunali che adottano iniziative concrete come la chiusura al traffico di una parte della città o una campagna di comunicazione a favore dell'uso del bus o della bici.

Purtroppo Verona in questo contesto non ha mai brillato per aver messo in atto iniziative degne di attenzione: vedremo per il 2010, ma alla data di redazione di questa pubblicazione non sono state comunicate alla cittadinanza iniziative particolari sul tema.

Ottimo esempio di segnaletica orizzontale a Lubiana



Tabella comparativa dei passaggi al 22 settembre

VARCO	2005	2006	2007	⁽¹⁾ 2008	2009	% sul 2008
1 Castelvecchio	366	565	877	840	1.059	26%
2 Ponte della Vittoria	639	771	537	617	750	21%
3 Ponte Garibaldi	275	590	474	368	496	34%
4 Ponte Pietra	378	456	331	384	392	2%
5 Ponte Nuovo	466	522	506	479	734	53%
6 Ponte Navi	448	689	532	464	604	30%
7 Ponte Alcardi	493	372	271	308	367	19%
8 Via del Pontiere	131	244	219	105	232	120%
9 Vello Cittadella	123	147	254	164	105	⁽²⁾ -36%
10 Portoni della Bra'	536	833	651	749	821	9%
TOTALI	3.855	5.189	4.652	4.478	5.560	24%
% sul 2005		35%	21%	16%	44%	
11 ⁽¹⁾ Viale Piave					563	
12 ⁽²⁾ Corso Milano					399	

NOTE

⁽¹⁾ Nel 2008 il 22 settembre era lunedì, giornata particolare per via dei molti negozi chiusi

⁽²⁾ Postazioni attivate per la prima volta nel 2009

⁽³⁾ Diminuzione da notare in relazione alla presenza del cantiere presente nella piazza

UN CIOCCOLATINO ED UN SORRISO SARANNO IL NOSTRO REGALO AI CICLISTI URBANI

Premia il ciclista e non solo

di Paolo Fabbri

Anche quest'anno il 22 settembre, giornata europea intitolata "In città senza la mia auto", ripeteremo, per il sesto anno consecutivo, "**Premia il ciclista**". È un'operazione per noi piuttosto costosa che vuole dimostrare, mancando ne altri, almeno il nostro riconoscimento a chi si muove in bicicletta nella nostra città. Dalle 7.30 alle 10 presidieremo i 12 varchi di ingresso alla città antica (vedi elenco in tabella), accogliendo gli amici a pedali con l'omaggio di un cioccolatino. E di un saluto. Perché i ciclisti sono simpatici e cordiali e al mattino, nel caos del tragitto casa-lavoro, incredibilmente riescono pure a sorridere.

Questa iniziativa come negli anni passati sarà anche l'occasione per contare i ciclisti di passaggio.

Si tratta dell'unica fonte attendibile di dati - comparabili anno per anno - al momento disponibile, mancando altre iniziative più o meno ufficiali di rilevazione della ciclabilità.

Va sottolineato che i dati raccolti si riferiscono in pratica solo ai ciclisti che si spostano verso la città antica e solo nel breve arco di tempo considerato: mancano i tanti che si muovono nei quartieri, verso la stazione e l'università... Noi, purtroppo, non siamo in grado di organizzare un censimento più esteso.

Quest'anno, comunque, se avremo abbastanza volontari (senza volontari non riusciremmo a fare nulla! se sei disponibile a dare una mano telefona in sede o scrivi a info@amicidellabicicletta.it) cercheremo anche di svolgere una nostra indagine su chi sono e su quali itinerari si muovono i ciclisti urbani veronesi.

Per questo, se ce la faremo, saremo presenti ai varchi per due giorni consecutivi: il 22 settembre per distribuire, con il cioccolatino e il nostro giornale, anche un modulo che potrà essere restituito compilato il giorno successivo.

I dati raccolti ci serviranno anche ad individuare le priorità con le quali chiedere provvedimenti a favore dei ciclisti sui punti critici degli itinerari più "pedalati".

TANTI GLI APPUNTAMENTI PER LA SETTIMANA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Le iniziative AdB della settimana a Verona

di Luciano Lorini



Settembre, andiamo, è tempo di pedalare.

Come ogni anno da nove anni, con l'arrivo dell'autunno 2.000 città di 25 stati in tutta Europa parteciperanno all'European Mobility Week (EMW), una settimana di riflessione sui temi della mobilità sostenibile (bicicletta, pedonalità e trasporto pubblico) come soluzione possibile agli assillanti problemi di inquinamento, congestione da traffico, rumore (e temi connessi: ambiente, incidentalità, salute...) attualissimi ad ogni latitudine e maggiormente nelle nostre città.

L'appuntamento annuale viene organizzato con il chiaro intento di offrire a cittadini e istituzioni un'occasione di miglioramento tramite l'adesione ad un manifesto "futurista", esplorando le molte alternative possibili (numerosi i seminari e i convegni) e proponendo impegni concreti (e misurabili) alle città coinvolte.

Ciliegina sulla torta: un premio destinato agli esercizi più virtuosi.

Per inciso, l'Italia non aderisce formalmente alla Settimana. Nessuna città (anzi, una sola, a onor del vero) si è presa l'impegno di realizzare i tre progetti proposti (un'iniziativa educativa; un intervento permanente significativo; la chiusura della città per l'intera giornata del 22 settembre, il cosiddetto **ITWMC - In Town Without My Car**). Lo stesso sito istituzionale (www.mobilityweek.eu) pur localizzato per venticinque paesi, non è presente in italiano.

Il tema di quest'anno sarà "**Travel smarter, live better**". Anche noi AdB crediamo che sia possibile vivere meglio, a partire dall'impegno a spostarsi in modo più intelligente. E per questo, in barba alle adesioni ufficiali, dal 2005 partecipiamo fattivamente alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, con molte iniziative di sensibilizzazione e comunicazione.

Il giorno 15, alle 18, presso la FNAC, ospiteremo Silvia Zamboni, che presenterà il suo libro "**Rivoluzione bici - mappa del nuovo ciclismo urbano**" (vedi articolo dedicato).

Il 17, poi, grazie alla preziosa e prestigiosa collaborazione

con la Società Letteraria di piazza Bra', che ci ha accolto e sostenuto anche nelle quattro trascorse edizioni, avrà luogo l'oramai tradizionale appuntamento con la Maratona Oratoria.

Si tratta di un'iniziativa in cui personalità illustri e autorevoli della nostra città raccontano brevemente, con stili diversi e in forma sempre piacevole il loro rapporto con la bicicletta.

Testimonianze preziose; un momento di confidente simpatia che nelle quattro edizioni precedenti si è rivelato sempre gustoso e piacevole.

Conclude la settimana, il 22 mattina, "**Giornata europea senz'auto**", l'iniziativa più importante, per rilevanza, visibilità nonché complessità logistica.

Si tratta di "Premia il ciclista", di cui abbiamo parlato nella pagina precedente.



E l'Università va a convegno: *Mobilità verso le scuole*

La consueta conferenza del 22 settembre all'Università curata dal Mobility Manger dell'Ateneo si terrà nel pomeriggio nell'aula T1 del polo didattico Giorgio Zanotto a Veronetta.

Le conferenze del 22 settembre hanno la funzione di mantenere viva la rete dei soggetti istituzionali attenti al tema della mobilità sostenibile e di fare il punto su un tema particolare.

Elemento caratterizzante l'incontro è la presenza di un ospite che da altre città vicine ci presenta delle azioni concrete realizzate.

Nel 2010 il tema sarà:

***Mobilità verso le scuole:
situazione soddisfacente o possiamo migliorare?***

e l'ospite particolare sarà l'ing. Michela Mingardo, direttore dell'ufficio mobilità di Treviso.

Sono previsti inoltre interventi del Comune di Verona, dell'ARPAV, dell'Ufficio Scolastico Territoriale di Verona e del dipartimento Prevenzione dell'Ulss.

IL LIBRO DELLA ZAMBONI È UN ATLANTE RAGIONATO SUL CICLISMO URBANO

La bici? Una rivoluzione

di Luciano Lorini

Nel vasto oceano della ciclabilità non tutti gli argomenti riscaldano con uguale passione. Per noi Adb, ad esempio, il tema si declina con particolare profondità nel contesto urbano. È dentro alle mura cittadine che si esprime il nostro vissuto. Con l'intento di raccogliere e raccontare proprio queste esperienze è uscito da pochi mesi il libro **"Rivoluzione bici"** di Silvia Zamboni, pubblicato nella collana tascabile "Kyoto books", per Edizioni Ambiente.

Già il sottotitolo lo dice chiaramente: "la mappa del nuovo ciclismo urbano" è per noi ciclisti cittadini una specie di bibbia, un atlante ragionato di quel che c'è da sapere sull'argomento, tutto ben catalogato e ancor meglio presentato, sia al profano, sia all' "addetto ai lavori".

Il libro prende avvio catalogando le principali motivazioni dell'andare a pedali. L'elenco è gustoso, a tratti divertente, quanto mai reale.

Da quelli che "in bici faccio prima" (più veloce dell'auto) a quelli che "mi mantengo in forma" (fa bene alla salute). Dagli economisti "che fa risparmiare" (fa bene al portafoglio) a quelli che "mi godo la città" (un migliore rapporto con l'ambiente e la società - fa bene all'umore).

Il messaggio che invita a "uscire dalla scatola" è chiaro e diretto.

È evidente che la Zamboni il fenomeno bici in città lo conosce benissimo. Probabilmente anche grazie all'esperienza di Assessore all'Ambiente del Comune di Bologna. Il suo scrivere è sempre interessante e scorrevole, anche quando racconta di dettagli più tecnici, come ad esempio delle varie formule di bike sharing, delle bici pieghevoli nel modello di intermodalità, oppure dei mille interventi possibili di moderazione del traffico.

Il discorso si fa decisamente più coinvolgente e appassionante quando affronta l'aspetto umano, le nuove forme di organizzazione e le strategie di azione degli urban cyclist. L'esperienza di una ciclofficina, un esperimento di democrazia partecipata tramite facebook, un raduno critical mass, l'entusiastico bicibus dei bambini di Reggio Emilia sono piccole emozioni la cui lettura non lascia indifferenti.

E *Rivoluzione bici* è sempre all'altezza nel riportare nel modo più completo e aggiornato che cosa sta succedendo,



"Rivoluzione bici" - La copertina

in Italia come altrove.

Se il quotidiano confronto tra il nostro desiderio di ciclabilità e il modello autocentrico di città sembra a volte senza speranza, con i ciclisti nel ruolo di sicuri perdenti, questo libro ha il pregio di tentare di ribaltare lo scenario.

Intanto mantiene alto il livello del desiderio, ricordando che un mondo diverso è sempre possibile e indicando soluzioni concrete e percorribili, già divenute realtà ad altre latitudini. Inoltre, lavorando su piani sia razionali sia emozionali, rende appetibile la scelta ciclabile urbana, evidenziandone i vantaggi per l'ambiente, la collettività ma, soprattutto, per se stessi. E non è poco.

C'è da augurarsi che il libro riesca a raggiungere tutti i suoi potenziali lettori. In primis i ciclisti urbani, ai quali regalerà sicuramente una nuova consapevolezza e un rafforzamento nella loro scelta quotidiana.

In seconda istanza i non ciclisti, ai quali suggerirà risposte e soluzioni per quell'inspiegabile disagio interiore che il modello di mobilità corrente genera in loro giorno dopo giorno.

Silvia Zamboni sarà nostra ospite presso **FNAC il 15 settembre alle ore 18.00** per presentare il suo libro, nell'ambito delle iniziative per la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile.

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

Cierrevecchi distribuzioni editoriali

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

www.cierrenet.it

IN ATTESA DELLA MARCATURA PROMESSA, CE LE CONTINUANO A RUBARE!

Niente ferie per i ladri di biciclette

di Paolo Fabbri

Non danno tregua i ladri di biciclette! La sensazione, anzi, è che il fenomeno vada peggiorando.

Questa percezione del furto come di un fenomeno diffuso contro il quale si è impotenti, si traduce in un danno per la nostra comunità perché scoraggia molti veronesi ad usare la bicicletta per muoversi in città.

Si traduce in una generalizzata riduzione della sicurezza dei ciclisti: molti si rassegnano ad usare biciclette poco sicure e scadenti (con conseguenze anche sulla percezione sociale del "ciclista urbano").

Consumandosi sempre ai danni di quella stessa minoranza di cittadini che si ostinano a scegliere la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, si traduce in una sorta di persecuzione che rende ancora più insopportabile il sentimento di impotenza.

Pone notevoli problemi anche ai rivenditori di biciclette che denunciano un'incidenza negativa sia sulla quantità che sulla qualità del venduto: sono molti coloro che, dopo aver subito più furti, rinunciano definitivamente a questo mezzo di trasporto; coloro che insistono nell'usa-



Rastrelliera di qualità, lucchetto inadeguato

re la bicicletta molto spesso si riducono ad acquistare l'usato nella speranza di non attirare i ladri; chi sceglie il nuovo investe poco e si rivolge sempre più spesso ai centri commerciali e alla loro offerta di biciclette di qualità inferiore.

Dai furti noi possiamo tentare di difenderci utilizzando chiusure sicure (non si risparmia sulla chiusura!).

Legando sempre telaio e ruota della bici a strutture fisse (pali, rastrelliere...). Denunciando SEMPRE il furto subito e allegando una foto della nostra bici che ci aiuti eventualmente a dimostrarne la proprietà.



Rastrelliera inadeguata, lucchetto pure

In questa lotta il Comune può fare molto:

- Sensibilizzando le forze di Polizia.
- Individuando i punti neri del furto in città.
- Moltiplicando i parcheggi con rastrelliere di qualità.

Pretendendo in stazione Porta Nuova la realizzazione di un parcheggio custodito adeguato alle esigenze della città. Aderendo alla nostra proposta di marcare le biciclette con il codice fiscale del proprietario (come avviene a Mestre, Padova, Vicenza...).

L'incisione del codice fiscale, lungi dall'essere il rimedio definitivo contro i ladri, sembra tuttavia molto utile come ulteriore deterrente e per aiutare le forze di polizia - senza il bisogno di costituire banche dati ad hoc - a risalire ai proprietari della biciclette ritrovate o trovate in situazioni sospette: pratica questa oggi quasi impossibile.

Prima delle elezioni regionali abbiamo avuto un incontro positivo con l'Amministrazione Comunale e con l'allora assessore regionale Giorgetti.

Confidiamo che presto questa marcatura - il costo dell'attrezzatura necessaria è di poche migliaia di euro! - diventi una realtà anche a Verona.



Viaggi Garoldini S.n.c.

Via dell'Oreficeria, 35
36100 Vicenza
Tel. +39/0444/348.222-56.15.93
Fax +39/0444/348.136
e-mail: info@garoldini.it

*Dal 1969 noleggio autobus con capienza
tra 16 e 54 posti con conducente*

*A disposizione della nostra clientela:
1 rimorchio centinato di 2000 kg
2 rimorchi furgonati portabici (capienza 40/46 biciclette)*

LA PROVINCIA STENTA A PROGETTARE PASSAGGI AGEVOLATI PER I CICLISTI

Rotatorie a misura di automobilista

di Michele Marcolongo

I pregiudizi sulla mobilità ciclabile sono numerosi. Fino ad oggi abbiamo parlato per lo più di quelli dei politici, che spesso si avventurano in considerazioni e ragionamenti avventati se non proprio imbarazzanti, del tipo: "Non si può andare a lavorare in bici perché si arriva tutti sudati". Ma ora, grazie ad un'interrogazione del consigliere provinciale Giuseppe Campagnari (Sinistra Ecologia e Libertà), abbiamo anche al punto di vista dei tecnici. Nel novembre 2009 Campagnari ha chiesto alla Provincia che cosa intendesse fare per affrontare il problema dell'attraversamento delle rotatorie da parte di ciclisti e pedoni, argomento molto sentito tra gli Amici della Bicicletta.

Nel marzo 2010 (ben cinque mesi dopo!) ha ricevuto questa risposta da parte della dirigente dell'Area Programmazione e Sviluppo del territorio, ingegner Elisabetta Pellegrini.

"Le strade provinciali sono per lo più di tipo extraurbano e la normativa non riporta obblighi per i percorsi diretti e non prescrive obbligatoriamente nemmeno il marciapiede e gli attraversamenti pedonali" esordisce l'ingegnere. "E poiché la Provincia realizza e gestisce strade extraurbane, sulle stesse in molti casi è sconsigliabile l'uso della bicicletta per il volume di traffico e la velocità di per-

E adesso dove andiamo?



Rotatoria senza attraversamento ciclabile

correnza dei mezzi motore" prosegue più avanti nel testo. Per poi concludere: "Pertanto non si ritiene utile intervenire su tutte le rotatorie di propria percorrenza indiscriminatamente, ma piuttosto valutare di volta in volta, in fase di progettazione, le caratteristiche dell'infrastruttura su cui intervenire, come si è fatto sino ad oggi".

Una risposta e una linea di ragionamento che fa a a pugni col peculiare tipo di sviluppo urbano veronese e veneto, basato sulla città diffusa e sulla campagna urbanizzata, che i pianificatori pubblici dovrebbero conoscere bene, come nota anche Campagnari: "Qui in Veneto non c'è soluzione di continuità, trovi gruppi

di case uno dietro l'altro, dappertutto". Case e capannoni, capannoni e case: uno sviluppo che fino ad oggi ha risparmiato in parte soltanto la bassa veronese, che non a caso è stata coscritta e costretta ad ospitare il Motorcity.

"In sostanza – prosegue Campagnari – la Provincia ci sta dicendo che la mobilità automobilistica accontenta la maggior parte della popolazione e per i ciclisti si penserà di volta in volta".

Nel testo si elencano infatti gli interventi "mirati" attuati dall'amministrazione provinciale "in corrispondenza dei centri abitati o in presenza di flussi di ciclisti rilevabili": viene citata la rotatoria sulla Strada provinciale 7 "Padovana" all'altezza di Veronella, dotata di percorso ciclabile protetta "in quanto si tratta di una rotatoria urbana", specifica la dirigente. E inoltre: la rotatoria di Albaredo D'Adige all'incrocio tra la Sp18 e la Sp19 (altra rotatoria urbana); la rotatoria di San Pietro Incariano, dove è stata data "continuità alla pista ciclabile comunale intercettata". Oppure la rotatoria di Negrar, tra la Sp12 e la Sp34, in prossimità del Ponte Saga, "poiché si trova in ambito semiurbano".

Nel frattempo, però numerose nuove rotatorie sono state costruite: la nota dell'ufficio tecnico provinciale cita quella sulla Sp5 Verona-Lago; sulla Sp10 della Val D'Illasi; sulla Sp12 dell'Aquilio; sulla Sp38 "Porcilana"; sulla Sp29 detta "del Pozzo dell'Amore". Inoltre, restano ancora "scoperte" tutte le rotatorie segnalate recentemente dagli AdB nel loro dossier, presentato anche alla stampa cittadina: la rotatoria di Pescantina; quella di Sega di Cavaion; la rotatoria di Piovezzano, di San Michele Extra a Verona; di Santa Maria di Negrar, e via dicendo.



UNO SPLENDIDO TERRITORIO VERONESE POCO ADATTO AI CICLISTI

Tunnel, rotonde e bretelle in Valpolicella

di Marco Tosi

La Valpolicella soffre di mancanza di collegamenti con trasporto pubblico efficienti e continui con la città. Fino a qualche decennio fa in Valpolicella vi erano diverse stazioni ferroviarie sulla tratta Verona-Caprinò: Parona, Negrar, Pedemonte, San Floriano, San Pietro, Sant'Ambrogio.

Dopo la soppressione del tronco ferroviario Affi-Garda nel 1956, anche la tratta Verona-Caprinò fu soppressa nel 1959. Oggi sarebbe una stupenda metropolitana leggera di superficie in grado di trasportare per 45 km migliaia di persone da Verona al lago di Garda passando per la Valpolicella. Essa svolgerebbe un importante servizio anche per l'ospedale di B.go Trento (la ferrovia passava in via Mameli), oggetto oggi di difficili piani di mobilità del personale e degli utenti.

Più recentemente sulla linea ferroviaria del Brennero furono sopresse le stazioni di Pescantina e Parona.

Sopprimere queste linee e queste stazioni anziché implementarle e ammodernarle è stato un errore che la Valpolicella e Verona pagano oggi con volumi di traffico automobilistico e inquinamento enormi, perché nel frattempo la popolazione residente in Valpolicella è fortemente aumentata: Pescantina è passata dai 7711 abitanti del 1971 ai 15773 del 2001, nello stesso trentennio Negrar è passata da 8633 a 16184.

L'incremento demografico si è accompagnato a una sistematica devastazione del territorio che ha addirittura preso il



Attraversamento pedonale sull'aiuola

nome di "negrarizzazione" (cfr. «Negrarizzazione. Speculazione edilizia, agonia delle colline e fuga della bellezza» Ed. QuiEdit, scritto da Gabriele Fedrigo, attento studioso del fenomeno).

Attualmente alcune amministrazioni stanno pensando a nuove strade per "diminuire" il problema del traffico, come il tunnel tra Negrar e San Pietro, tra Fumane e Valgatara, le bretelle per collegarsi al traforo delle Torricelle, le bretelle tra una strada e un'altra e la tangenziale per il cementificio: come non rendersi conto che nuove strade creeranno altro traffico anziché diminuirlo!

Occorrono piuttosto scelte a tutela di un territorio pregiato e particolare che ha un'indubbia vocazione agricola e turisti-

ca. Occorre scegliere sistemi di trasporto pubblico, come la tramvia e il Sistema Ferroviario Metropolitano di Superficie, in grado di trasportare comodamente migliaia di persone.

Occorre vincolare il territorio bloccando l'espansione edilizia.

Occorre rendersi conto che nuovi attrattori di traffico (come l'Aquardens a Santa Lucia di Pescantina, che avrà 400.000 ingressi annui) e nuovi insediamenti industriali (come il cementificio di Fumane) avranno un fortissimo impatto sulla viabilità locale. Occorre favorire la mobilità ciclistica, che è capace di ridurre i volumi di traffico del 30%. Manca alla Valpolicella un collegamento ciclabile con Verona, mancano percorsi casa-scuola sicuri.

A chiedere maggiore ciclabilità, con gli **AdB**, vi è anche l'associazione, promotrice di iniziative per migliorare la mobilità in bicicletta dei bambini e dei ragazzi, del Comune di Sant'Ambrogio.

L'iniziativa "E se ci andassi in bici" dichiara Alberto Marconi, socio dell'associazione, che ne è l'ideatore, è partita dalla constatazione che pochi ragazzi si muovono per il paese o vanno a scuola con la bicicletta, anche per brevi distanze, ma vengono accompagnati in auto o prendono il pulmino.

La motivazione: gli spostamenti in bici anche all'interno dei paesi non sono sicuri. In questa fase ci siamo concentrati sulle infrastrutture stradali in progetto nel Comune di Sant'Ambrogio al fine di verificare con l'amministrazione comunale se esse siano rispettose della mobilità in bici o creino ulteriori ostacoli".

La ciclabilità è una necessità ribadita anche dal consiglio dei ragazzi dell'Istituto Comprensivo Aschieri di San Pietro, che chiede un collegamento ciclabile con Sant'Ambrogio.

Gli interventi viabilistici, come testimonia la rotonda di Bure, possono costituire un vantaggio per gli automobilisti, ma creare nuovi pericoli e ostacoli per pedoni, biciclette, carrozzine e carrozzelle, se non prevedono adeguati sistemi di protezione degli utenti deboli della strada.

Di rotonde in Valpolicella ne sono previste una decina: se non adeguate, esse rischiano davvero di compromettere la mobilità ciclistica e pedonale.

Valpolicella vista dal Castellon



PARLA FLAVIO MURAROLLI, MOBILITY MANAGER DELL'AZIENDA OSPEDALIERA

3500 posti auto per l'Ospedale: ecco perchè

di Michele Marcolongo

Bici e bus sono tutt'al più complementari ma non sostitutivi al mezzo motorizzato privato. Si basa su questo assunto la decisione dell'azienda ospedaliera di procedere a spianare parte delle ex Caserme Riva di Villasanta e Forte Procolo per destinarle, rispettivamente, a parcheggio dipendenti (700 posti, già in funzione) e a parcheggio visitatori (mille posti, ancora da ricavare).



Forte Procolo



Ospedale di Borgo Trento in costruzione

La misura è parte integrante del piano della mobilità degli ospedali, come ci spiega il Mobility manager dell'Azienda ospedaliera universitaria integrata Flavio Murarolli: "Calcolare quanti posti auto serviranno dopo l'ampliamento dell'ospedale non è affatto facile - esor-

disce l'architetto - noi ci siamo basati sugli standard urbanistici correnti che indicano un posto auto ogni 10 metri cubi circa.

Considerando che l'ampliamento consta non solo del nuovo Polo chirurgico, ma anche del nuovo Ospedale della Donna e del Bambino (al posto della vecchia maternità) e dell'Ospedale dell'Anziano (in luogo dell'attuale geriatrico) abbiamo fatto una stima di 3.500 posti auto totali. E per non gravare troppo sugli enti locali abbiamo messo a disposizione queste due ex caserme che abbiamo avuto prima in concessione e che tra poco acquisiremo definitivamente". All'Azienda ospedaliera non sembrano preoccupare troppo i vincoli monumentali e paesaggistici che gravano sulle due aree: "Il fatto che intervenga un ente pubblico dovrebbe dare sufficienti garanzie di rispetto dei vincoli e che si interverrà soltanto in funzione delle necessità e non con una logica speculativa - aggiunge Murarolli -, inoltre consentirà di recuperare in larghissima misura un'area di pregio come Forte Procolo". Ma vediamo nel dettaglio il piano, che secondo le intenzioni dell'Azienda ospedaliera mira a migliorare la vivibilità all'interno del nosocomio: "I 450 posti che ora sono sparsi per tutto l'ospedale verranno concentrati nella sola area del Pronto Soccorso, che avrà l'accesso da Lungadige Attiraglio. La dislocazione è pensata per in fare in modo che in casi di emergenza si entri in auto; si deposita il paziente e poi si esce a parcheggiare per poi rientrare a piedi" appunta.

Ma la vivibilità all'esterno? I mezzi alternativi, quali bus e bici avranno un ruolo del tutto ancillare: "L'ospedale è già collegato a Riva di Villasanta con un bus navetta che non è altro che la vecchia linea H che faceva la spola tra i due ospedali, peraltro pochissimo usata: appena 4-5 utenti a viaggio. Per Forte Procolo abbiamo invece pensato ad una passerella ciclopedonale sull'Adige, che si collega al percorso progettato dalla Seconda Circoscrizione, che dal quartiere Navigatori arriva fino a Castelvecchio e all'Arsenale". Sempre in tema di bicicletta, prosegue Mura-

rolli, "al parcheggio Sud di Villasanta sono state posizionate delle rastrelliere. All'inizio erano solo 100 posti bici ma in breve tempo sono raddoppiati a 200".

L'intermodalità è dunque segnata: arrivo da casa in auto e faccio l'ultimo miglio in bici o in bus. Se può essere di consolazione, secondo il mobility manager avrà una ricaduta positiva il parcheggio scambiatore previsto a Cà di Cozzi ("collegato al filobus e non al traforo", precisa), dal momento che una considerevole fetta di dipendenti (addirittura il 30-40%) abitano nella parte Nord-Ovest della città e della provincia, Negrar, Arzignano e via dicendo.

L'Opinione degli AdB

Il dibattito infuria ormai da molti mesi, durante i quali gli AdB e le altre associazioni ambientaliste hanno avuto più volte occasione di illustrare pubblicamente la loro posizione:

- 1) la situazione di "emergenza" non giustifica la cementificazione di aree vincolate. Se la programmazione non ha funzionato prima di decidere di lasciare al suo posto l'ospedale, ora si devono sviluppare, attraverso un adeguato sistema di incentivi e disincentivi, tutte le forme di mobilità.
- 2) Le decisioni calate dall'alto non ci convincono. Ogni scelta dovrebbe essere sostenuta da dati convincenti.
- 3) La mobilità alternativa dovrebbe venire presa in seria considerazione perché contribuisce alla salute del territorio e dei cittadini.

G&B Hairworks
parrucchieri unisex

CREIAMO IL TUO STILE
NEL RISPETTO
DELLA PERSONA
E DELL'AMBIENTE

Via Stoppele 30 - P.S. Pancrazio - Verona TEL. 045 8401600

BuriBar
cultura biologica
cucina sana

Villa Buri - via Bernini Buri 99
San Michele Extra VR
www.contadini-cucinieri.it

A MILANO UNA INTERESSANTE MOSTRA SULLE CITTÀ SOSTENIBILI EUROPEE

Green life: costruire città sostenibili è possibile

di **Susanna Morgante e Andrea Lauria**
Dipartimento di Prevenzione ULSS 20

Dal 5 febbraio al 28 marzo si è tenuta alla Triennale di Milano una mostra sulle città sostenibili. Riportiamo alcuni esempi che riguardano la ciclabilità e il contenimento del numero delle auto.

Come si muove il nord Europa? Ecco alcuni esempi di politiche globali in aree urbane che si sono date come obiettivo lo sviluppo della mobilità lenta.

È interessante notare come alcuni dei parametri di uso comune in molte parti del nord Europa sono ancora quasi del tutto assenti negli obiettivi progettuali dell'urbanistica in Italia.

Friburgo Il quartiere di Vauban ospita 5.000 abitanti (2.000 appartamenti, 40 cooperative di proprietari, area complessiva 38 ettari). Oltre al contenimento dei consumi e al coinvolgimento degli utenti nella progettazione, è stata posta particolare attenzione allo sviluppo del verde pubblico (gestito dai residenti) e al contenimento delle auto, che vengono parcheggiate alla periferia del quartiere. Grazie al trasporto pubblico e al car sharing il 40% delle famiglie ha scelto di vivere senza un'auto propria. Una buona distribuzione dei servizi riduce il bisogno di spostarsi dal quartiere: asili nido, scuole, mercato e centro sociale sono tutti raggiungibili a piedi.

Molte strade e aree pubbliche sono dedicate al gioco dei bambini.

Anche a Riesefeld (320 ettari, 4200 appartamenti, 11.000 abitanti) è stata data la priorità a pedoni e ciclisti, vige in tutta la zona il limite di 30 km/h e nelle "play street" i bambini che giocano hanno la precedenza.

Friburgo - il quartiere Vauban



Vienna Bike City è un complesso edilizio di 99 appartamenti. È stata data la priorità alla bicicletta: nel quartiere hanno trovato posto una officina per le riparazioni, spazi per il parcheggio sicuro, grandi ascensori ed il numero di parcheggi auto è la metà degli standard abituali. Il numero di richieste ha condotto la municipalità a progettare una seconda Bike City con 250 appartamenti. Sempre a Vienna è stato realizzato l'Autofreie Mustersiedlung, un complesso di 244 appartamenti per inquilini che si sono impegnati per iscritto a non possedere l'auto.

Lo spazio sottratto alle auto è dedicato a strutture comuni: officine per riparare le bici, giardini, sauna, spazi gioco per bambini e un centro per i giovani.



Amburgo - Hafen City

Amburgo Hafen City è un progetto urbanistico per la riqualificazione di un quartiere di 155 ettari nelle aree dismesse del porto. Il recupero, iniziato nel 2002, ha portato ad Hafen City circa 1400 persone, che dovrebbero diventare 12.000 entro il prossimo decennio. Il quartiere prevede un utilizzo misto (residenziale, lavorativo, per servizi e luoghi di divertimento) ed è stato progettato a misura di pedoni e di ciclisti, con una fitta rete di percorsi dedicati e un forte potenziamento del trasporto pubblico (bus, navi ad idrogeno, una linea metro sotterranea e una superficiale).

Stoccolma La città ha ottenuto il riconoscimento di "Capitale verde europea 2010": il 68% di tutto il suo territorio è verde, vi sono 760 chilometri di piste ciclabili ed è in programma il loro raddoppio entro il 2020. Nel centro oltre l'80% degli uffici favorisce l'uso della bicicletta con incentivi e altre facilitazioni, mentre nelle zone residenziali il limite di velocità va dai 30 ai 50 km/h. Da alcuni anni nel centro vi è un pedaggio di ingresso per le auto.



Zurigo - trasporto sull'acqua

Zurigo Mehr als wohnen (Più che abitare) è un nuovo eco-quartiere per vivere, lavorare e passare il tempo libero: 460 appartamenti, 3 centri per anziani non autosufficienti, 150-200 posti di lavoro, scuola. Oltre a forme alternative di coabitazione (co-housing) è dato spazio alla ciclabilità con 1340 parcheggi per biciclette e solo 147 per le auto. Il progetto sarà realizzato entro il 2015.

Amsterdam è "la città dei ciclisti", con oltre 400 km di piste e 7 biciclette ogni 10 abitanti. Una delle più importanti espansioni urbane in corso è il quartiere Zuidas, che occuperà 2.5 km quadrati destinati ad uso residenziale (20 mila persone) e lavorativo (50 mila).

È previsto l'interramento di molte infrastrutture di trasporto per incrementare la vivibilità degli spazi in superficie.

Il sistema prevede una forte rete di trasporto "dolce" e l'intermodalità con la bicicletta: l'obiettivo è quello del 50% di trasporti con mezzi pubblici e del 20% con la bicicletta.

A **Copenaghen** la rete ciclabile si estende per 349 chilometri, quasi 8 metri ogni 10 abitanti. Il quartiere di Nordhavn (una zona portuale di 300 ettari, ora dismessa) verrà riqualificato e il traffico sarà per un terzo ciclabile, per un terzo motorizzato e un terzo utilizzerà il trasporto pubblico.

L'AQUILONE

VICOLO STELLA 2 - 37121 VERONA - TEL. FAX 045 591747

LIBRERIA
PER RAGAZZI

GITA AL LAZZARETTO PER LA GIORNATA DI PRIMAVERA

La Fiab e il FAI insieme per il recupero dei monumenti

di *Gabriella Formilli*

La nostra collaborazione col FAI, Fondo Ambiente Italiano, è iniziata quest'anno con la partecipazione alla 18° Giornata di Primavera.

Il FAI, fondazione nazionale per la tutela, conservazione e gestione dei beni di interesse storico, artistico e naturalistico, cura ogni anno l'apertura e la visita di un monumento poco noto o normalmente non aperto al pubblico.

Il 28 marzo abbiamo così organizzato una bicicletтата il cui tema era "le vecchie Dogane a Verona". Abbiamo visitato la Fabbrica della Dogana, ai Filippini, ora sede della Soprintendenza per i Beni Storici Artistici ed Etnoantropologici.

L'edificio fu realizzato in solo anno (1745-1746) su progetto di Alessandro Pompei e si articola intorno ad un ampio cortile rettangolare ornato da un imponente colonnato a due piani. E' un'opera grandiosa e la più importante del Settecento veronese. Abbiamo visitato anche il laboratorio di restauro, dove opere di grande interesse vengono "curate" dagli specialisti, che quel giorno ci hanno spiegato le varie tecniche applicate.

Poi ci siamo spostati in riva all'Adige, ove era stato costruito nel 1792 un molo fluviale e un retrostante magazzino (distrutto da un bombardamento nel 1945).

Era la "Dogana d'Acqua", ora sede del Canoa Club. Abbiamo poi completato la nostra mattinata culturale con una bicicletтата al Parco Adige Sud, ove si trova un'altra "Corte Dogana", risalente al 1100 circa, così chiamata perché ha ospitato la dogana delle merci trasportate sull' Adige dal medioevo fino alla costruzione di quella cittadina.

Ora rimane solo una chiesetta romanica. Proseguendo, abbiamo raggiunto il vicino Lazzaretto, tempietto rotondo di scuola sanmicheliana, costruito tra il 1549 e il 1625, giusto in tempo per la grande peste del 1630 di manzoniana memoria. L'itinerario ci è stato suggerito dalla nostra socia architetto Anna Braioni, esperta di architettura del paesaggio, autore di numerosi studi sul territorio veronese.

Anna ci ha accompagnato nella bicicletтата e con le sue spiegazioni approfondite e chiare, ha saputo coinvolgerci tutti. Ha partecipato alla bicicletta anche la prof.ssa Annamaria Conforti, Capo Delegazione FAI, che dialogando con Anna ha stimolato un dibattito interessante e vivace.

Ringraziamo le nostre due "Anne" per averci donato l'occasione di apprezzare una parte di Verona così bella e fruibile ma purtroppo dimenticata.



Vecchia stampa del Lazzaretto



L'Arch. Braioni illustra il Lazzaretto ai partecipanti

Continuiamo la nostra collaborazione col **FAI** aiutando nella raccolta delle firme per segnalare il Lazzaretto come "Luogo del Cuore", iniziativa di cui ci ha parlato la professoressa Conforti.

Il Lazzaretto, afferma la professoressa, se pur ferito da tante ingiurie, con il nitore di quella sua architettura circolare diventa una sorta di miraggio: un'apparizione magica immersa nell'incantevole paesaggio dell'ansa dell'Adige e nella splendida vegetazione delle sue rive.

Ebbene, proprio per la posizione defilata (peraltro facilmente raggiungibile), ben pochi veronesi conoscono quest'opera, il cui valore architettonico, storico e ambientale è degno del massimo rispetto.

Si potrà firmare in sede, negli orari di apertura, per tutto settembre o durante le biciclettate.

Si può firmare anche su www.iluoghidelcuore.it



IL NUOVO FILOBUS RISCHIA DI PEGGIORARE IL TRASPORTO PUBBLICO URBANO

La filovia: con i fili e senza masse

di Donatella Miotto



1970: Io sono piccola e le filovie sono il lavoro del mio papà, capodeposito dell'Apt. Le filovie sono quelle che portano in provincia, rosse, lunghe, e con quelle tiracche che ricordavano le bretelle degli zii. Quando c'erano i temporali, i rami più alti degli alberi cadevano sui fili e interrompevano la linea. Allora, anche di notte, papà doveva correre sul posto con la sua squadra. Qualche anno dopo i fili sono spariti dalle strade e anche le bretelle dei signori panzuti sono state messe in naftalina.

2010: Milioni di euro hanno viaggiato fra Roma e Verona, a bordo della progettata filovia, per ben tre volte. Il finanziamento di 128 milioni di euro, pronto per il vecchio progetto di metro-tramvia che si interfacciava con il sistema ferroviario, come è noto è stato perso. Concesso a favore del progetto filovia per un ammontare ridotto a 86 milioni, è stato prima cancellato a fronte del mancato avvio

dell'opera e infine nuovamente accordato grazie all'insistente diplomazia leghista. Chi spera che la città del futuro si orienti a una mobilità sostenibile sarà stato contento: che sia tramvia o filovia, pensavamo, va tutto bene purché si faccia anche a Verona qualcosa che somiglia a un trasporto pubblico di massa. Immaginavamo infatti ingenuamente che i nuovi, potenti mezzi, (ancorché con le antiche "tiracche", di cui si spogliano per indossare un bell'inquinante motore diesel, in centro storico), si sarebbero aggiunti ai normali autobus urbani: più corse, più scelta, più velocità. Macché, sarebbe stato troppo bello!

"Il nuovo sistema filoviario prevede l'eliminazione delle tratte delle linee su gomma che sono in sovrapposizione alle tratte del nuovo sistema" spiega la relazione tecnica redatta da Sisplan, azienda specializzata nella pianificazione dei sistemi di trasporto alla quale l'Amt ha commissionato uno studio. Ciò significa che le linee che ora collegano direttamente quartieri e centro saranno tagliate in corrispondenza dell'inizio delle tratte filoviarie, con una perdita complessiva di circa un terzo di chilometri di percorrenza. Per dirne una, la linea 21 potrebbe essere eliminata dall'ospedale di borgo Roma a Ca' di Cozzi. Resterebbero i due monconi periferici, per questa e per tutte le altre linee che si sovrappongono al nuovo sistema. Un po' come quelle code di lucertola che, staccate dal corpo della poverina da un monello, continuano a muoversi da sole. Insomma, chi dalla periferia vorrà raggiungere il centro dovrà prendere il bus, fare poche fermate, scendere, attendere l'arrivo della filovia e finalmente risalire per giungere alla meta. "Una notevole penalità per l'utenza che attualmente dispone di servizi diretti verso il centro" ammette lo stesso studio Sisplan. D'altra parte la scomodità è evidente: pensiamo a questi scambi nei giorni di maltempo. Pensiamo ai genitori con bambini e passeggeri. Pensiamo agli anziani. Si risparmierà tempo, almeno? No.



Vecchio filobus anni '70

Prima di tutto perché i nuovi mezzi non godranno di corsia preferenziale, condividendo gran parte dei percorsi con le auto private: la filovia viaggerà a una media di 17 km/ora, contro gli 11 - 12 km/ora dei bus attuali (le nostre biciclette resteranno concorrenziali!). Per l'utenza dei quartieri periferici, penalizzata dai tempi di attesa e di trasbordo da un mezzo all'altro, spesso il tempo di percorrenza complessivo peggiorerà. Ma molto dipenderà da come sarà organizzato il servizio: nell'ipotesi migliore si risparmieranno mediamente 1,4 minuti (cioè 84 secondi, wow!) rispetto al servizio odierno. Nell'ipotesi peggiore ci sarà invece un ritardo medio di 1,2 minuti; ma per chi utilizzerà anche i mezzi extraurbani il ritardo medio

Panorama di Verona da Castel San Pietro



Filovia degli anni in bianco e nero



Due modelli di filobus moderni



arriva a 6 minuti e oltre. Si parla di ipotesi perché la domanda ancora aperta che determinerà i tempi effettivi di viaggio è: dove tagliare la linea del bus tradizionale per trasbordare gli utenti sulla filovia?

Le ipotesi allo studio sono due:

1) l'attestamento ai nodi periferici: (per es. per chi viene da nord a Ponte Crencano, per chi viene da est al capolinea di via Dolomiti); in tal caso si allungheranno i tempi di viaggio, penalizzando l'utenza, ma il maggior numero di km-bus tagliati consentirebbe un maggior risparmio di gestione.



Un interno spazioso

2) l'attestamento ai nodi di interscambio più centrali, coincidenti con servizi a più alta frequenza (per es. da nord l'ospedale Maggiore, da est Porta Vescovo); questa scelta ottimizza i tempi dei viaggiatori ma, consentendo una parziale sovrapposizione delle linee, costa decisamente di più.

Per chi proviene dai quartieri e dai comuni a sud del centro cittadino poi, nessuna delle due soluzioni darebbe risultati accettabili, non arrivando a servire l'area dei poli scolastici gravitanti in zona Cittadella che ora possono contare su un servizio diretto.

Anche a causa di questo "nodo", lo studio conclude che "il nuovo siste-

ma è in grado di assorbire l'utenza (...) eccetto che nell'ora di punta dei giorni scolastici dove il servizio previsto è insufficiente".

Il filobus può infatti accogliere a bordo non più di 140 persone, contro le 200 circa di una normale tramvia.

Insomma, non solo non si risparmia tempo, ma ci sono problemi di capienza: dalle 7 alle 8 non ci si sta.

L'obiettivo di spostare quote consistenti di passeggeri dal mezzo di trasporto privato a quello pubblico non è raggiungibile con questi mezzi.

Bel risultato, non c'è che dire, per un moderno trasporto pubblico di massa, che costerà ai veronesi 78,5 milioni di euro, che dovranno aggiungersi agli 86 di finanziamento statale (senza contare il recente aumento del costo di biglietti e abbonamenti).

Sarà anche per tutto questo che non tutti hanno esultato alla notizia del rinnovo del finanziamento di un progetto che, rispondendo alla politica del fare, rischia di esser fatto gran male.

Non resta ora che sperare in un politica di "riduzione del danno", che eviti il taglio pressoché totale dei nostri cari vecchi autobus.

E che contenga possibilmente anche l'inevitabile, cospicuo taglio dei posti di lavoro di chi questi bus li guida.

Un autobus doppio



Pedali diversi

di Andrea Bisighin

Senza fretta

Immolare
le intemperanze di un tempo
alla carezza del vento
in ogni momento...
nella canicola estiva
sotto la pioggia cattiva

Squarciare nuovi orizzonti
dove si occultano
infuocati tramonti

Spingere forte
sul tuo pedale
ed evadere dalla noia mortale
di una vita
pretesa
normale

Far da gregario al tempo
nel suo centellinare
Inesorabile e lento

Ravvivare i sogni
dei bambini di ieri
nella consapevolezza
della forza dei propri pensieri

Andare in bicicletta

Senza più nessuna fretta

La patente del ciclista

di Lidia Merlin

Coordinatrice della commissione di educazione alla mobilità sostenibile

La Polizia Municipale di Verona da tantissimi anni promuove l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole. Tra le attività più recenti una riguarda "la patente del buon pedone e del buon ciclista".

In genere in ogni scuola aderiscono a questa iniziativa solo alcune classi, invece nell'Istituto Comprensivo Levi di Cadidavid - Palazzina l'educazione alla sicurezza stradale è stata attuata come progetto formativo per tutto l'Istituto in tutte le classi delle scuole elementari e nelle prime medie, per un totale di 38 classi con circa 700 alunni.



Una lezione teorica



Esercitazione pratica



La patente consegnata

Nel periodo da febbraio a maggio 2010 i tecnici del nucleo di educazione stradale della Polizia Municipale hanno insegnato ai bambini/e e ai ragazzi/e di tutte le classi le regole del pedone e a quelli delle classi quarte, quinte e prime medie anche le regole del ciclista.

Per conseguire la patente del ciclista, valida per tre anni, in ogni classe sono state programmate due ore di teoria con i vigili, il test sui segnali stradali e la conoscenza della bicicletta, ed infine la prova pratica di abilità nei cortili delle scuole. La partecipazione di tutte le classi dell'Istituto si è realizzata in quanto da anni è attiva la Commissione per l'educazione alla mobilità sostenibile formata da insegnanti che lavorano insieme ai genitori, al Dirigente Scolastico, all'Ecosportello del Comune di Verona, alla Polizia Municipale, all'Ulss 20 e alla Quinta Circoscrizione: essa lavora per favorire gli spostamenti autonomi nel quartiere a piedi o in bicicletta dei bambini/e e dei ragazzi/e.

L'obiettivo educativo è rendere la strada una quotidiana risorsa per crescere e non solo un pericolo da evitare.

I risultati che nel tempo si sono ottenuti sono il frutto del forte coinvolgimento personale dei partecipanti, che costituiscono una rete efficace di lavoro.

È significativo riscontrare che se sul territorio e nelle scuole il tema è sentito, le attività che vengono proposte trovano un ottimo terreno di crescita.



Gite e appuntamenti d'autunno

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

Biciclettata

Sabato 18 settembre Solo soci
Donatella Miotto
Pedalata ciclosofica
Informazioni in sede.

Cicloescursione

55 km ●●●●○

Sabato 25 settembre Solo soci
Giulietta Tambara e Tiziano De Togni
Nella foresta della Carpaneta
Una giornata a Mantova visitando la foresta della Carpaneta. Pranzo al sacco.
Partenza da Isola della Scala - Piazza Martiri ore 8.30 e rientro ore 17.
Informazioni in sede.

Ciclomanifestazione

120 km ●●●●○

Sabato 2 e domenica 3 ottobre Solo soci
Beccaletto Roberto
Dal Tiziano al Giorgione
Ciclomanifestazione promossa dalle Associazioni Fiab del Veneto nelle Prealpi Bellunesi tra Pieve di Cadore e Castelfranco Veneto. Posti limitati. Informazioni in sede.

Cicloescursione

70 km ●●●●○

Domenica 10 ottobre Solo soci
Alberto Bottacini e Bruno Murari
Nella terra della mela
Da Zevio a Perzacco e Belfiore visitando

luoghi storici e chiedendo agli amministratori la realizzazione della pista ciclabile sull'argine dell'Adige.
Partenza dalla sede ore 9 e rientro ore 18.
Pranzo al sacco. Informazioni in sede.

Cicloescursione

35 km ●●●●○

Domenica 10 ottobre Per tutti
Marco Passigato
EnerGita, visita al campo eolico AGSM di Casoni di Romagna
Una bellissima discesa in bici dai crinali dell'apennino Bolognese dopo aver visitato 16 grandi pale eoliche. Iniziativa in collaborazione con Università ed AGSM Bici+Bus, pranzo al sacco, iscrizione in sede
Partenza ore 7,30 e rientro ore 19,30

Iniziativa

Venerdì 15 ottobre Per tutti
Ciclista illuminato - Pedali nella notte
Iniziativa degli Amici della Bicicletta di Verona per promuovere la visibilità dei ciclisti. Informazioni in sede.

Cicloescursione

40 km ●●●●○

Domenica 17 ottobre Solo soci
Elisa Casarotti e Luciano Zamperini
Su e giù per la Val di Fiemme
Una dolce e lenta pedalata lungo il torrente Avisio e sulla pista della Marcialonga.

Faranno da cornice bellissime montagne. Pranzo al sacco. Posti limitati.
Partenza ore 7,30 e rientro ore 19,30.
Iscrizioni dal 20 settembre.

Iniziativa

Sabato 23 e domenica 24 ottobre Per tutti
Festa Ruotalibera
Vedi spazio sottostante

Speciale mtb

60 km ●●●●○

Domenica 31 ottobre Solo soci
Alessandro Troiani
Dalla città al Monte Santa Viola
Escursione fra contrade e paesi della Bassa Lessinia.
Pranzo al sacco.
Partenza ore 9 dalla sede e rientro ore 17.
Obbligo del casco.
Informazioni in sede.

Cicloescursione

60 km ●●●●○

Domenica 7 novembre Solo soci
Guido Dosso
Andiamo a recioliar
Tra colline e vigneti immersi nella fantastica tavolozza dei colori autunnali.
Pranzo al sacco.
Partenza dalla sede ore 8,30 e ritorno ore 16,30.
Brevi tratti di sterrato.
Informazioni in sede.

Seconda festa di



Il 23 e il 24 ci sarà la Seconda festa di Ruotalibera. Come lo scorso anno saremo ospiti del Circolo ArciMontorio che ci ospiterà nei locali della sua sede in via dei Peschi, 6 a pochi passi dal laghetto Squarà e dalla Chiesa Vecchia.

Il programma di quest'anno sarà ancora più ricco dello scorso anno, prevedendo, oltre al buon cibo, escursioni in bicicletta, rigorosamente senza cambio, caccia al tesoro, animazione per i ragazzi, visita guidata ai fossi di Montorio, proiezione di filmati e diapositive e spettacolo serale.

Sarà l'occasione per ritrovare vecchi amici di pedalate e parlare di quelle future.

Ecco il programma di massima:

Sabato 23 ottobre

ore 16,00 apertura festa
ore 16,30 incontro con il presidente
e con gli ospiti
ore 17,30 proiezione filmati e diapositive
ore 19,00 apertura cucina
ore 21,00 spettacolo

Domenica 24 ottobre

ore 10,00 inizio pedalata
ore 12,00 apertura cucina
ore 14,30 visita guidata ai fossi
ore 15,00 caccia al tesoro in bici
ore 16,00 proiezione filmati e diapositive
ore 17,00 racconti in bicicletta
ore 19,00 apertura cucina
ore 21,00 animazione

Il programma potrà subire variazioni nei prossimi giorni.

Per vedere il programma definitivo visita il sito www.amicidellabicicletta.it o vai in sede negli orari di apertura.

UNA BEVANDA NATURALE RICCA DI MINERALI, DISSETANTE E CORROBORANTE

Il succo di mela: ideale per gli sforzi

di Paolo Pigozzi - Medico

Le giornate si accorciano, ma si possono fare ancora belle gite. Cosa mettere in borraccia?

Proviamo il succo di mela.

Il succo della mela è davvero un concentrato delle proprietà salutari di questo frutto.

La ricchezza di minerali (è abbondante il potassio, importante per il lavoro muscolare, ma non mancano ferro, calcio e fosforo) fa del succo di mela una bevanda dissetante e corroborante, particolarmente adatta a ristorare l'organismo durante e dopo sforzi fisici oppure in seguito a sudorazioni abbondanti.

Esistono in commercio ottimi succhi di mela di produzione biologica. In questi prodotti la concentrazione di zuccheri si aggira intorno al 10%.

Per la preparazione di una borraccia da bere durante la pedalata (dove dunque le esigenze di reidratazione dell'organismo devono essere soddisfatte con la massima rapidità), occorre tener presente che la concentrazione ottimale di zuccheri in una bevanda per gli sportivi non dovrebbe superare il 4-5%.

Concentrazioni superiori ne rallentano infatti l'assorbimento.

Come fare, dunque?

Semplice: basta riempire metà borraccia con ottimo succo di mela e l'altra metà con acqua (del sindaco, mi raccomando!)



PROPRIETÀ BENEFICHE

Il succo di mela è una bevanda perfetta da offrire ai bambini: il suo sapore gradevolissimo permette di proporre una bibita sana e dalle caratteristiche nutrizionali elevate, che può senz'altro sostituire con vantaggio le bevande gasate, troppo ricche di saccarosio e di additivi e povere, al contrario, di minerali. Il succo di mela è utile anche agli adulti che ne apprezzeranno, oltre all'aroma e al sapore, anche le proprietà diuretiche, la capacità di eliminare gli acidi urici e di depurare l'organismo da tutte le scorie tossiche.

farmacia
BORGOMILANO

Corso Milano, 69
VERONA tel. 045 574192



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

unicef

ACP

IBFAN

LA BICISTAFFETTA FIAB 2010 SULLA CICLOVIA DEI BORBONI

Bari - Napoli coast to coast

di Massimo Muzzolon

La FIAB la chiama Bicistaffetta, ma qui di atleti che si danno il cambio passandosi il testimone non ce ne sono. Si pedala tutti insieme dal primo all'ultimo chilometro e se qualcuno lascia il gruppo è solo perché ha finito le ferie o le energie. Quindi il termine va inteso nell'accezione originaria, quella delle staffette che un tempo, a piedi o a cavallo, portavano ordini e messaggi. E infatti proprio questo è l'obiettivo dei ciclo-staffettisti: far conoscere a cittadini e amministratori dei territori attraversati le potenzialità del turismo in bicicletta. Viaggiano cavalcando destrieri d'acciaio per promuovere Bicalitalia, la rete di percorsi ciclabili nazionali ideata dalla FIAB.

Quest'anno la Bicistaffetta ha percorso la Ciclovia dei Borboni, cioè l'itinerario 10 di Bicalitalia che, per antichi tracciati e vie secondarie, collega l'Adriatico al Tirreno da Bari a Napoli. La carovana dei cicloturisti ha pedalato con bagagli al seguito dal 12 al 16 giugno lungo l'itinerario minuziosamente descritto, corredato di altimetrie e cartografie, in un'apposita cartoguida scaricabile dal portale turistico della Regione Puglia (www.viaggiareinpuglia.it (home page sezione cicloturismo)). L'intero percorso, di cui sono disponibili anche le tracce GPS, è stato individuato nell'ambito del progetto di cooperazione internazionale CYRONMED (Cycle Route Network of the Mediterranean) promosso e coordinato dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia. Al progetto ha collaborato anche la FIAB che ha prestato



La foto di gruppo dei partecipanti

il supporto tecnico specialistico. Ora si attende che le amministrazioni locali installino l'apposita segnaletica turistica e di direzione.

L'itinerario di circa 360 km, che i ciclo-staffettisti hanno percorso in 5 giorni, corrisponde al miglior percorso stradale oggi esistente per andare da Bari a Napoli in bicicletta e tocca diverse località di grande fascino e di notevole interesse storico e artistico. Lasciando il capoluogo pugliese ci si dirige, tra uliveti e vecchie masserie, verso Bitetto e Ruvo di Puglia, famosi per le loro cattedrali romaniche. Si attraversa l'assolata regione dell'Alta Murgia - oggi Parco Nazionale - e si raggiunge Castel del Monte, posto su un'altura che domina un vasto panorama. Da qui si prosegue con un continuo alternarsi di lunghe salite e veloci discese verso la Basilicata più profonda attraverso

le storiche città di Venosa, Melfi, Rionero in Vulture, Atella, Ruvo del Monte. All'ingresso nella verde Irpinia si supera lo spartiacque appenninico sulla Sella di Conza e ci si addentra nei territori colpiti dal terremoto del 1980 passando da Teora, Lioni e Montemarano, il paese della tarantella, per arrivare nel capoluogo Avellino. Si affrontano quindi gli ultimi rilievi dell'intera Ciclovia per raggiungere Forino, Lauro e l'antichissima città di Nola posta nella fertile piana a nord del Vesuvio. I chilometri finali sono i più problematici per il traffico e il caos che già preannuncia la metropoli campana. Attraverso Marigliano e Pomigliano d'Arco si fa ingresso in città per la Porta Capuana fino ad arrivare in faccia al Golfo di Napoli.

Inutile dire - a questo punto - che anche chi scrive ha fatto parte della variegata comitiva dei 54 sciagurati, esponenti dei gruppi FIAB di tutta Italia, che sotto un sole cocente ha percorso l'ex Regno delle Due Sicilie coast to coast. Guidati dai baresi Emanuele Venezia e Lello Sforza, che hanno curato il percorso nei minimi dettagli il primo e l'organizzazione e i rapporti con le amministrazioni il secondo, e generosamente assistiti da altri componenti di Ruotalibera Bari, avremmo anche potuto proseguire a oltranza se non ci fosse stato di mezzo il mare a fermarci. Ma una volta giunti a Napoli ci attendeva un'altra avventura di cui la Bicistaffetta è stata solo il prologo: l'intramontabile Cicloraduno nazionale FIAB a Paestum e nel Parco Nazionale del Cilento.

SCHEDA TECNICA

Tappa 1: Bari - Castel del Monte (km 70)
dislivello in salita m 640

Tappa 2: Castel del Monte - Melfi (km 88)
dislivello in salita m 1270

Tappa 3: Melfi - Caposele (km 78)
dislivello in salita m 1400

Tappa 4: Caposele - Avellino (km 69)
dislivello in salita m 1170

Tappa 5: Avellino - Napoli (km 70)
dislivello in salita m 540



17-20 giugno 2010 - 23° CICLORADUNO NAZIONALE FIAB TRA NATURA MITI E SAPORI

Nel Parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano

di Laura Costantini

Quando seppi che quest'anno il Cicloraduno nazionale FIAB si sarebbe tenuto nel Cilento, decisi subito che vi avrei partecipato perché desideravo tornare, a distanza di diciott'anni dal cicloraduno di Agropoli, a pedalare in quelle meravigliose terre.

Ma poi, al momento dell'iscrizione, ebbi un attimo, (molto breve, a dire il vero!) di esitazione, nel pensare all'attraversamento in bici di quei paesi, probabilmente congestionati dal traffico automobilistico. Forse è stato per "acclimatarci" con ciò che gli amici mestrini, nella prima mattinata di mercoledì 16 giugno, giorno della nostra (mi riferisco a noi veronesi) partenza, ci hanno fatto fare un attraversamento, con la bici a mano, della tangenziale, all'imbocco del casello di Padova est, dove ci aspettavano. Per fortuna la bandiera della FIAB, così fieramente sventolata, ci ha permesso di arrivare sani e salvi alla meta (il pullman con il relativo carrello portabici) e d'iniziare il lungo viaggio fino ad Agropoli.

Nella mattinata di giovedì visitiamo l'area archeologica di Paestum, accompagnati dal signor Angelo, una guida turistica che, con una passione ed una competenza davvero invidiabili, ci avvince nel raccontarci degli antichi abitanti di queste terre, che lasciarono preziose testimonianze del loro passaggio: i templi greci, così meravigliosamente conservati.

Avremo successivamente modo di ammirarli in ogni momento della giornata: maestosamente sfolgoranti in pieno giorno, rosseggianti al crepuscolo, illuminati dall'argentata luce lunare. Il giovedì po-



Gruppo multicolore

meriggio, dopo l'arrivo dei valorosi partecipanti (le temperature intorno ai 45° li hanno messi a dura prova!) alla bici-staffetta lungo la via dei Borboni, da Bari a Napoli, s'inaugura ufficialmente il 23° Cicloraduno nazionale FIAB, alla presenza delle autorità e degli organizzatori: sono il presidente ed i soci volontari dell'associazione Cycling Salerno, coadiuvati dai Cicloverdi di Napoli e da altre associazioni campane, che ci accompagneranno in queste giornate alla scoperta del parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano, un territorio protetto di 181.048 ettari.

Giusto il tempo di salutare i vecchi amici, provenienti da ogni parte d'Italia ed anche qualcuno dall'estero e poi via, in sella alle nostre amate bici, percorrendo itinerari di diversa lunghezza e difficoltà, lungo il litorale e nell'entroterra, su strade asfaltate e su sterrati, pronti a stringere nuove amicizie, a condividere la passione per il cicloturismo e gli ideali della FIAB. Il percorso facile ci porterà all'oasi dunale ed alla baia di Trentova.

Sostiamo in una pineta: ci spiegano che negli scorsi anni è stata ripulita perché era divenuta una discarica a cielo aperto ed un parcheggio per raggiungere velocemente il mare. Sulla spiaggia limitrofa viene costantemente monitorato il passaggio delle tartarughe caretta caretta, provenienti dal Mar Egeo, durante la deposizione delle uova.

Giunti ad Agropoli, lungo il porticciolo ci attende un ristoro e poi si riparte: quando incrociamo quelli del percorso medio, lungo la litoranea, mentre si stanno dirigendo verso il luogo del rinfresco, con il sorriso sulle labbra diciamo loro che il buffet è in realtà già terminato, ma nessuno probabilmente ci crede e ricambiano tutti il sorriso.

Solo uno pare crederci e sogghigna: chissà, forse è un veterano dei cicloraduni e sa che, a volte, inconvenienti di questo

In salita gruppo sfilacciato



genere possono accadere! Il venerdì mattina c'è un continuo via vai, di fronte ai maestosi templi, per caricare le bici sui pullman. Quando l'autista che trasporta il gruppo che farà il giro impegnativo, che si snoda tra la valle del Calore ed i Monti Alburni, sente quale sarà l'itinerario che percorreremo in bici, ci conforta dicendo che per lui era stato duro, a suo tempo, farlo col bus, figuriamoci in bici!

Ma noi, indomiti argonauti, non ci lasciamo intimorire dalle sue parole perché già conosciamo le altimetrie che ci aspettano, dopo averle attentamente lette sull'opuscolo che ci era stato consegnato il primo giorno, all'accoglienza dei partecipanti. Ed eventualmente, per chi proprio non ce la facesse, c'è la possibilità di salire sul pulmino che fa da servizio scopa e che, nei momenti più afosi della giornata, ci rifornisce prontamente di acqua. A proposito: per quasi l'intero percorso l'autista ci diletta con una musica così soave che qualcuno tra noi commenta che, in realtà, essa serve a "pungolare" gli ultimi che arrancano un po' sulle salite, stimolandoli a pedalare più svelti, per ritrovare finalmente la quiete del paesaggio. Ma se conosciamo bene le altimetrie, ciò che invece ci stupirà sarà l'improvviso apparire, dopo una curva, di un borgo arroccato, la passeggiata su e giù per le vie del paese, salutano gli abitanti che ci accolgono, un po' stupiti, con un sorriso sull'uscio di

Bici, cibi e storia



casa, oppure un tratto di strada in discesa che, dopo una delle numerose salite, si snoda in mezzo ad una ricca vegetazione mediterranea, regalandoci un'ombra rinfrescante.

Quando ormai, verso le prime ore del pomeriggio il caldo e la stanchezza cominciano a farsi sentire, ecco improvvisamente apparire intere colline ricoperte da ginestre in fiore, che ci fanno dimenticare tutto il resto!

È davvero emozionante pedalare in mezzo a queste macchie di un giallo intenso, che diffondono un profumo inebriante! E che dire poi dei solerti abitanti di Roscigno che, dalla bimba alla signora anziana del paese si prodigano a rifocillare noi ciclisti un po' stanchi, molto sudati, ma immensamente felici!

Il sabato mattina la maggior parte dei partecipanti decide di percorrere la strada costiera, passando per il delizioso paese di Acciaroli, così caro ad Hemingway, per giungere fino a Pioppi, sede del museo del mare e della dieta mediterranea dove, prima del pranzo, molti di noi ne approfitteranno per un bel tuffo nel mare, facendosi cullare tra le onde di questa limpide acque del Cilento.

Ed eccoci finalmente giunti alla tanto attesa cena di gala: si tiene nella splendida cornice del castello di Agropoli, situato sulla sommità del paese, sovrastante il porticciolo. La serata, oltre ad offrire



Appiedati nel borgo antico

i genuini sapori della cucina cilentana, viene allietata dalle note di un simpatico gruppo che canta, balla e suona musica popolare: in un batter d'occhio, molti di noi sono già in pista a ballare tarantelle, scatenandosi in movimenti frenetici fino a tarda notte.

E domenica, ultimo giorno di questo cicloraduno, la dea Hera ci proteggerà, permettendoci di arrivare quasi in tempo ad un caseificio dove si produce la famosa mozzarella di bufala campana, prima che si scateni un improvviso acquazzone. E lì ci attende una piacevolissima sorpresa: degli esperti pizzaioli, giunti appositamente da Napoli, sforneranno in continuazione da due forni a legna delle saporitissime pizze che, unite ai vari arancini, delizieranno il palato di noi, ahimè, sempre affamati ciclisti!

E, per concludere, un piccolo suggerimento viene dato dalla nostra mitica e cara Nelda, che ha recentemente superato quattro ventenni e continua imperterrita a fare programmi con la sua affezionata bici: *"...i percorsi facili erano troppo brevi e davvero troppo facili: l'anno prossimo, al cicloraduno di Torino, meglio scegliere solo quelli medi!"*

Forse di questo cicloraduno ci si ricorderà anche di qualche intoppo nell'organizzazione (i pullman che l'ultima sera tardavano ad arrivare, sia per prendere che per portare i partecipanti nei rispettivi alberghi) ma, come disse, salutandomi, una cara amica napoletana conosciuta in quest'occasione: "Quando noi meridionali combiniamo qualche pasticcio, alla fine sappiamo sempre come farci perdonare!" Grazie, cari amici campani, per averci fatto conoscere ed apprezzare questa vostra meravigliosa terra, attraverso il lento incedere della bicicletta!



TORNA ANCHE QUEST'ANNO IL TOCATÌ E GLI ADB SARANNO PRESENTI

Una caccia al tesoro in bicicletta

di Luigia Pignatti



Venerdì 24 settembre a partire dalle 20.30 si svolgerà nel centro storico di Verona l'annuale **Caccia al Tesoro in Bicicletta** organizzata dagli Adb e aperta a tutti coloro che vogliono ritrovare il gusto di giocare e scoprire le tracce per arrivare al Tesoro: risolvendo enigmi, rebus, indovinelli, giochi di parole, disegnando, inventando, cantando ecc. e soprattutto spostandosi solo in bici partendo da Piazza Erbe e girovagando per il bellissimo centro di Verona.

La Caccia è allestita all'interno dell'ottavo TOCATÌ, il festival di tre giorni dedicato ai giochi tradizionali e di strada, promosso e organizzato dall'AGA (Associazione Giochi Antichi) di Verona, manifestazione che richiama ormai ogni anno 250.000 persone nella nostra città.

Le iscrizioni si raccolgono nella sede degli Amici della Bicicletta (non è necessario essere soci) telefonando o andandoci di persona a partire da lunedì 13 settembre nei giorni e orari di apertura.

Attenzione: non si accettano iscrizioni alla Caccia via posta elettronica (e-mail).

La Caccia è aperta alle sole persone adulte, di età superiore ai 18 anni. Le squadre saranno 8, composte di 12 persone ciascuna, per un totale di 96 partecipanti. Ci si può iscrivere in squadre intere o anche singolarmente. Le iscrizioni di solito durano fino al momento di partire, infatti l'anno scorso una squadra intera non è arrivata in tempo ed è stata sostituita con persone presentatesi la sera stessa della caccia. Di solito le richieste di iscrizione superano i posti a disposizione, ma l'organizzazione della Caccia è tale che per il momento non possiamo aumentare il numero dei partecipanti.



I partecipanti della passata edizione

Per giocare deve essere rispettato un regolamento distribuito a tutte le squadre (per esempio si deve essere leali, non si può fumare durante tutta la Caccia ecc.), oltre a rispettare le regole del codice della strada.

Quest'anno 2010 lo sfondo della Caccia trarrà ispirazione dai giochi tradizionali e da Gianni Rodari, in quanto ricorre il 90° anno dalla nascita e il 30° dalla sua scomparsa.

Il divertimento della Caccia non è tanto il Tesoro in sé, bensì il piacere di partecipare al gioco, di organizzarsi all'interno della squadra per cercare di essere più veloce delle altre a superare le diverse prove. Si mette alla prova la propria apertura mentale, la propria capacità di spaziare da una disciplina all'altra, la propria fantasia, immaginazione e creatività ma anche la capacità di socializzare e collaborare con gli altri della squadra.

Il gioco sottostà alle regole stabilite dalle organizzatrici: in caso di controversie sono loro che, senza possibilità di sindacare, giudicano e decidono.

Allora, vi aspettiamo il **24 settembre alle 20.30 in Piazza Erbe** e... buona Cacciainbici a tutti!

Alessia, Antonella, Laura, Lidia, Luigia & C.

Info a partire da lunedì 6 Settembre

- sul sito www.amicidellabicicletta.it
- presso la sede negli orari di apertura.

Il tavolo della giuria



DA SAN BONIFACIO ALL'OLANDA IN BICI PIÙ BUS PIÙ BATTELLO

Pedalata sulle acque

di Alessandro Battocchia

L'idea di proporre al nostro gruppo la ciclovacanza olandese mi è venuta in seguito ad una precedente esperienza fatta con mia moglie giusto nel 1999. Una vacanza ideale per un'associazione come la nostra: l'alloggio sul battello (in questo caso due, dato i 52 partecipanti) incuriosiva molti soci (come si mangia, chissà le stanze...) ed è stato proprio questo a creare poi un'atmosfera unica. I molti dubbi si sono sciolti una volta arrivati al porto di Amsterdam dove ci hanno accolto il sole e il sorriso delle due nostre guide: Barbara e Rith.



Bici in sosta e bandiera al vento

Abbiamo percorso 1300 km di bus, con tappa in Germania per un pernottamento a Heidelberg, ma il viaggio è stato piuttosto piacevole dato il simpatico servizio di "bordo": caramelle, bibite, brioches e... come non ricordare il caffè dell'autista? (ancora oggi c'è chi lo richiede!).

Giunti al molo abbiamo scaricato le nostre amate bici ed effettuato un breve giro per i quartieri limitrofi al centro, respirando già la "ciclabilità" olandese.

Il percorso da noi programmato aveva come punto di partenza Amsterdam per poi proseguire alla volta di Haarlem, Leiden, Delft, Rotterdam, Kinderdijk, Nieuwpoort e nuovamente ritorno a Amsterdam, con tappe di circa 40/50 km giornalieri.

Il tempo è stato veramente buono: solo



Foto di gruppo davanti ai tulipani

due mezz'orette di pioggerellina, tanto da inaugurare le mantelline acquistate proprio per il temuto tempaccio olandese. Alcuni temerari hanno voluto ripetere il "battesimo" nelle fresche acque del Mare del Nord quando siamo giunti sulla costa in sella alle nostre biciclette.

È difficile in poche righe descrivere tutto quello che abbiamo visto, per non parlare poi delle piste ciclabili e della cultura olandese legata alla bici.

Il gruppo è stato fantastico, nel rispetto delle regole e nella simpatia, e ciò ha reso piacevoli le giornate trascorse assieme. Una nota di merito va alle nostre guide Barbara e Rith che oltre all'accompagnamento lungo l'itinerario ci regalavano, nel dopo cena, un'ulteriore visita delle cittadine dove attraccavano i battelli.

Tanti i ringraziamenti ricevuti e questo ricompensa le tante preoccupazioni che abitualmente gli organizzatori tengono

in "testa" quando programmano una vacanza come questa.

Unica nota negativa l'infortunio accaduto a Silvestro caduto al termine di una escursione, procurandosi la frattura della spalla, fortunatamente avvenuta a fine viaggio. Bravissimo nonostante il dolore ad affrontare il viaggio di ritorno.

Un saluto a tutti gli amici che hanno voluto condividere con noi questa ciclovacanza.

Grazie a mia moglie Renata che mi segue sempre in queste avventure e mi supporta con il suo aiuto e il suo sorriso.

E che dire del piccolo Marco?

Nonostante i suoi sei anni ha affrontato questo viaggio in modo fantastico: mai un lamento, mai un pianto, anzi!

Con la sua simpatia e il suo sorriso è diventato la mascotte del gruppo.

Grazie ancora a tutti per avermi permesso di realizzare questo sogno.

Trasporto delle bici sui barconi



DAL BRENNERO A BRESSANONE PASSANDO DAL GROSSGLOCKNER

In Paradiso c'è ancora tanta neve

di Luciano Zamperini



Sulla via del Grossglockner

Nella mia incosciente sicurezza non ho mai dubitato della buona sorte.

Ma una fortuna come questa... E' andata! E di lusso! Non una goccia di pioggia o foratura e nessun errore di percorso nonostante la mia scarsa propensione a consultare la cartografia.

In questo manipolo, casuale e forse irripetibile come l'aggregazione delle nuvole, ciascuno si è dato spontaneamente un compito: Franco a "tirare", Giovanna, agli alloggi, Antonietta e Paola ai carboidrati, nel senso di gustose merendine, Leone agli zuccheri, ma solo del tipo Golia. Mimmo alla carburazione... attingendo ai Monopoli di Stato. Altrettanto attivi, al loro primo viaggio, Antonio, grimpeur di razza e Flavio, incontenibile di fronte ad un piatto di spaghetti.

A me, infine, l'onere di guidare i compagni e costretto ad inventarmi, ma solo se necessario e per il loro benessere, tutto ciò che potesse essermi sfuggito o sconosciuto.

Partiamo: il cielo è terso e trasparente e l'insolito privilegio di iniziare con la lunga discesa del Brennero ci mette addosso una tal entusiasmo da allontanare il pensiero degli oltre 5000 metri di dislivello che ci attendono.

Rapidamente scendiamo su Innsbruck attraversando un paesaggio segnato dall'inconfondibile profumo dei boschi e dalle cupole a cipolla delle chiese.

Lungo l'Inn la ciclabile infila paesini come perle e, a Jenbach, ci inoltriamo nelle verde Zillertal in leggero falsopiano a salire. In questo paesaggio lindo e se-

reno, da scampagnata domenicale, ci accompagna per qualche tratto anche uno sbuffante trenino a vapore.

La mattina scorre via così, dolce e leggera come la nostra andatura.

Numerosi gli incontri: sguardi incrociati per un attimo e subito perduti con un rapido saluto: Grüss Gott! Antonio, traduttore eclettico, è pronto, a modo suo, a ricambiare: "a'ssorreta".

A Zell am Ziller inizia la prima impegnativa salita: il Gerlospass.

Fa molto caldo ed il peso dei bagagli si fa sentire: anche Flavio sale bene nonostante abbia con sé, oltre all'indispensabile, anche tanti chili in più... "perché - precisa - non si sa mai".

Oltre un parapetto, una cascata espan-

de intorno una fresca ristoratrice, una tentazione alla quale cedo volentieri: mi fermo per ascoltarne il fragore ma anche nell'illusione di poter, in qualche modo, catturarne l'energia. La discesa ci regala un panorama unico: laggiù di fronte a noi le sontuose cascate di Krimmel ed alla nostra sinistra la Pinzgau, verde e sonnolenta, che percorriamo tra boschi e prati fioriti lasciandoci andare verso quei monti ancora innevati sui quali il pensiero ci deposita già e senza alcuna fatica.

Ci siamo: dopo un giorno di riposo speso pedalando in allegria attorno allo Zeller See, un tranquillo lago alpino, ora ci accingiamo ad attraversare gli Alti Tauri salendo verso il Grossglockner fino ai 2504 metri della "Hochtor".

Poco prima del passo, pedaliamo tra due alte muraglie di neve.

Tutto intorno a noi è di un tal bianco candido da sembrare il Paradiso. Con incantato stupore ed in silenzio ammiriamo questo scenario e la gioia della conquista fa subito sparire dai nostri volti ogni segno di questa indicibile fatica.

Adesso "il più è fatto". Ma Paola si affrettava a cancellare i cinque bollini indicanti le difficoltà... forse un po' troppo presto: durante l'interminabile risalita lungo la Drava verso Dobbiaco comincia infatti ad affiorare la fatica non smaltita ed allora non resta che concederci un meritato riposo, circondati dalla fragranza amica e rigenerante, dei boschi della val di Casies. È l'ultima sera: Antonio, il grimpeur, si ritira presto ma, prima di cedere al sonno, lo sento sospirare soddisfatto: "Domani tappa per velocisti".

Un saluto all'amico treno



Approvato il nuovo testo sulla sicurezza stradale

di Donatella Miotto



Si è recentemente concluso l'iter parlamentare che ha portato all'approvazione delle "disposizioni in materia di sicurezza stradale".

Fra le novità introdotte, l'obbligo per chi circola in bici da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima dell'alba, di indossare il giubbotto o le bretelle catarifrangenti fuori dai centri abitati e nelle gallerie.

Anche se l'estensione dell'obbligo alle gallerie urbane ci sembra eccessiva, si tratta di una notizia tutto sommato positiva: noi della Fiab abbiamo sempre cercato un' "alta visibilità", non solo sui media ma anche sulle strade, perchè la visibilità offre maggiore sicurezza.

Quindi anche quest'anno partirà, ancor più decisa, la nostra campagna informativa: la sera del 15 ottobre saremo in pista per illuminare i ciclisti più ombrosi con i nostri volantini e i nostri gadget. Cerchiamo volontari. Informazioni in sede.

Le strade bianche non devono cambiare colore

di Donatella Miotto

Brindiamo con un buon Valpolicella doc: la Soprintendenza ha espresso parere negativo sul progetto di asfaltatura delle strade bianche varato dal Comune di San Pietro in Cariano. La realizzazione di tale progetto avrebbe radicalmente mutato l'aspetto di alcune zone preziose sia dal punto di vista ambientale che architettonico, incoraggiando il traffico automobilistico in un'area che meriterebbe una ben diversa valorizzazione.



Per questi motivi la nostra associazione, insieme a WWF, Legambiente, Il Carpino e Italia Nostra aveva presentato un esposto alla Soprintendenza la quale suggerisce di stabilizzare il manto stradale utilizzando pavimentazioni che "riducano al minimo le alterazioni cromatiche materiche e percettive volte a restituire un' immagine di viabilità campestre analoga all'esistente e a conservare i tratti salienti del paesaggio agrario".

La ciclopista del sole avanza

di Bepo Merlin

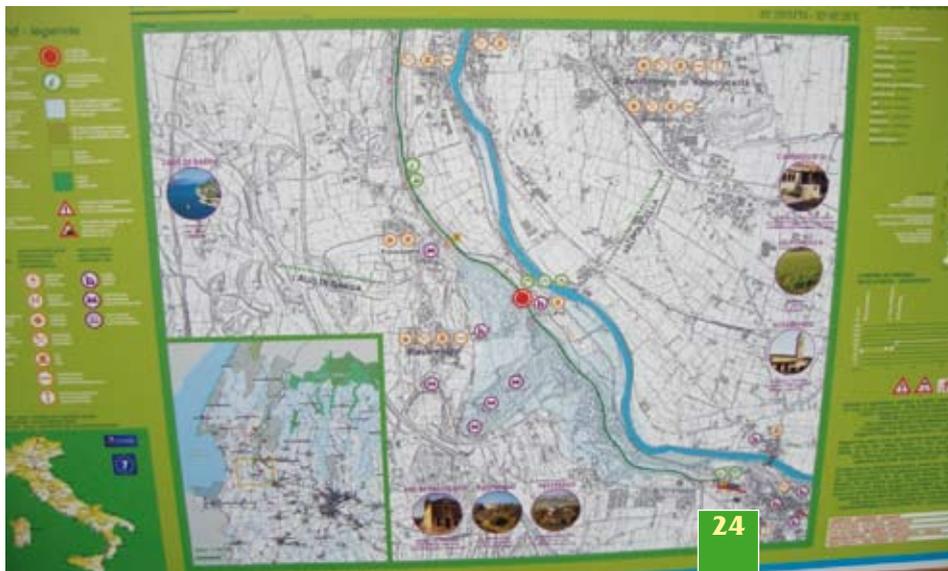


Venerdì 16 luglio alle ore 12 sotto il forte di Rivoli Veronese c'eravamo in pochi, oltre alle autorità e ai funzionari della Provincia. C'era il sole, in compenso, a richiamare al meglio il nome della ciclopista che si sta componendo pian piano e a sciogliere il presidente Miozzi in giacca e in bici. Noi che non siamo contenti mai avremo modo di esporre le nostre osservazioni agli interessati negli incontri che avremo quanto prima.

Ora, però, è il momento della soddisfazione e dei complimenti, quelli che assieme a Luisa Tosi e Beppe Abbate (delegazione minima ma rappresentativa) ho espresso al presidente Miozzi, all'assessore De Beni, all'ex assessore Bassi, ai sindaci della zona ai dirigenti e funzionari provinciali e ai rappresentanti della Hidro Dolomiti Enel di Trento. Il tratto inaugurato va dalla centrale Enel di Busolengo alla località Canale di Rivoli. Bello paesaggisticamente e con soluzioni tecniche all'avanguardia come le due passerelle in legno e acciaio che scavalcano le strade provinciali, ha il pregio, per i cicloturisti, di passare per il centro di Rivoli e potrà contribuire a valorizzare la storica località.

Ci sono dei tratti con pendenze importanti, è vero, ma al mondo non esiste solo la pianura padana. Ora siamo in attesa dell'ultimo sforzo, quello che porterà a congiungere il tratto Veronese con quello Trentino. Faremo tutto il possibile per spingere la Provincia a completare l'opera.

La mappa, un ponte in legno e il taglio del nastro con il presidente Miozzi



ACCOLTO IL RICORSO DEGLI ADB VERONESI: LA PAROLA ALLA CORTE COSTITUZIONALE

Restituiti i punti patente ai ciclisti ma non è finita

di **Renzo Segala** *Avvocato e socio ADB*

Un altro passo avanti è stato fatto in ordine alla problematica della decurtazione dei punti patente ai ciclisti che violano norme del Codice della Strada introdotta nel pacchetto sicurezza del luglio dello scorso anno.

Dopo i primi ricorsi che abbiamo fatto con la stessa tempestività con la quale la Polizia Municipale di Verona aveva applicato indiscriminatamente la norma, il Comune di Verona aveva fatto un primo passo indietro interpretando l'art. 219 del CdS in maniera più restrittiva. In pratica veniva riconosciuto che le sanzioni accessorie (detrazione punti) dovevano applicarsi solamente nel caso di infrazioni che comportassero la sospensione, il ritiro e la revoca della patente e non già la sola decurtazione dei punti.

Venivano così restituiti i punti patente tolti a tre nostri associati sorpresi in

bici in controsenso lungo Via Cesiolo. Restava però ancora in sospeso l'altro aspetto, a nostro avviso ancora più importante, circa la legittimità della parte restante della norma, quella della revoca dei punti ai ciclisti che infrangevano quelle norme comportanti sospensione, ritiro e revoca della patente, che i Vigili Urbani veronesi puntualmente applicavano.

A seguito di un ricorso presentato per conto di Roberta C., nostra associata, il Giudice di Pace di Verona ha accolto anche le altre obiezioni sollevate circa l'illegittimità costituzionale dell'intera norma e ha inviato gli atti alla Corte costituzionale. Attendiamo quindi ora la pronuncia della Corte circa la legittimità costituzionale dell'articolo 219 del codice della strada ritenuto dal Giudice in contrasto con gli articoli 3 (uguaglianza), 24 (diritto alla difesa) e 97 (imparzialità dell'amministrazione pubblica). In attesa del verdetto, che



Montecitorio

ci auguriamo accogla la tesi fortemente sostenuta da FIAB circa l'illegittimità costituzionale della decurtazione dei punti patente ai ciclisti, vorrei ringraziare tutti i soci che ci hanno sostenuto in questa giusta battaglia e che ci hanno permesso, forse primi in Italia, di porre la questione avanti la Corte Costituzionale.

LA POSIZIONE DELLA FIAB SUL CASCO PROVOCA CRITICHE E PROTESTE, SBAGLIATE

Casco o non casco noi siamo per la sicurezza

di **Bepo Merlin** *Direttore FIAB*

Le cronache estive hanno dato ampio risalto alla legge di approvazione del Nuovo Codice della Strada e l'hanno fatto in maniera confusa e sbagliata.

Come già abbiamo scritto, grazie anche al nostro intervento in Commissione Trasporti della Camera, la norma che prevedeva l'obbligatorietà del casco per tutti i ciclisti non è passata.

Il Senato, approvando la legge in via definitiva, non poteva che approvarla nello stesso testo inviato dalla Camera. Il casco, quindi, non è obbligatorio nemmeno fino ai 14 anni, come erroneamente scritto da molti giornali.

La cosa ha fatto inorridire molti tra quelli che non la pensano come noi.

I ciclisti sportivi sono tra questi e ci hanno accusato di incoscienza.

Niente di più falso. Sappiamo per esperienza che i ciclisti sono più sicuri dove sono più numerosi, per almeno due mo-

tivi: primo perché hanno più peso nei confronti delle Amministrazioni locali e ottengono misure favorevoli alla ciclabilità, secondo perché diventano più visibili e rispettati da parte dei conducenti di veicoli a motore.

Secondo questa logica, che noi riteniamo giusta, l'obbligo del casco per salvare delle vite umane (cosa vera) ne sacrificava molte di più.

È assodato, infatti, che l'uso quotidiano

Palazzi legislativi



e moderato della bicicletta salva molte persone dagli effetti delle malattie cardiache, del diabete, dell'obesità in genere e (ultima ricerca americana) della menopausa.

Troppi vantaggi che si perderebbero scoraggiando l'uso della bicicletta, come l'obbligatorietà del casco avrebbe finito per fare.

L'obbligatorietà del casco non è un tabù assoluto ma non è nemmeno l'unica misura per la sicurezza dei ciclisti.

Anzi, non è neppure la misura prioritaria. I ciclisti sportivi indossano sempre il casco?

Fanno bene e anche noi faremo bene ad abituarci. Una piccola differenza fra gli sportivi e noi, però c'è. È simile a quella che c'è tra i piloti di formula uno e gli autisti normali.

I piloti di formula uno portano il casco, gli altri no.

Eppure anche qualche automobilista normale potrebbe salvarsi con il casco.

PER UNA VERONA MIGLIORE E GENTILE CHE APPREZZI TUTTE LE DIFFERENZE

Aperiti-bus e Amici della Bicicletta insieme

di *Alvise Fretti (1), Viviana Riveda (2), Chiara Stella (3)*

Il 19 giugno, sotto una pioggia battente ed insensibile al nostro entusiasmo, in piazza Brà abbiamo presentato la nostra seconda edizione di APERITI-BUS.

Scopo di questa manifestazione promuovere una civile convivenza tra tutte le differenze che, ogni giorno, transitano e si aggrovigliano dentro ed anche intorno all'autobus.

Quindi non solo razza, religione, età, ceti sociali, ma anche autobus, traffico e biciclette.

In un contesto nel quale autobus e biciclette rappresentano le due uniche alternative alla congestione e all'inquinamento. Razionalizzazione e rilancio del trasporto pubblico locale, assieme alla promozione dell'uso della bicicletta in città sono infatti i due presupposti chiave per arrivare ad una mobilità che sia davvero sostenibile.

Ma perché essi si realizzino e crescano non occorre solo la volontà e la determinazione degli amministratori locali (cosa che troppo spesso manca).

Serve anche che gli autobus, le biciclette e anche tutti gli altri imparino a convivere nel reciproco rispetto.

Magari pure con il comune obiettivo di edificare, per il futuro, una città migliore.

Per questo avevamo fortemente voluto la presenza degli amici della bicicletta nella nostra manifestazione. Perché anche tra autisti dell'autobus e ciclisti è tempo che si inizi un costruttivo

confronto, con il sogno di individuare una strategia comune, un pacchetto di richieste e di proposte da presentare insieme per una Verona vivibile, più serena e, appunto, gentile.

Con questo spirito la **Rete Madri Insieme per una Verona Civile**, in ricordo di Nicola Tommasoli, l'associazione culturale **Il Capolinea** e l'associazione culturale **Mimesis**, in pratica gli organizzatori di APERITI-BUS, stanno ora pensando ad una propria partecipazione alla settimana della mobilità sostenibile che riterrà a settembre.

Considerando che non ci è possibile ripetere la manifestazione (ci viene concessa solo una volta all'anno) stiamo elaborando il progetto di uno spettacolo itinerante, su un percorso stabilito o direttamente sugli autobus di linea, nel corso del quale continueremo a proporre la nostra musica, le nostre foto e le nostre poesie all'utenza veronese.

Questo per contribuire ad un'iniziativa, quella della Settimana della Mobilità Sostenibile, della quale condividiamo gli obiettivi e anche per insistere a mostrare all'utenza veronese il volto umano di questa nostra categoria (gli autoferrotranvieri) che troppo spesso viene interpretata secondo stereotipi e cliché che non ci fanno giustizia.

(1) *Presidente Ass. Culturale Il Capolinea (autista ATV)*

(2) *Associazione Culturale Mimesis*

(3) *Rete Madri insieme per una Verona Civile*

in ricordo di Nicola Tommasoli



L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE QUASI AL COMPLETO RICEVE I MANIFESTANTI

S.I.N.D.A.C.O! Anche a Rovigo

di Luca Dall'Ara

Sabato 12 Giugno si è svolta a Rovigo la manifestazione S.i.n.d.a.c.o! (scampnelliamo il nostro diritto alla ciclabilità, ostrega!) Alla manifestazione hanno aderito altre Associazioni ambientaliste (Italia Nostra, Legambiente, Salvadanaio per i Boschi, Uisp e Wwf) e circa 100 persone. È stata una vera e propria bici-manifestazione per l'ambiente, per una città ciclabile possibile in una realtà medio-piccola ancora non irrimediabilmente compromessa dal traffico e dal cemento.

È stata un'occasione per "contarsi", mettere a punto una piattaforma di richieste con altre Associazioni, incontrare gli amministratori e guadagnare visibilità sulla stampa locale che ha dato ampio risalto alla manifestazione e ai problemi della ciclabilità che ha sollevato.

Nel pomeriggio i partecipanti alla manifestazione sono stati ricevuti formalmente nella sala consiliare del Municipio dal Sindaco, dagli assessori e da diversi consiglieri comunali.

Sono state esposte le richieste dell'Associazione che, sinteticamente, sono riassumibili nel:

- facile accesso delle biciclette al centro storico da quartieri e frazioni.



Un momento della manifestazione

- adeguamento e messa in sicurezza delle piste ciclabili esistenti.
- messa in sicurezza delle zone critiche della viabilità per ciclisti e pedoni.
- collegamento delle piste ciclabili esistenti.
- progettazione di percorsi ciclopedonali sicuri nei tragitti attorno alle scuole.
- completamento della pista Adige-Po e realizzazione della destra Adige (Alpe-Garda-Mare).

- rastrelliere antifurto coperte per il ricovero delle biciclette nelle principali zone della città.
- promozione e finanziamento del progetto "Piedibus" per i percorsi casa-scuola.
- ufficio della mobilità ciclopedonale e Consulta per la mobilità sostenibile.
- valorizzazione del parco Langer e previsione di un vero parco cittadino.

L'Amministrazione comunale si è impegnata a istituire la Consulta per la mobilità sostenibile e verificare alcune proposte per l'accesso delle biciclette al centro oggi quasi impossibile senza infrangere divieti e sensi unici.

Successivamente, con un giro in bicicletta gli amministratori hanno potuto constatare le criticità della viabilità e della sicurezza ciclopedonale cittadina.

L'appuntamento è ora per i primi di settembre quando sarà convocata la nuova Consulta.

I problemi però continuano a sommarsi perché il nuovo progetto per la stazione Fs non soddisfa le richieste dell'Associazione (parcheggio bici, collegamento delle piste, ecc.) e un recentissimo grave incidente (bambina su pista ciclabile) in un punto critico segnalato sta scaldando gli animi.

BREVE AVVENTURA A DUE PEDALATE DA CASA

- Treno + bici da Rovigo a Padova, o quasi

di Antonio Gambato

Quando mi devo recare in una città vicina, per una parte della giornata, mi porto la bici sul treno, quella di tutti i giorni dotata di antifurto spontaneo; ruggine sparsa, spugna della sella in bellavista, schiocco ad ogni giro di pedale, posso così sbrigare le faccende ed osservare la città sprecando poche energie. E così ho fatto anche il 2 luglio scorso per recarmi a Padova.

Giornata calda, 32 gradi, treno in orario, carico la bici sull'ultima carrozza mi siedo lì vicino. Lo scompartimento è sporco ma l'aria condizionata è a palla.

Dopo la fermata intermedia di Montegrotto il convoglio procede lentamente, come per dei lavori in corso sui binari, l'aria condizionata si spegne un paio di volte ma si riprende entrambe. Poi il treno si ferma ma non siamo entrati nell'abitato di Padova, forse un semaforo rosso, l'aria condizionata termina il suo sibilo facendo piombare lo scompartimento nel silenzio, tanto da poter udire la capotreno oltre la porta dialogare al telefono con il macchinista sul fatto che il treno aveva delle difficoltà meccaniche o elettriche. Qualcuno va

a bussare facendola comparire con una preoccupante conferma, il treno era morto lì alla stazione di Abano. Dopo un momento di smarrimento qualcuno propone di trasferirci sul treno che ci segue, ma non è così vicino e bisognerebbe camminare lungo la massicciata, tutti hanno un appuntamento, chi con l'aereo, chi con una mostra a Venezia, chi con un esame a Padova. La temperatura sale tra i viaggiatori e sulle lamiere delle vetture, tanto da convincere la gente a scendere per cercare ristoro presso la stazione. In un momento di silenzio, non scelto, dichiaro: "Beh, visto che ho la bici, io proseguo con lei". Stacco dal gancio la bici e scendo dalla vettura tra la sorpresa e, scommetto, anche un po' d'invidia dei presenti. Passo attraverso la stazione piena dei viaggiatori lamentosi sul fatto che non c'era un bar e neanche un posto dove bere, salgo in bici, percorro il breve viale davanti alla stazione e prendo a destra lungo la strada "romana aponense" fornita di pista ciclabile, dopo un po' c'è una breve salita che porta sul ponte che oltrepassa i binari, mi giro e vedo piccolo piccolo il treno sotto il sole immobilizzato davanti alla stazioncina.

CINQUE ANNI DI IMPEGNO E DI SODDISFAZIONI PER IL GRUPPO SCUOLA DEGLI ADB

La bicicletta entra a scuola

di *Luigino Vendramin*

Sei mesi di lezioni, un gruppo affiatato di soci, settecentocinquanta alunni, circa 40 classi e il doppio di insegnanti delle direzioni didattiche di Albignasego e Ponte San Nicolò. Sono questi alcuni numeri che spiegano l'impegno profuso dagli Amici della Bicicletta di Padova per il progetto "Educazione motoria con la bicicletta" che si è concluso nel maggio scorso. I numeri però non dicono la soddisfazione che hanno provato gli organizzatori nel vedere realizzato un progetto educativo che da cinque anni raccoglie l'entusiasmo degli alunni e degli insegnanti coinvolti. Col passare delle edizioni il gruppo scuola degli Adb si è aperto anche ad altre collaborazioni, con le associazioni FCI - Panther Boys di Padova e scuola di BMX; con la polizia municipale e con la protezione civile dei due comuni.

Anche le amministrazioni comunali hanno aderito in maniera attiva all'iniziativa tanto da regalare ad ogni alunno un caschetto protettivo. L'obiettivo generale del progetto è stato quello di avvicinare i bambini al mondo della bicicletta fornendo loro nozioni di educazione motoria, di sicurezza stradale e di tecniche ciclistiche. Tale obiettivo è stato poi declinato in maniera diversa a seconda dell'età degli alunni.

Alle classi terze durante gli interventi in classe è stato proiettato un filmato sulla storia della bicicletta e poi si è parlato su come si pedala nel rispetto del codice della strada. Alle classi quarte è stato proiettato un video sulla corretta posizione che si deve assumere quando si corre in bicicletta nei percorsi fuoristrada e sono stati spiegati i principali articoli del codice della strada. Alle classi quinte è stato proposto prima un filmato sulla bicicletta come strumento di educazione ambientale e poi un gioco dove gli alunni dovevano mimare la segnaletica stradale specifica per la bicicletta.

Una volta ultimata la parte teorica, gli alunni si sono cimentati con la prova pratica, che si è svolta in un'area grande quanto un campo da calcio, messa a disposizione dalle amministrazioni comunali. Gli alunni arrivavano al campo dalle scuole con le loro biciclette scortati dalla polizia comunale e dalla protezione civile. I ragazzi singolarmente potevano affrontare quattro percorsi: tre finalizzati all'educazione motoria e uno pensato per l'educazione stradale. Ad ogni alunno veniva consegnato un cartellino "ciclo patente", dove i giudici di gara potevano togliere i punti a seconda delle infrazioni commesse. L'esperienza è stata molto positiva tanto che il gruppo scuola degli Amici della Bicicletta ha già in cantiere nuove idee per il prossimo anno scolastico.



PROSSIMI APPUNTAMENTI

DOMENICA 5 SETTEMBRE:
GIROVAGANDO ATTORNO AI CASTELLI
DI GIULIETTA E ROMEO

DOMENICA 12 SETTEMBRE:
ALLA FESTA DELL'UVA DI VO'

SABATO 18 SETTEMBRE:
PERCORSO IN BICICLETTA E VISITE GUIDATE GRATUITE
AD ALCUNI PARCHI CITTADINI.

DOMENICA 19 SETTEMBRE:
CON "GUSTO" IN BICI PADOVA.
NELL'AMBITO DELLA SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ
2010, A TUTTI I PARTECIPANTI OMAGGI E ASSAGGI DI PRO-
DOTTI DEL TERRITORIO DA PARTE DI COLDIRETTI ED ENTRATA
GRATUITA A EXPOBICI2010

VENERDÌ 8 - DOMENICA 10 OTTOBRE:
BARCOLABIKE 2010
PER APPROFONDIRE QUESTI APPUNTAMENTI E VEDERE TUTTO
IL PROGRAMMA CONSULTARE IL SITO
WWW.AMICI-DELLA-BICICLETTA-PD.IT E WWW.PADOVANET.IT

Avviso

Nel corso del Direttivo svoltosi il 13 luglio u.s., è stata approvata la delibera relativa ai compensi per il servizio di marchiatura delle bici.

Tale delibera riafferma ancora una volta che, prima di tutto, noi soci siamo volontari e che quindi l'eventuale retribuzione delle nostre mansioni per l'associazione, deve essere corrisposta in presenza di un impegno particolarmente importante (vedi ad esempio l'approntamento di stand o percorsi per i bimbi).

La delibera pertanto prevede che chi è impegnato per la marchiatura per una volta nell'arco di un mese, non ha diritto ad alcun rimborso.

Eventuali casi particolari dovranno essere deliberati dal Direttivo.

Per maggiori chiarimenti potete contattarmi o contattare direttamente Luigino.

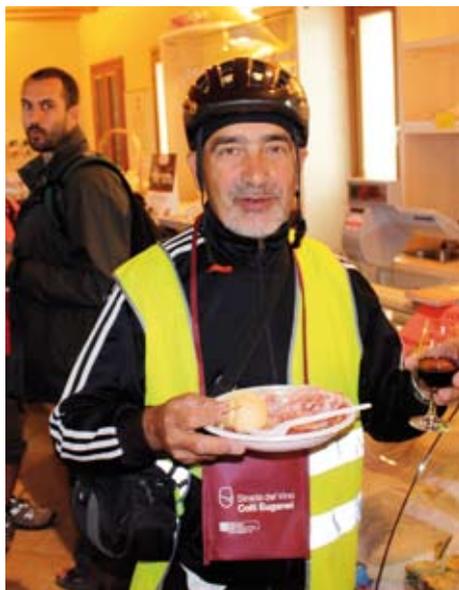
Massimo

GOLOSA BIKE, L'ESCURSIONE PIÙ GOLOSA DELLA PROVINCIA DI PADOVA

Bici, cibi e vini sui Colli

di **Diego Gallo**

Domenica 30 maggio sui Colli Euganei si è svolta la sesta edizione di Golosa Bike. Quando diciamo che questa è l'escursione in bicicletta più golosa della provincia non mentiamo, lo è davvero e i circa 100 partecipanti provenienti dalle province di Padova, Rovigo, Ferrara, Venezia ne hanno avuto la prova. La ricetta è semplice: un percorso di circa 50 km su piste e strade secondarie pianeggianti, 5 soste gastronomiche guidate, alcune spiegazioni sul territorio e allegria assicurata.



Buon appetito presidente!

La manifestazione è organizzata dagli Amici della Bicicletta di Padova in occasione di cantine aperte, manifestazione promossa dalla Strada del Vino dei Colli Euganei con la collaborazione della Pro Loco di Due Carrare. Alla partenza l'organizzazione ha fornito a tutti i partecipanti una tracolla con un calice di vetro, la mappa del percorso e alcune brochure sul territorio dei Colli Euganei.

La giornata è iniziata presso l'Enoteca dei vini doc dei Colli Euganei a Montegrotto Terme con una colazione energetica a base di torta "La Feluca" e con il Moscato Fior d'Arancio. La seconda tappa del viaggio è stata la Corte Vigo, un angolo sconosciuto del Parco dei Colli Euganei, vicino a Valsanzibio, dove la guida de-



Una delle tappe di Golosa Bike

gli Amici della Bicicletta ha mostrato le peculiarità dei luoghi ed ha spiegato il forte legame storico che unisce l'uomo a questi luoghi. Proseguendo per le strade pedecollinari meno frequentate ma dotate di valore storico è stato possibile comprendere come gli edifici più importanti dei colli hanno un rapporto privilegiato con le antiche strade che si esprime attraverso prospettive scenografiche studiate dagli architetti rinascimentali per sorprendere il visitatore.

Al Frantoio Colli del Poeta, quasi alla metà del percorso, quando la fame superava la fatica, il titolare ci aspettava con una pasta a base di olio extra vergine di oliva dei Colli Euganei, pomodorini e olive, accompagnata dal Cabernet franc. A seguire c'è stata una spiegazione della lavorazione dell'olio e una degustazione professionale di olio extra vergine. Rifocillati e molto motivati gli enogastronauti su due ruote si sono diretti verso Battaglia Terme, lungo l'antico canale, oggi pista ciclabile, che unisce Monselice a Padova. Alle 13.30 il gruppo ha dirottato verso l'azienda agricola Salvan di Due Carrare, dove l'accoglienza è di famiglia. Ospite per l'occasione c'era Michele Littamè agricoltore che produce l'oca in onto con i bisi di Baone, un piatto divenuto presidio slow food. All'ombra dell'antica cantina, i golosi ciclisti a questo punto hanno estratto il calice dal-

la loro tracolla ed hanno brindato in un momento di convivialità d'altri tempi. La partenza in questo caso è stata più sofferta, ma la meta successiva valeva la fatica del tornare in sella, infatti ad attendere il gruppo c'era la famiglia Dal Martello titolari della cantina Mincana presso la Villa Dolfin.

Qui è stata organizzata una sosta dolce nel verde del parco adiacente la bellissima villa veneziana: Friularo passito e cioccolato puro sono state le particolarità gastronomiche da scoprire. Il dolce ha dato la carica necessaria per affrontare lo sprint finale verso il caffè, che è stato offerto dalla Pro Loco di Due Carrare presso l'ex abbazia di Santo Stefano.

Questa chiesa medioevale costruita interamente con la trachite scura dei colli è stata una piacevole sorpresa per molti.

Un po' affaticati ma sicuramente soddisfatti i ciclisti sono tornati alle 17.30 al punto di partenza portandosi a casa le emozioni di chi gusta con gli occhi e con il palato un territorio tra i più significativi del Veneto.

AWISO

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

NON CAPIVO PERCHÉ IL NONNO LASCIASSE QUELLA MERAVIGLIA APPESA LÀ, IN SOLAIO

La bici del Nonno

di Mario Boschetti



Bici d'altri tempi

Quando ero bambino, andavo spesso a casa dei miei nonni materni.

Li ricordo molto bene, la nonna piccola, con i capelli raccolti a crocchia- "nel cocco", iperattiva e severa, il nonno alto, sorridente e gentile. Ricordo la loro casa, piccola, con le stanze basse, e le scale strette e ripide che portavano fino al solaio, dove tra poche cose dismesse, una bicicletta stava appesa alla trave di mezzo. Tutta nera e lucida come nuova, mi sembrava bellissima e gigantesca. Non capivo perché il nonno lasciasse quella meraviglia appesa là, in solaio.

Non capivo perché lui, che in bici poteva andarci non la usasse mai.

L'ho intuito solo molti anni dopo quando lui non c'era più; per lui la bicicletta era troppo veloce, preferiva camminare, il suo ritmo naturale era quello del passo, quello della pedalata era stato per tanti anni il modo con cui andare al lavoro e non quello della sua vita, perpetuarlo ancora sarebbe stata una forzatura.

Da allora sono passati almeno cinquanta anni, quella bicicletta ora sarebbe un pezzo da collezione e il ritmo lento della pedalata del nonno un intralciante anacronismo, su strade sempre più larghe ma che diventano sempre più strette man mano che le auto aumentano di dimensione con l'ego dei proprietari. Dove esistono,

le piste ciclabili sono messe in discussione perché sottraggono spazio, rallentano il traffico, impediscono la sosta, e dove non esistono i ciclisti sono accusati di essere pericolosi disordinati, e non ultimo di sentirsi superiori perché non inquinano. In rete nascono blog e gruppi per lapidare verbalmente quegli amministratori che si macchiano della orrenda colpa di limitare velocità e traffico, e altri che incitano a odiare i ciclisti. Quando poi, un paio di volte all'anno, per eccesso di inquinamento, viene bloccato il traffico l'automobilista medio tra mille mugugni si piega alla gravosa penitenza per autoassolversi da ogni peccato e ritornare, il giorno dopo, alle consuete abitudini.

Molti credono che i ciclisti vivano fuori dal tempo e dalla realtà e che il ciclismo sia solo uno sport, legato alla velocità ed alla beata incoscienza giovanile o alla maniacale sportività di adulti poco cresciuti. Non capiscono che la bicicletta non è solo un attrezzo sportivo, è anche una filosofia, una scelta, è andare controcorrente, è ostinarsi a credere che comodo e veloce non sono sinonimi di buono e bello. L'auto è spesso una necessità, un mezzo che la società impone anche alla stragrande maggioranza di noi ciclisti, un costoso comodo giocattolo del quale non possiamo o non vogliamo liberarci ma è anche un laccio che ci lega a ritmi ed abitudini che

danneggiano noi stessi e i nostri figli, un ingombro che ci condiziona e ci obbliga. La bicicletta è qualcosa di diverso, non è solo un mezzo, è un modo, è la soluzione che ci consente di spostarci vivendo il movimento con tutto il nostro corpo, viaggiando in bici si può godere di dettagli di paesaggio, architettura, storia, gente, che solo la raffinata lentezza del pedalare concede, è la nostra via di fuga da ritmi di vita troppo frenetici. Andare in bici fa vibrare il corpo, lo si sente vivo nel ritmo della pedalata e nel respiro che cambia con il cambiare della strada, nel vento che ci frena o ci spinge, nell'affanno della salita e nella gioia della discesa.

Viaggiare in bici è ritornare a sensazioni passate ad atmosfere antiche, a quando il viaggio era una seria avventura da vivere con il corpo e con la mente. Viaggiare in bicicletta diventa immergersi nella realtà attraversata, apprezzandone le dolcezze e le asprezze, i piaceri e le fatiche, le meraviglie piccole e nascoste come le mete più famose e note.

Io amo andare in bici perché quando pedalo il mondo gira più lentamente.

Ogni volta che vedo un adulto in bicicletta penso che per la razza umana ci sia ancora speranza.

(Herbert George Wells)

Un nonno e la sua bici



UNA VACANZA IN TERRA D'AFRICA "PAESAGGIO ALIENO DI COLLINE RUGGINOSE"

Vento di Tunisia

di Mario Boschetti



Era come se il vento ce l'avesse con noi. Ad ogni pedalata corrispondeva una raffica, e la strada continuava a salire, in modo accettabile in condizioni normali, ma... sembrava una maledizione, quando si impennava quel ventaccio ne approfittava per rinforzare, quasi a respingerci. Come ogni strada che sale, anche quella ogni tanto scendeva ma il momento di riposo era solo illusorio perché anche la discesa costava fatica, quando non bisognava pedalare era necessaria la massima

concentrazione per reggere la bici contro le raffiche laterali e, i bagagli certo non aiutavano, amplificavano l'effetto vela ed allora eravamo costretti a correre di sbieco, con le bici coricate come in una perenne curva destrorsa, come una barca che vada di bolina. Il vento puliva l'aria e il paesaggio intorno a noi era limpido come un cristallo, la cresta che la strada percorreva cadeva su una piana costellata di dossi sassosi che via via si appiattivano in piccole dune color terracotta e rosa, punteggiate di macchioline di verde scuro, e tra quelle spiccavano le case isolate, piccoli punti bianchi nella pianura nocciola. Dall'altro lato si apriva un paesaggio alieno di colline rugginose, gole riarse e profonde, scavate nei millenni da chissà quali antichi torrenti che ne avevano scoperto lo scheletro di rocce biancastre.

Ogni tanto nelle gole più strette e riparate, un piccolo orto, un giardino nascosto e verde di olivi e palme, di erba medica tenera e rada, ristretto tra muri a secco e rocce, appariva improvviso e dopo pochi metri scompariva, come un miraggio, come inghiottito dalla gola che lo proteggeva.

E il vento soffiava, ma via via la sua forza, che pur non diminuiva, perdeva importanza, la fatica era sempre meno avvertita, la bici che ci permetteva di attraversare quel paesaggio sembrava diventare più leggera, pareva andare da sola, e la mente, gli occhi si perdevano nel paesaggio, nel cielo azzurro e limpido, nel vento implacabile ma allegro, vivo, sonoro compagno di giochi, al quale abbandonarsi accettandone i capricci e gli scherzi, gli sberleffi e le improvvise momentanee fughe.

Era un gioco a rimpiattino lungo le scar-

pate, era gettarsi al momento giusto nella discesa per sfruttare l'abbrivio per l'immediata successiva salita, era cogliere ogni sua piccola disattenzione per beffarlo e farci spingere per qualche metro ancora. Fino a quell'ultima salita, a quella curva ed alla discesa verso sud-est, da dove, pago di giochi ci ha lasciato scivolare leggeri e veloci, accompagnandoci nella stessa direzione, come un amico che con una mano sulla spalla, soddisfatto del gioco ci accompagna la sera, verso casa.



Immagini di "piste tunisine"

Ciclisti coccolati e illuminati

Tuttinbici Vicenza parteciperà attivamente alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile.

Al mattino di giovedì 16 settembre sarà presente in una piazza di Vicenza e distribuirà i cioccolatini FIAB per la campagna "Chi sceglie la bici merita un premio", sottolineando così l'importanza di "coccolare" i ciclisti che sono una risorsa per la nostra città.

Infatti chi va in bici non inquina, non occupa spazio pubblico e svolge una funzione di "moderatore del traffico" naturale.

Al termine della Settimana Europea, la sera di mercoledì

22 settembre, i volontari di Tuttinbici saranno di nuovo in piazza per sensibilizzare i ciclisti all'uso dei fanali e dei giubbini riflettenti, obbligatori da questa estate di sera al di fuori dei centri abitati.

Verrà consegnato un opuscolo con l'elenco degli accessori obbligatori e chi circolerà senza fanali verrà invitato a sistemare la propria bicicletta.

In occasione di questi due appuntamenti chi lo desidera potrà chiedere la targa di Tuttinbici "la bici non inquina" e il giubbinino rifrangente con il logo FIAB e lo slogan "In bici per l'ambiente".

La bicicletta sulle strade è pericolosa

di Bepo Merlin

Mio padre era un uomo meraviglioso. D'accordo, anche i vostri lo erano o lo sono, ma in questo frangente mi serve proprio parlare di mio padre. Dunque era un buon padre e da lui ho ricevuto gli insegnamenti fondamentali. Ad esempio mi diceva: quando hai un problema e non sai come risolverlo, siediti e pensa. Non ci credete ma è quello che mi sforzo di fare quasi sempre. Era anche un buon uomo e di buon senso,

ma intriso di ragionamento. Era anche curioso e attento. Lui faceva il camionista per una ditta di carburanti. Ah! Ed era anche appassionato del suo lavoro, che lo impegnava almeno 15 o 16 ore al giorno. Oltre ad amare la guida degli automezzi, adorava anche viaggiare e incontrare persone diverse in luoghi diversi con cui chiacchierare. Ecco a chi assomiglio. Ma non mi ha trasmesso solo il gusto della chiacchiera. Ricordo la passione che metteva nel descrivermi i luoghi che vedeva nei suoi lunghi e lenti viaggi. Beh, facciamola corta. Mio

padre mi diceva sempre che le biciclette, sulle strade, sono pericolose. Ancora oggi moltissime persone la pensano così e spesso si tratta di persone di buon senso. Chiaro segno di cattiva informazione e di scarsa formazione sociale. Ma se una commissione del Cnel (Comitato Nazionale dell'Economia e del Lavoro) afferma che è da irresponsabili invitare i cittadini ad andare in bicicletta perché non c'è sicurezza sulle strade, vuol dire che il cambiamento di mentalità è di là da venire. Chi vivrà vedrà (o non vedrà).



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%

700m² di ESPOSIZIONE
per il MONDO della BICICLETTA

blubike
...pedalare da professionisti

- Bici Elettriche ▪ City bike ▪ Bici da Bambino
- Mountain bike ▪ Bici da corsa ▪ BMX
- Bici su misura ▪ Abbigliamento Tecnico
- Ricambi ▪ Accessori

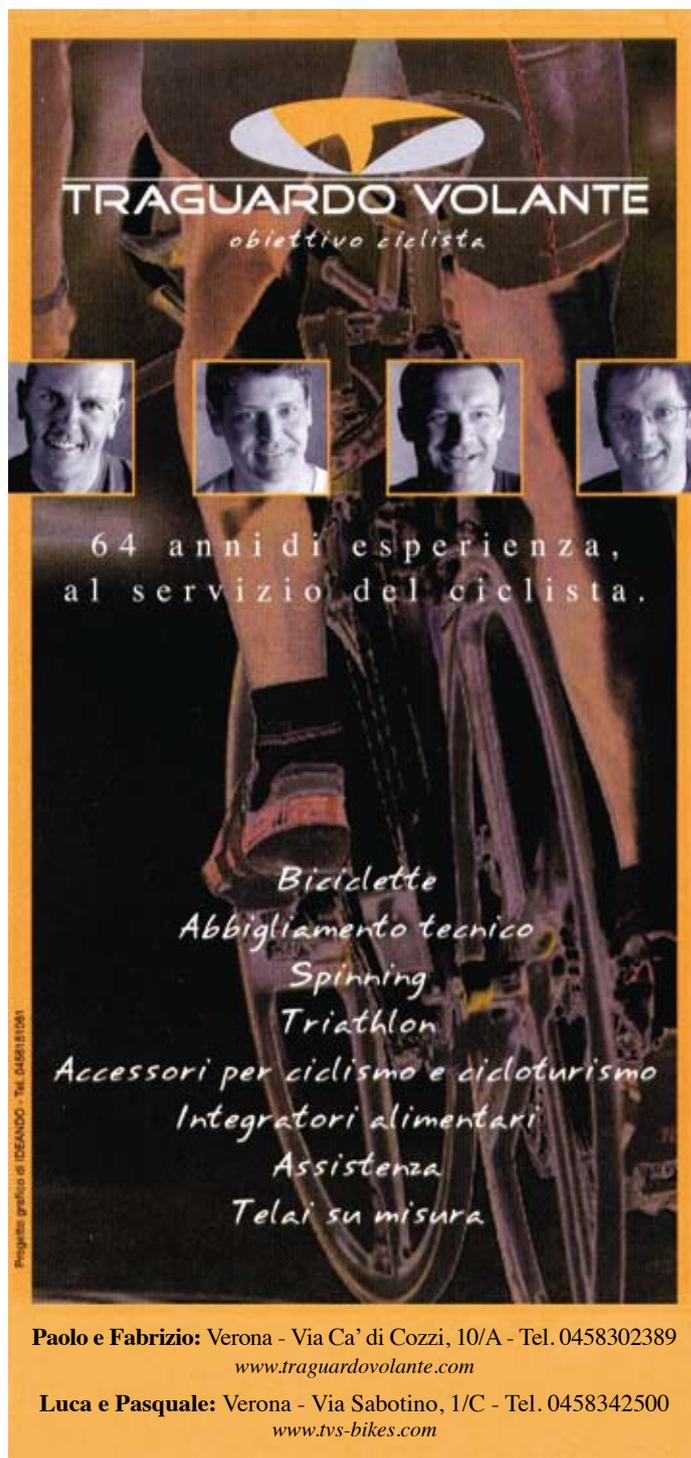
→ **OFFICINA interna QUALIFICATA** ←



Blubike VR
Viale Europa 22
Legnago - VERONA
Tel. 0442 629649
infovr@blubike.it

Blubike PD
Via Marco Polo 20
Albignasego - PADOVA
Tel. 049 684869
infovd@blubike.it

www.blubike.it



TRAGUARDO VOLANTE
obiettivo ciclista

64 anni di esperienza,
al servizio del ciclista.

Biciclette
Abbigliamento tecnico
Spinning
Triathlon
Accessori per ciclismo e cicloturismo
Integratori alimentari
Assistenza
Telai su misura

Progetto grafico di IDEANDO - TEL. 0445181081

Paolo e Fabrizio: Verona - Via Ca' di Cozzi, 10/A - Tel. 0458302389
www.traguardovolante.com

Luca e Pasquale: Verona - Via Sabotino, 1/C - Tel. 0458342500
www.tvs-bikes.com