

■ **INTERVISTE PARALLELE**

*Tosi (VR) e Rossi (PD)*

■ **URBANISTICA**

*Grandi opere, grandi problemi*

■ **BICI NEL MONDO**

*Cina*

■ **4 RACCONTI**

*di viaggio*

# APPIEDATI DAL DILUVIO

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

# La crisi colpisce anche Ruotalibera

di Bepo Merlin



Il Decreto ministeriale che ha eliminato le tariffe agevolate per la spedizione delle riviste, ha avuto come conseguenza un aumento vertiginoso dei costi di Ruotalibera.

Il Direttivo AdB ha, quindi, deciso di ridurre il numero di copie di Ruotalibera sin qui spedite gratis ad una serie di indirizzi di simpatizzanti.

È una operazione poco simpatica alla quale siamo stati costretti per non compromettere il già precario bilancio della nostra Associazione.

Di conseguenza la nostra rivista sarà letta da meno persone. A meno che ognuno di noi non s'impegni a recapitare a mano le riviste agli indirizzi che abbiamo dovuto togliere dalla spedizione postale.

Attendiamo i volontari.

Da questo numero per problemi organizzativi, Ruotalibera non verrà più spedita ai soci di Padova.

Ci auguriamo che fra breve si possa tornare alla collaborazione.



## ORARIO SEDE

Amici della Bicicletta onlus - Via Spagna 6, 37123 Verona

**Lunedì - Mercoledì - Venerdì - Sabato**

ore 16.00-19.00

**DIRETTORE RESPONSABILE:**  
Elena Chemello

**Redazione:**

Bepo Merlin, Francesca Gonzato, Anna Berra, Donatella Miotto, Luciano Zamperini, Luciano Lorini, Fernando Da Re, Valeria Rigotti  
c/o Amici della Bicicletta - Onlus  
Via Spagna, 6 - 37123 Verona

**Composizione:**

Franco Anderloni

**Hanno collaborato:**

Paolo Fabbri, Marco Passigato, Marco Tosi, Susanna Morgante, Fabrizia Graziani, Michele Marcolongo, Donatella Tarozzi, Giorgio Migliorini, Roberto Lama, Michele Dall'O, Adalberto Minazzi, Alfredo Nicoletti, Paolo Pigozzi, Adriano Romano, Michele Mutterle, Antonio Gambato, Gianni Nalli.

**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](mailto:sede@amicidellabicycletta.it)

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

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

## Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus

Come?

- Vieni in sede: Via Spagna, 6 oppure
- Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
  - cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA via Spagna, 6 - 37123 Verona
  - c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Unicredit Banca SpA Ag. Piazza Erbe -VR - cod. IBAN: IT83 M 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 2011

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

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

\*\*chi non ha ancora compiuto 25 anni

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

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

ABBIAMO LA CONCRETA SPERANZA CHE SI SIA APERTA UNA NUOVA FASE

## Il Sindaco ha risposto

di Paolo Fabbri



Sono contento che il sindaco Tosi abbia risposto alle domande che gli ha posto il nostro giornale (l'intervista di Michele Marcolongo è alle pagine 4 - 5). Credo che saranno pochi gli Amici

della Bicicletta che, leggendole, condideranno in toto le sue affermazioni che rimandano ad un'idea di mobilità cittadina diversa dalla nostra o celebrano anche provvedimenti che a noi sembrano sbagliati. Ma sono contento perché dalla sua elezione, nel 2007, questa è la prima volta che il Sindaco accetta di rapportarsi con la nostra associazione. E credo che questo sia, per noi e per le istanze che rappresentiamo, un segnale positivo.

Se con questa amministrazione c'è uno spazio di dialogo che ammette il riferimento a modelli di mobilità diversi e riconosce il (reciproco) diritto alla critica, sono possibili confronto, condivisioni e iniziative comuni.

Sosteniamo, per esempio, la lettera che lo stesso Sindaco Tosi ha inviato a Grandi Stazioni per chiedere che venga aumentata la capienza del parcheggio custodito per biciclette che sta per essere realizzato sul piazzale antistante Porta Nuova. Una questione, quella di questo parcheggio, che ci sta particolarmente a cuore (vedi sul nostro sito: [www.amicidellabicicletta.it](http://www.amicidellabicicletta.it)). Nel 2004, con la nostra iniziativa abbiamo ottenuto che fosse inserito nel progetto di ristrutturazione del piazzale.

Oggi, considerati che i 400 posti previsti sono davvero pochi e che questi lavori straordinari sono un'occasione imperdibile, abbiamo proposto all'Assessore all'Ambiente Federico Sboarina, di fare sua la nostra proposta di ampliamento.

All'Assessore, che ha accolto la nostra richiesta, Grandi Stazioni ha risposto negativamente, senza neppure motivare. Su proposta dell'Assessore interviene ora il Sindaco a ribadire autorevolmente l'interesse della città ad

un parcheggio più ampio. Ci sembra davvero un'ottima notizia e confidiamo che per Grandi Stazioni sia più difficile, questa volta, ignorare le buone ragioni della richiesta.

Ottima anche l'iniziativa, sostenuta dal sindaco, di dare finalmente seguito alla proposta del consigliere comunale Elio Insacco che, da tempo, chiede che sia sperimentato un percorso ciclopedonale di collegamento fra piazza Vittorio Veneto e piazza Bra.

Per dare continuità a questo itinerario, che si snoda lungo via Roma, Castelvecchio, l'Arsenale e via Todeschini, in tutte le giornate festive del mese di dicembre, una mezzeria di quest'ultima strada verrà chiusa al traffico.

Ci si potrà quindi muovere a piedi e in bici in tutta tranquillità su un percorso inedito che per l'occasione sarà teatro di iniziative e avrà un arredo urbano migliore.

Speriamo che siano molti i veronesi a decretare il successo di questa sperimentazione, che il Comune decida di renderla definitiva e - come auspica Insacco e noi con lui - che analoghi percorsi ciclopedonali di collegamento con il centro siano individuati per tutti i quartieri. Sarebbe bellissimo!

*Parcheggio bici a Brest*



Tutto bene? No. Iniziative come queste, o come il bel proseguimento della ciclabile sul Conagro a San Massimo, stonano, per fare qualche esempio, con provvedimenti incomprensibili come quello di cancellare l'attraversamento ciclopedonale davanti a San Luca (dai un'occhiata sul nostro sito). Provvedimento che, su uno dei percorsi più battuti, costringe pericolosamente contromano i ciclisti che percorrono la ciclabile di Porta Nuova in direzione Piazza Bra. Stonano con l'inerzia che dobbiamo registrare a proposito del contrasto del furto: non si muove niente per quel servizio di marcatura delle biciclette che pure ci è stato promesso. Stonano con la mancanza di un piano che definisca priorità e obiettivi in fatto di promozione della bicicletta. Che cancelli la sensazione che su questo terreno ci si muova a spot, senza una visione di insieme e alternando iniziative che vanno nella giusta direzione a iniziative che vanno in quella opposta.

A noi questo piano preme molto e ribadiamo volentieri la nostra disponibilità a offrire un contributo alla sua redazione. Speriamo che l'intervista del Sindaco sia anche in questo senso un segnale positivo.

RISPONDONO L'ASSESSORE IVO ROSSI DI PADOVA E IL SINDACO FLAVIO TOSI DI VERONA

## Due città a confronto sulla gestione della mobilità

di Michele Marcolongo

### **Padova: mezzo pubblico e bicicletta al primo posto**

**Mezzo pubblico, auto, bicicletta/pedonalità: metta in ordine di priorità queste tre modalità di spostamento urbano pensando agli indirizzi dati fino ad oggi dalla Sua amministrazione e indichi, per favore, quali sono le azioni concretamente intraprese per attuare tale scaletta di priorità.**

Metto il mezzo pubblico e la bicicletta al primo posto a pari merito e l'automobile al secondo. Negli ultimi sei anni a Padova abbiamo realizzato una prima



L'assessore  
Ivo Rossi



linea tramviaria di 11 chilometri che oggi porta 25 mila persone al giorno, comprensiva di due parcheggi scambiatori. Inoltre abbiamo rinforzato il parco bus potenziandone la frequenza.

Oggi a Padova, 110 mila persone al giorno si muovono con il mezzo pubblico (bus più tramvia). Per quanto riguarda la bicicletta, abbiamo realizzato 75 km di piste ciclabili che si sono aggiunti ai 70 km già esistenti.

Inoltre sono stati realizzati quattro ponti ciclabili sui canali (con luce fino a 50 metri) e un quinto ponte è in via di costruzione. Oggi a Padova usano la bicicletta circa 20 mila persone al giorno, il 20% di tutti gli spostamenti, tra gli studenti la bici è sicuramente il mezzo principale. Infine, abbiamo raddoppiato

l'area pedonale: se a Verona c'è quasi solo via Mazzini, a Padova abbiamo Prato della Valle, via Zabarella, via Altinate, via Cassan, via Anghinoni e tante altre strade del centro.

**Una maggiore disponibilità di strade consente di diluire il traffico e di diminuire l'inquinamento. E' d'accordo con questa affermazione? Può spiegare brevemente perché?**

Non sono d'accordo, perché il punto è un altro: devo prima dire da dove vengo e dove devo andare e poi dare delle alternative al mezzo privato.

Questo non è un approccio ideologico o ecologista, ma funzionale: non sono contrario alle strade o all'automobile, ma se all'improvviso tutti smettesero di andare in bicicletta (e lo vediamo nei giorni di pioggia) la situazione diventerebbe ingestibile. La bicicletta dunque è un alleato fondamentale e un punto di forza del sistema.

**Quale tipo di modal-split (quota percentuale di spostamenti quotidiani che in una città avvengono rispettivamente in auto, con i mezzi pubblici e a piedi/bicicletta) intende raggiungere alla fine del suo mandato?**

Dipende tutto dalle risorse. Come obiettivo abbiamo il completamento della rete di piste ciclabili (da poco è stato presentato il bici master plan) e la realizzazione della seconda linea di tramvia, per altri 7 chilometri. Per le auto abbiamo in progetto il grande raccordo anulare, la cui realizzazione ovviamente non dipende solo dal Comune.

**L'Italia è il Paese europeo che presenta il più alto tasso di motorizzazione (74 auto ogni 100 abitanti a Roma, 63 a Verona e via elencando, senza contare il grandissimo numero di motocicli e ciclomotori in circolazione).**

**Questa condizione comporta costi notevoli in termini di inquinamento, incidentalità stradale e aggravio dei bilanci familiari (si calcola che per mantenere una utilitaria occorrono almeno 3 mila euro all'anno, pari a due stipendi). Come giudica Lei i costi di questa mobilità?**

**Sono costi fisiologici, necessari, oppure li ritiene frutto di un modello da rivedere?**

Ripeto, non è una questione ideologica, ma di funzionalità. Se vogliamo migliorare i fattori della competitività dobbiamo creare le condizioni per cui le auto girino di più all'esterno della città ed entrino solo quando è necessario.

**Si muove in bici? Quante volte alla settimana?**

Mi muovo sempre in bici, tranne i giorni di pioggia, eppure abito a sei chilometri dal centro. Per me è uno stile di vita.

## Verona: mezzi pubblici, pedoni e bici ma anche nuove strade

**Mezzo pubblico, auto, bicicletta/pedonalità: metta in ordine di priorità queste tre modalità di spostamento urbano pensando agli indirizzi dati fino ad oggi dalla Sua amministrazione e indichi, per favore, quali sono le azioni concretamente intraprese per attuare tale scaletta di priorità.**

Sicuramente il trasporto pubblico si trova al primo posto tra le priorità. Ad oggi le linee di Atv sono in grado di intercettare una larga fetta delle esigenze di mobilità sulla media/lunga distanza, anche grazie alla recente riorganizzazione della rete di trasporto pubblico locale che ha adeguato il servizio alle mutate esigenze dell'utenza. Questo intervento, già operativo dalla metà di settembre, troverà completamento con la realizzazione della filovia, uno dei maggiori impegni economici del Comune. La possibilità di spostarsi a piedi viene promossa come seconda priorità sia in centro storico (si veda la pedonalizzazione di via Stella), sia fuori dalle mura, come sta succedendo in Corso Milano, dove è alta l'attenzione nella realizzazione dei marciapiedi. Per quanto riguarda la bicicletta, da sempre ci siamo impegnati per promuoverne l'uso, sopprimendo alcune piste ciclabili davvero pericolose a favore di molte altre attrezzate e sicure, o consentendone il transito su alcune corsie preferenziali. Recente inoltre è l'aggiudicazione del bando per il bike-sharing, che porterà a breve in città 20 stazioni per un totale di 250 biciclette dedicate al servizio.

Ovviamente un'attenzione particolare deve essere riservata anche alla viabilità automobilistica, in quanto l'auto ad oggi è ancora il mezzo più utilizzato. Per far sì però che vi sia un cambiamento di abitudini, l'amministrazione comunale promuove una serie di iniziative per la diffusione della mobilità sostenibile: interventi culturali-formativi e progetti organizzati in collaborazione con le scuole, rivolti ai più piccoli, come ad esempio il Pedibus per incentivare le famiglie a portare i bambini a scuola a piedi.

**Una maggiore disponibilità di strade consente di diluire il traffico e di diminuire l'inquinamento.**

**È d'accordo con questa affermazione? Può spiegare brevemente perché?**

Essendo scientificamente provato il notevole potere inquinante degli autoveicoli in presenza di situazioni di congestione del traffico, è indubbio che un completamento della rete delle tangenziali cittadine è oggi una necessità inderogabile anche per contrastare l'inquinamento ambientale: per questo l'Amministrazione sta lavorando, sulla base degli impegni programmatici assunti con i cittadini in campagna elettorale, per la realizzazione della tangenziale a Nord della città.

**Quale tipo di modal-split intende raggiungere alla fine del suo mandato?**

Più che parlare genericamente di una variazione del modal-split sul territorio comunale, è fondamentale far crescere nel cittadino la consapevolezza che gli spostamenti possono avvenire con modalità diverse, a

seconda della zona di attraversamento e delle motivazioni che inducono a muoversi. È indubbio comunque che l'arrivo della filovia sarà per molti uno stimolo a lasciare a casa l'auto e ad utilizzare invece il trasporto pubblico e servirà a promuovere una cultura dell'intermodalità.

Fondamentale è inoltre che anche ai cittadini che si spostano a piedi sia garantita la sicurezza; per questo abbiamo studiato numerosissimi attraversamenti pedonali protetti, realizzati soprattutto in vicinanza dei Plessi scolastici, e paletti dissuasori della sosta installati a protezione dei camminamenti pedonali.

**L'Italia è il Paese europeo che presenta il più alto tasso di motorizzazione. Questa condizione comporta costi notevoli in termini di inquinamento, incidentalità stradale e aggravio dei bilanci familiari. Come giudica Lei i costi di questa mobilità? Sono fisiologici, necessari, oppure li ritiene frutto di un modello da rivedere?**

Anche se un Comune può valutare solo i costi pubblici di un modello di trasporto, è fondamentale riusci-



Il sindaco Flavio Tosi

re a promuovere nei cittadini, ed in particolare nelle nuove generazioni, una cultura della sicurezza e della responsabilità, che contrasti magari alcuni modelli culturali più facili ed accattivanti. In questo campo l'Amministrazione è impegnata nella promozione di diversi interventi in collaborazione con le istituzioni scolastiche, la Polizia Municipale e i settori Ambiente e Mobilità.

**Si muove in bici? Quante volte alla settimana?**

Mi sposto in bicicletta molto meno di una volta anche perché la lontananza della mia abitazione dal centro città e i numerosi impegni giornalieri mi impongono di utilizzare l'auto per spostarmi più velocemente ed effettuare percorsi di medio-lungo raggio. Se abitassi più vicino però sicuramente userei la bici, quantomeno per la tratta casa-Comune.

C'È CHI DICE CHE SIA DA INCOSCIENTI ANDARE IN BICICLETTA, INVECE...

## Pedalare fa bene, nonostante i rischi del traffico

di Susanna Morgante

Di recente sono stati pubblicati su *Environmental Health Perspectives* (un autorevole giornale online su salute e ambiente) i risultati di una ricerca finanziata con fondi europei su temi a noi molto cari. Gli autori si chiedevano: muoversi in bici anziché in auto migliora l'ambiente e anche la nostra salute in quanto aumenta i livelli di attività fisica, ma cosa possiamo dire dei rischi?

Il quesito è interessante, quindi i due ricercatori di Utrecht sono andati a leggerci tutta la letteratura scientifica disponi-

bile sull'argomento, riferita a grandi città come Amsterdam, Londra e Copenhagen. I risultati hanno confermato che l'esposizione agli inquinanti è maggiore in auto che in bici, anche se l'effetto dipende da molti fattori (lunghezza del viaggio, velocità, orari e percorsi scelti, comportamenti del guidatore e così via). Dopo di che gli autori hanno calcolato quale potrebbe essere l'impatto sulla salute se 500.000 persone abbandonassero l'auto per usare quotidianamente la bicicletta.

La conclusione è confortante: l'effetto globale (messi insieme i rischi e i benefici) è sicuramente positivo, in termini di tempo di vita guadagnato e senza contare i vantaggi "sociali", perchè i benefici sono all'incirca 9 volte superiori ai rischi. Per la precisione si avrebbe un aumento dell'aspettativa di vita che va da 3 a 14 mesi, contro una perdita di meno di un mese (da 1 a 40 giorni) per l'esposizione al particolato cui si aggiungono 5-9 giorni perduti a seguito di incidenti stradali mortali. Questo nonostante il fatto che gli incidenti gravi sono più frequenti nei ciclisti che nei guidatori e nonostante lo sforzo fisico indotto dal pedalare in-

crementi la quantità di aria respirata (soprattutto nelle persone poco allenate). Una assoluta sproporzione quindi, senza nulla togliere alla necessità di limitare ulteriormente i potenziali rischi dovuti al traffico.

Chi volesse può scaricare e leggere tutte le 8 pagine della ricerca, in inglese, alla pagina web <http://ehsehp03.niehs.nih.gov/article/info%3Adoi%2F10.1289%2Fehp.0901747>.



INCONTRO DEL 22 SETTEMBRE ALL'UNIVERSITÀ DI VERONA

## Mobilità verso le scuole: possiamo migliorare?

di Marco Passigato

L'ing. Mingardo, responsabile del Servizio Mobilità del Comune di Treviso, ha presentato politiche e attività che hanno riscosso molto successo. Sono partiti dal Piano Direttore della Sicurezza Stradale, hanno poi realizzato numerosissimi Pedibus; hanno successivamente georeferenziato le residenze dei bambini e ottimizzato i percorsi, raddoppiando i partecipanti; hanno formalizzato un tavolo tecnico con ULSS, Associazione Genitori e FIAB; hanno individuato i responsabili della mobilità dei vari istituti; hanno fatto formazione; hanno vinto un bando del Ministero che ha fornito i finanziamenti utili per realizzare l'Ufficio del Mobility Manager di Area, che sovrintende ai mobility manager di azienda e delle scuole.

L'ing. Passigato, mobility manager dell'Università di Verona, ha illustra-



to un questionario realizzato assieme all'Ufficio Scolastico Territoriale e somministrato ai Presidi delle scuole

superiori: dalle risposte si evince che praticamente tutte le scuole superiori di Verona sono interessate ad iniziative di formazione sulla mobilità sostenibile per docenti e per studenti, anche all'interno del percorso didattico per il rilascio del patentino. Le azioni già in corso nelle scuole elementari da parte di Eco-sportello, Polizia Municipale, Amici della Bicicletta e la disponibilità dell'Ufficio Scolastico Territoriale di impegnarsi sul piano della formazione, confermano che le prospettive di intervento sul piano della sensibilizzazione sono buone. Si tratta di ottimizzare i messaggi e individuare modalità di comunicazioni più moderne, efficaci e mirate.

Punto debole rimane la visione prospettata dal rappresentante politico dell'Amministrazione Comunale di Verona che, a parte la filovia, non ha indicato prospettive significative per la mobilità sostenibile verso le scuole.

ANCORA IN AUMENTO I CICLISTI URBANI QUOTIDIANI AI VARCHI DI ENTRATA

## Ciclista contato, ciclista premiato

di *Francesca Gonzato*

Sono state ben 2088 le città europee e non solo - sono arrivate adesioni anche da Argentina, Brasile, Canada, Ecuador, Giappone, Taiwan - che dal 16 al 22 settembre si sono impegnate ad organizzare eventi e promuovere iniziative per una mobilità cittadina sostenibile. In Italia hanno aderito 39 municipalità o province, tra le quali le vicine Vicenza, Padova, Venezia, Treviso, tanto per restare nel nostro Veneto.

E Verona? Verona non compare nella lista ufficiale delle città partecipanti all'evento. La nostra municipalità non ritiene importante aderire ad iniziative finalizzate al miglioramento della mobilità cittadina, non coltiva progetti miranti a favorire mezzi pubblici, biciclette, pedoni.

Se ai veronesi piace muoversi con la propria auto, ammettono candidamente i nostri amministratori, bisogna assecondarli e favorire il traffico privato: più strade, più parcheggi in città, ciclabili solo dove non ostacolano le auto, addirittura meno passaggi pedonali per non interrompere il flusso dei veicoli! Eppure non tutti i veronesi sono così miopi come i loro amministratori credono, non tutti pensano che si debba sacrificare il benessere comune all'idolo automobile.

Migliaia di loro, ad esempio, entrano ed escono quotidianamente dalla città in bicicletta. Lo fanno per comodità, consci che spesso è il mezzo più veloce per gli spostamenti cittadini; lo fanno per la propria salute, per combattere i guai provocati dalla sedentarietà; ma lo fanno anche perché ritengono che ogni cittadino debba impegnarsi nella lotta all'inquinamento atmosferico e alla riconquista di una città il più possibile libera dal traffico e così godibile da tutti, bambini, anziani, turisti.

Come lo sappiamo? Dalle risposte ad un nostro questionario fornitoci da oltre 700 cittadini in bicicletta contattati ai varchi d'entrata in città la mattina del 22 settembre.

Se hanno risposto e hanno trovato il modo di farci pervenire le loro risposte vuol davvero dire che hanno a cuore il futuro della loro città!

E' per far sì che questa mentalità lungimirante si diffonda sempre più che anche quest'anno noi AdB abbiamo messo in campo tutte le nostre idee ed energie perché Verona, seppur senza l'adesione ufficiale del suo municipio, fosse tra le città europee teatro di iniziative per la European Mobility Week.

Nel numero scorso di Ruotalibera abbiamo annunciato gli eventi previsti; ora, ad impresa compiuta, ecco qualche approfondimento sui dati di "Premia il ciclista", sulla maratona oratoria, sul convegno all'università.

E poi un appassionato resoconto del 22 settembre studentesco, ideato da alcuni soci AdB insegnanti di educazione motoria nelle scuole cittadine: un vero successo, 600 studenti in bici a chiedere una città senz'auto!

Delle risposte ai questionari del 22 settembre vi faremo sapere nel prossimo numero, le stiamo esaminando!

22 settembre 2010							
I dati di "Premia il ciclista"							
VARCO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Var. % su 2009
1 Castelvechio	366	565	877	840	1059	864	- 18%
2 Ponte della Vittoria	639	771	537	617	750	868	+ 16%
3 Ponte Garibaldi	275	590	474	368	496	540	+ 9%
4 Ponte Pietra	378	456	331	384	392	181	- 54%
5 Ponte Nuovo	466	522	506	479	734	777	+ 6%
6 Ponte Navi	448	689	532	464	604	587	- 3%
7 Ponte Aleardi	493	372	271	308	367	377	+ 3%
8 via del Pontiere	131	244	219	105	232	129	- 44%
9 Volto Cittadella	123	147	254	164	105	101	- 4%
10 Portoni Brà	536	833	651	749	821	725	- 12%
<b>TOTALE</b>	<b>3.855</b>	<b>5.189</b>	<b>4.652</b>	<b>4.478</b>	<b>5.560</b>	<b>5149</b>	- 7,4%
11 Viale Piave					563	1093	+ 94%
12 Corso Milano					399	365	- 9%
<b>TOTALE GENERALE</b>					<b>6.522</b>	<b>6.607</b>	+ 1,3%

ALLA SOCIETÀ LETTERARIA RINNOVATA LA SIMPATICA MANIFESTAZIONE SETTEMBRINA

## La maratona dei diciassette

di *Francesca Gonzato*

Difficile dire quale delle quattro edizioni finora svoltesi sia stata la più bella, certo è che la maratona oratoria sulla bicicletta organizzata dagli AdB in collaborazione con la Società Letteraria si è confermata anche quest'anno un appuntamento estremamente piacevole.

I diciassette partecipanti che si sono succeduti al microfono in ordine alfabetico ad intrattenere il pubblico presente sul tema d'obbligo, la bicicletta, hanno scelto le più svariate modalità d'espressione: aforismi, riflessioni sui pro e i contro dell'uso delle due ruote senza motore, poesie proprie e altrui, racconti personali...

A chi ha elencato spiritosamente una serie di ragioni per le quali "la bici è di sinistra", lo studioso di lettere ha contrapposto un inno alla bici intriso di retorica del ventennio.

Si è ascoltato lo sfogo dell'avvocato difensore dei ciclisti indisciplinati, che ha audacemente sostenuto che andrebbe considerato che la pericolosità di chi gira un po' troppo disinvoltamente in bici non è paragonabile a quella di chi guida un SUV senza rispettare le regole del codice della strada.

Tratti dalla ricchissima produzione poetica del Pascoli sono stati declamati dolci versi in cui l'andare in bicicletta è immagine ora spensierata e felice ora malinconica del trascorrere del tempo nella propria vita.

Una simpatica dottoressa, presentatasi come persona di specchiata onestà e probità, ha confessato quanti peccati commette ogni giorno nel suo trasferirsi in bici da casa allo studio e ha chiesto di essere aiutata a redimersi.

Tenera e coinvolgente, intrisa di affetto filiale, è stata la storia dell'elegante bicicletta di un impeccabile direttore di

banca, finita in cantina dopo la scomparsa del suo padrone, ma tornata in vita per le domeniche senz'auto degli anni '80 e ancora sulla breccia, seppur attaccata dalla ruggine. E ancora altre riflessioni, altri racconti, e altre poesie...

come questa di Gianni Rodari, donataci da chi ha chiuso la serata:

*Io vorrei che nella Luna ci si andasse in bicicletta per vedere se anche lassù chi va piano non va in fretta*

**Ecco i nomi dei 17 oratori:**

Mario Allegri, italianista, docente UNIVR - Paola Azzolini, italianista - Camilla Bertoni, giornalista - Annamaria Calcagni, Presidente delegazione FAI Verona - Anna Capasso, studentessa - Lorenzo Carpanè, docente UNIVR - Carmen Flaim, docente UNIVR - Maria Geneth, medico, Filo Arianna - Giuseppe Girardi, ex magistrato - Valeria Lo Forte, Circolo Lettori - Gian Paolo Marchi, italianista, docente UNIVR - Beppe Muraro, giornalista - Lorenzo Picotti, docente UNIVR - Lorenzo Reggiani, giornalista - Renzo Segala, avvocato - Chiara Stella, insegnante - Elisabetta Zampini, attrice e cantante.



22 SETTEMBRE 2010: LE SCUOLE SUPERIORI VERONESI ASSIEME SU DUE RUOTE

## La prima volta in bici

di **Fabrizia Graziani**

*Insegnante del Liceo Messedaglia e socia AdB*

... Organizzare una bicicletтата di tutta la scuola... sarebbe bello, ma è troppo complicato, pensa a voce alta Andrea, uno dei rappresentanti di Istituto della mia scuola...

Noi insegnanti registriamo questo desiderio, nato a margine di una delle riunioni del gruppo "sostenitori" delle iniziative di educazione alla salute, alla mobilità sostenibile e all'ambiente, che è sorto l'anno scorso. Poi il discorso torna fuori in occasione dell'autogestione: perchè non pensare all'inizio

del nuovo anno al 22 settembre, così ricordiamo a tutta la città che è la giornata europea senz'auto? Ma è una data assolutamente infelice, è troppo vicina all'inizio dell'anno, non facciamo in tempo a convocare il ragazzi del gruppo...

Nonostante questi dubbi, che razionalmente avrebbero consigliato di attendere, noi docenti di educazione fisica del Messedaglia, supportati da un dirigente sensibile, decidiamo che si può tentare, anzi, che si possono coinvolgere altre scuole cittadine.

Rispondono subito il Maffei, il Cangrande, le Stimate, gli Angeli, siamo 5 scuole.

E via, a definire i percorsi, a richiedere il patrocinio del Provveditorato e della Provincia, la collaborazione del Comune, degli Amici della Bicicletta, dei ragazzi della Ciclofficina.

Si aggiungono anche il Fracastoro e il Seghetti, e poi il Montanari e il Don Bosco, e all'ultimo il Marco Polo: saremo in DIECI scuole!!!

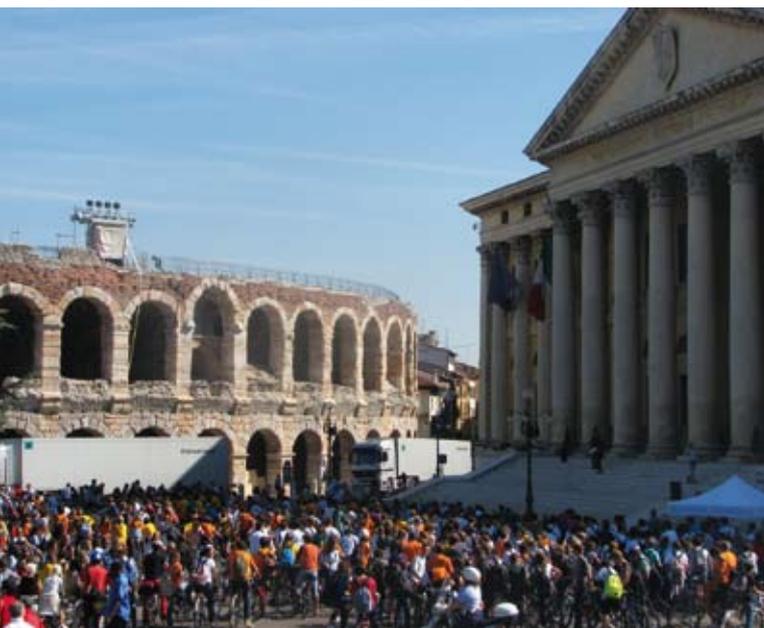
Così oggi 600 ragazzi hanno provato quella sorta di beata estasi che può capire solo chi, ripudiati l'auto o il motorino, va in bici in una splendida giornata settembrina: il piacere di sentire il sole sulla faccia, di chiacchierare con l'amico, di farsi qualche scherzo azzardato, di ridere del catorcio trovato in garage, di vedere l'invidia sui volti di chi resta a scuola e guarda dalle finestre, vuoi mettere?

Ma la soddisfazione più grande arriva forse con qualche giorno di ritardo: "Sa profe, sono venuta anche oggi in bici".

Sto quasi per chiudere il dialogo con il più scontato dei complimenti - bravissima - ma poi un guizzo e riprendo: "E ti è piaciuto?" Risposta: "Bellissimo!"

Ok, mi dico... allora è servito.

I numeri: 10 scuole partecipanti  
circa 600 studenti - circa 40 docenti accompagnatori



IL RESPONSABILE DELLA RIVISTA DA 8 MESI È DIRETTORE DELLA FEDERAZIONE NAZIONALE

## Da Ruotalibera alla Fiab

di *Francesca Gonzato*

C'è una notizia che Ruotalibera non ha ancora dato ai suoi lettori: lo scorso 16 aprile il nostro caporedattore Giuseppe Merlin (quello de "El canton del Bepo", per capirci) è diventato direttore della Federazione Italiana Amici della Bicicletta. Siccome pensiamo che dopo qualche mese di attività abbia già qualcosa di interessante da raccontarci, eccoci qui ad intervistarlo.

• **Da quando la Fiab ha un direttore?**

Non sono il primo e spero di non essere l'ultimo. Gigi Riccardi, il mai dimenticato ex Presidente di tanti anni, lo è stato dal 2007 al 2008, quando una grave malattia ce l'ha portato via. Per due anni la Fiab è rimasta senza un nuovo Direttore. Poi, all'inizio di quest'anno, il Presidente, Antonio Dalla Venezia, mi ha chiamato via Skype e mi ha lanciato la proposta.

• **Che cosa ti ha solleticato ad accettare questo incarico?**

All'inizio non riuscivo a capacitarmi di come potesse essere capitata proprio a me una tale proposta. Poi Marco Passigato, che della Fiab è Consigliere Nazionale, e lo stesso Presidente mi hanno spiegato che avevano pensato a me perché ero pensionato, quindi poco costoso e facilmente licenziabile. Il Presidente mi spiegò anche che la Fiab aveva bisogno di rilanciare la propria immagine attraverso una comunicazione più efficace e la mia esperienza con Ruotalibera sarebbe stata molto utile. Questo ha fatto cadere le mie ultime difese.

• **Quanto ti impegna?**

È un lavoro a tempo pieno, nel senso che non ho un orario definito. Ho degli obiettivi da raggiungere e adegua il mio impegno alle necessità del momento. Devo andare a Milano una volta alla settimana, nella sede amministrativa, poi viaggio spesso per l'Italia per riunioni di vario genere. Non mi annoio, semmai arrivo a sera stanco.

• **Quali sono i tuoi compiti?**

Sono responsabile del personale Fiab, coordino le varie attività della federa-



*Il momento della presentazione all'assemblea di Palermo*

zione, da quelle amministrative a quelle di comunicazione e rappresentanza. In generale faccio da supporto alla Presidenza e al Consiglio Nazionale di cui eseguo le deliberazioni.

• **Certamente hai un obiettivo che più di ogni altro vorresti realizzare...**

Sarei tentato di dire tutti e non sarei molto lontano dal vero. Stiamo per partire con la nuova rivista nazionale, un obiettivo molto adatto alla mia esperienza precedente. Ma la rivista è solo uno degli strumenti, assieme alla revisione del sistema di tesseramento, all'aumento del numero dei soci, alla ricerca di nuove entrate stabili e alla riorganizzazione della struttura Fiab per arrivare a creare un'Associazione forte e rappresentativa a livello nazionale. Adesso la Fiab ha delle grandissime capacità ed è portatrice di grandi idee per l'Italia, ma è sottovalutata.

• **Tu conosci bene da anni la vita dell'associazione di Verona, ma ora sei in contatto con le realtà associative di altre città. E' azzardato chiederti un confronto?**

Con l'aiuto di amici che conoscono me-

glio di me la Fiab, sto imparando le differenze tra le varie realtà. Verona è un caso a parte. Non solo è di gran lunga l'associazione locale più numerosa in Italia, ma possiede anche una vivacità particolarmente sviluppata.

Le differenze tra le associazioni dipendono molto dalla realtà amministrativa locale. Laddove ci sono pochi problemi di ciclabilità le nostre associazioni contano pochi soci.

Ad esempio, in Trentino-Alto Adige abbiamo solo l'associazione di Trento e in Emilia Romagna siamo presenti ovunque ma con associazioni piccole.

Beati loro!

• **Se mi permetti vorrei confessarti un timore che attanaglia la redazione: non è che intendi vilmente abbandonarci?**

Non è nel mio stile. Essendo stato educato in ambito cattolico, se lo facessi, sarei perseguitato dai sensi di colpa. Ma è nell'ordine delle cose che il mio impegno debba diminuire, indipendentemente dall'incarico in Fiab. Ruotalibera è uno strumento importante e non può permettersi un responsabile a mezzo servizio.

MEZZI PUBBLICI E BICICLETTE SEMPRE PENALIZZATI E PROBLEMI DI TRAFFICO NON RISOLTI

## Nuove strade e nuovi problemi per i ciclisti

di Michele Marcolongo

A fare la somma c'è proprio da strabuzzare gli occhi: 390 milioni di euro per il traforo delle Torricelle; 150 milioni per la riqualificazione delle ex Cartiere di Basso Acquar; 2,6 miliardi per il Sistema delle Tangenziali Venete da Peschiera a Padova.

Sul territorio scaligero enti locali e privati stanno investendo una montagna di soldi, che puntualmente si tradurranno in una valanga di cemento.

Solo per fare qualche esempio, collegato al traforo è prevista la concessione di aree di nuova urbanizzazione per non meno di 200 mila metri quadri.

L'intervento alle ex Cartiere prevede una cubatura non inferiore ai 300 mila metri cubi. Per non parlare del resto delle riqualificazioni avviate o in progetto sul resto di Verona Sud, dove sono previsti ben 4 milioni di metri cubi di edificazioni di cui tre milioni destinati a commerciale, direzionale e alberghiero.

Tanto per citare qualche area: Foro Bario ed ex Cartiere (interventi in via di realizzazione), ex Officine Adige; ex Manifattura Tabacchi e via elencando. La domanda sorge, come si suol dire, spontanea: come ci si muoverà a Verona tra cinque o dieci anni?

L'assessore all'urbanistica Vito Giacino, che qualche settimana fa ha presentato all'Urbanpromo di Venezia il masterplan della nuova Verona Sud, ha assicurato che "tutti i contributi dei privati verranno usati per dotare i quartieri di standard adeguati di servizi e spazi collettivi".

Ma, ammesso che questa promessa si realizzi, si può dire stare tranquilli



Lungadige Attiraglio

anche per le altre opere in previsione? Che ruolo avranno in un prossimo futuro il trasporto pubblico e la mobilità ciclistica?

Per i ciclisti scaligero si prospettano tempi davvero duri: non solo faticano a farsi ascoltare dall'amministrazione comunale riguardo ai piccoli interventi che potrebbero rendere il centro storico più permeabile alle biciclette, ma con le grandi opere in progettazione rischiano di vedersi frazionare pesantemente il resto del territorio comunale. È il caso, ad esempio, del serpentone d'asfalto a quattro corsie, meglio noto come il Traforo delle Torricelle, che taglierà in due il territorio comunale all'altezza della fascia pedecollinare. I progettisti, bontà loro, sull'ultimo tratto del tracciato hanno previsto un percorso ciclabile che da Lungadige Attiraglio dovrebbe attraversare Boscomantico per poi andarsi a collegare con la pista sul canale Biffis.

Questa ciclabile viene catalogata come opera di "compensazione ambientale", peccato che corra tra viadotti alti più di venti metri, barriere fonoassorbenti alte tre metri e mezzo e lungo un muraglione lungo più di due chilome-

tri necessario a sovrappassare i canali Biffis e Alto Veronese (vedi box). Non sarà, insomma, un bel vedere.

Ma almeno qui il transito verrà assicurato. La stessa cosa non si può ancora dire per la "teoria" di rotatorie che caratterizza il piano della viabilità a sostegno dell'intervento di riqualificazione delle ex Cartiere di Basso Acquar, dove è previsto un mega centro commerciale e altri spazi direzionali.

Utilizzate per fluidificare il traffico, le rotatorie sono la delizia per gli automobilisti che si vedono eliminare gli odiosi semafori, ma per i ciclisti rappresentano una croce dura da portare, specie quanto sono larghe di raggio e non prevedono sistemi di innesto e uscita in sicurezza per le biciclette.

**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](http://www.contadini-cucinieri.it)

Le rotatorie possono rappresentare un serio pericolo per i ciclisti ma gli amministratori locali faticano ancora a capirlo.

Gli Amici della Bicicletta hanno più volte sollecitato il presidente della Provincia Miozzi a intervenire per mettere in sicurezza quelle in via di costruzione, ma dagli uffici tecnici hanno ottenuto un laconico “vedremo”.

E ora si teme che lo stesso frazionamento possa accadere anche per le rotonde collegate all'intervento sulle ex Cartiere.

Il progetto ne prevede ben otto: si comincia con due rotatorie in prossimità di Ponte Aleardi, una posta all'altezza dell'incrocio con via Torbido e l'altra all'altezza dell'ex Gasometro. In brecchia Cappuccini e tra Basso Acquar e la

Circonvallazione ne sono previste altre due, una delle quali collegata con “uno svincolo a cappio” più a Nord.

La quinta occuperà l'incrocio fra via Tombetta e Basso Acquar, mentre altre due verranno realizzate in via Basso Acquar. L'ultima rotonda verrà posizionata sotto al cavalcavia di viale Piave.

Se può essere di consolazione per i tartassati ciclisti, i critici del progetto di riqualificazione sostengono che, vista la mole di traffico che il futuro centro commerciale genererà, nella zona non si muoverà proprio nessuno, nemmeno le automobili.

Se poi consideriamo che l'amministrazione comunale, in vista dell'inizio dei lavori di allargamento di Ponte San Francesco, fino a pochi giorni fa valutava la possibilità di installare provvi-



soriamente un ponte militare modulare di tipo Baley, non deve apparire fine a se stessa la battuta che qualche mese fa ebbe a dire il presidente di Italia Nostra Giorgio Massignan, secondo cui “a Verona Sud non ci si muoverà nemmeno con l'elicottero”.

Andrà meglio per gli utenti dei mezzi pubblici? La questione è ancora tutta aperta: da una parte l'ultima riorganizzazione delle linee non ha lasciato soddisfatti i sindacati degli autisti dell'Atv che non hanno ancora ottenuto le corsie preferenziali in Corso Porta Nuova, Corso Milano, Via Mameli, ritenute necessarie al fine di aumentare la velocità commerciale dei bus che a Verona è tra le più basse d'Italia.

Dall'altra parte il filobus che l'amministrazione comunale ha in programma presenta vantaggi e svantaggi che devono venire valutati attentamente, anche attraverso un raffronto con la tramvia progettata e in parte già appaltata dalla precedente amministrazione di centrosinistra, poi cancellata dalla giunta Tosi.

Il vantaggio più evidente del filobus riguarda l'estensione della rete (circa 24 chilometri che si sviluppano dai quartieri dell'Est fino alla stazione di Porta Nuova da dove partono due linee ulteriori che vanno a servire Borgo Trento a Nord e Borgo Roma a Sud), esattamente il doppio rispetto ai 12 chilometri della tramvia.

Un altro punto interrogativo sul filobus è legato alla sua capacità trasportistica e alla velocità commerciale: mentre la tramvia avrebbe portato fino a 4-5 mila passeggeri all'ora il filobus ha una capacità nettamente inferiore, attorno ai 2.500 passeggeri l'ora.

Inoltre, essendo un sistema su gomma e non su rotaia, viaggia in mezzo al traffico automobilistico.

## **TRAFORO DELLE TORRICELLE**

L'opera consiste in 12 chilometri di strada extraurbana a due corsie per senso di marcia di categoria B (limite di velocità 110/km/h), larga 22 metri. Parte dallo svincolo della tangenziale Est, in località Cà Rossa di Poiano per attraversare in galleria naturale per 2,2 km la zona collinare delle Torricelle.

Ad Avesa prosegue in trincea coperta per altri 2 chilometri, superando gli abitati di Quinzano e San Rocco, dove sbucca brevemente per poi inabissarsi ancora in galleria artificiale per sottopassare via Preare.

Rivede la luce in prossimità di Lungadige Attiraglio con la rampa di salita di un viadotto a tre luci alto più di venti metri e lungo 225 metri che sorvola l'Adige.

Atterrato sulla sponda opposta, in località La Sorte, sottopassa la ferrovia del Brennero e poi arriva a un bivio: a destra si ricollega con la strada di gronda che scenderà dalla Statale del Brennero (questa strada termina con un secondo viadotto sull'Adige alto ancora 20 metri e lungo più di 200 metri che atterra ancora in piena località la Sorte) e a sinistra prosegue fino al casello autostradale di Verona Nord.

Prima di giungere a destinazione l'opera deve però superare un terzo ostacolo: i canali Biffis e Alto Veronese. Lo farà con una rampa sopraelevata che avrà il profilo di un muraglione largo 2,2 chilometri.

Nelle intenzioni dell'amministrazione l'opera servirà a completare l'anello circonvallatorio attorno (e in parte dentro) al centro urbano.

Verrà finanziato in project financing, ovvero i privati anticiperanno i capitali che poi recupereranno con i proventi dei pedaggi.

Per garantire all'impresa vincitrice del bando l'equilibrio economico-finanziario il Comune oltre ai pedaggi ha assegnato aree per 200 mila metri quadri destinate a parcheggi (a Cà di Cozzi), ad aree di servizio (all'incrocio con la Gardesana e con la Bresciana) e autoparco (casello di Verona Nord) con tutti i servizi commerciali annessi.





I detrattori sostengono che il filobus equivale ad un autobus doppio. In ogni caso a dicembre la giunta aprirà le buste: già quattro ditte hanno risposto al bando promosso dal Comune. Il nuovo mezzo potrebbe essere funzionante nel 2013. Un ultimo appunto: in centro storico il filobus funzionerà a gasolio... La "madre" di tutte le opere che si vogliono realizzare sul territorio cittadino è però il Sistema delle Tangenziali Venete, in pratica un raddoppio dell'autostrada A4 mediante collegamento delle tangenziali che passano per Verona, Vicenza e Padova. Un intervento faraonico che costerà la bellezza di 2,6 miliardi di euro, realizzato in project financing (i privati anticiperanno i soldi che poi recupereranno con i pedaggi) mediante bando regionale. Una sola curiosità: nello studio di fattibilità è scritto nero su

bianco che nel giro di pochi anni, una volta entrata a regime, l'opera garantirà agli automobilisti una velocità di percorrenza di 17 km/h: un'andatura da lumaca che conferma la tesi secondo cui fare nuove strade non contribuisce a diluire il traffico ma semmai lo moltiplica e lo ingolfa. Senza contare che si potranno tranquillamente superare in bicicletta, una bella rivincita.



Vedute della zona interessate dal traforo



## RIQUALIFICAZIONE DELLE EX CATTIÈRE

*Su un'area di 150 mila metri quadrati che comprende due grattacieli alti più di 100 metri saranno contenuti un centro commerciale di 20 mila metri quadri; 24 mila metri quadri da destinare a "servizi" (tra cui una multisala cinematografica, 70 negozi e 12 tra caffè, ristoranti, sale giochi, palestre) e 30 mila metri quadri da dedicare ad "uffici".*

*Il progetto prevede anche il recupero delle vecchie fornaci in quanto "pezzi" di archeologia industriale e la realizzazione di un parco di 40 mila metri quadrati. Interessante è leggere il giudizio che tra le righe ne dà Architettoverona, la rivista dell'ordine degli architetti, che sull'ultimo numero scrive: "certo la memoria di uno dei luoghi della prima industrializzazione veronese viene meno con la semplice giustapposizione dell'edificio storico superstite con un manufatto palesemente fuori scala, con un risultato involontariamente surreale".*

*E rispetto ai 40 mila metri quadri di verde pubblico: "Di questi ben pochi resteranno effettivamente fruibili, essendo per la gran parte composti da frammenti di risulta".*

*E sulla mobilità avverte che "il notevole carico urbanistico così determinato graverà sul sistema della mobilità d'intorno, oggetto di molti studi e simulazione che andranno verificate alla prova dei fatti".*

UNA PIEGHEVOLE NON È SOLO UTILE PER LA CITTÀ O PER ANDARE SUI TRENI

## In viaggio con la bicicletta pieghevole

di Marco Tosi

Da tempo osservavamo le biciclette pieghevoli attratti dalla facilità e comodità di trasporto. L'opportunità per comprarne una è arrivata con il viaggio di quest'estate programmato sull'Elberadweg da Praga a Magdeburgo, data l'impossibilità di trasportarne tre bici assieme sugli Eurocity che collegano Verona a Monaco, treno tedesco che però può trasportare solo due bici, e dalla mancanza di disponibilità, per esaurimento dei molti posti disponibili, sui treni del ritorno da Magdeburgo.

La scelta è quindi caduta su una piccola pieghevole con ruote da 20", portapacchi posteriore rialzato e 24 rapporti.

L'Elberadweg da Praga a Magdeburgo è una ciclabile di 510 Km. La parte Ceca della ciclabile viene descritta con difficoltà dovute al fondo.

La scelta della bicicletta pieghevole è dovuta quindi non solo alla facilità di trasporto e alla rapidità nella piegatura, ma anche alla capacità di resistere alle lunghe percorrenze e ai vari fondi.

A Praga la pieghevole si dimostra subito adatta ai fondi accidentati: la dimensione ridotta delle piccole ruote viene compensata da una trasmissione corrispondente. L'ammortizzamento viene dato dagli pneumatici: dei salsicciotti che si possono gonfiare fino a 5 bar.

La partenza dalla bellissima Praga è stata spettacolare, con la vista dal percorso in salita, sul Karluv most e attraversando



La pieghevole può portare anche le borse

tre grandi parchi urbani, ma dopo qualche chilometro a fianco della Moldava la ciclabile diventa accidentata, alternando tratti con fondo regolare ad altri difficili, con lastricati sconnessi e sterrati a volte allagati. La pieghevole anche qui supera la prova dimostrandosi adatta alle lunghe percorrenze.

Poi avvicinandoci alla Germania la ciclabile diviene perfetta, curata, il viaggio diviene confortevole e piacevolissimo, con un solo giorno di pioggia, che ci ha accompagnato da Dresda.

I limiti delle pieghevoli piccole sono dati dal limitato peso massimo trasportabile, inoltre non sono adatte, per le geometrie del telaio, alle velocità sostenute, alle salite e sterrati impegnativi.

Nate per le esigenze dei pendolari come mezzo di trasporto per l'ultimo chilometro dalla stazione al luogo di lavoro, le pieghevoli rievocano la mitica Graziella che ebbe un grande successo negli anni '70 proprio per la sua praticità ma anche per il suo anticonformismo. Le attuali bici pieghevoli si sono evolute diventando leggere e veloci con una conducibilità normale e un buon comfort di viaggio. Per David Byrne, autore dei "Diari della bicicletta" edito da Bompiani, la pieghevole è diventata un fedele mezzo di trasporto nei tour intorno al mondo.

Le biciclette pieghevoli, si possono trasportare in treno e in bus senza pagare un ulteriore biglietto, stanno comodamente nella valigia e si possono portare in aereo, come anche nel baule delle auto o in ascensore, rappresentano quindi un grande ausilio alla mobilità.



### SCHEDA TECNICA

Praga-Roudnice nad Labem,  
82 Km

Roudnice nad Labem-Decin,  
72 Km

Decin-Dresda, 76 Km

Dresda-Gohlis, 68 km

Gohlis-Pretzsch/ Elbe, 80 Km

Pretzsch/ Elbe-Dessau, 88 Km

Dessau-Magdeburgo, 85 Km

Magdeburgo-Magdeburg Water  
Bridge-Magdeburgo, 40 Km.

Traccia GPX su <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=xjxbuyllupyhwn>



ALCUNI CONSIGLI PER CHI STA PENSANDO DI ACQUISTARE UNA BICI PIEGHEVOLE

## Una bici... "tascabile"? Sì, è possibile!

di Luciano Zamperini

Succede che per spostarsi da un luogo all'altro sia necessario ricorrere a più mezzi di trasporto ma può succedere anche che il punto d'arrivo di uno di questi mezzi non coincida con il punto di partenza del successivo.

Poiché una intermodalità così "imperfetta" è purtroppo abbastanza frequente, una possibile soluzione, certamente la più pratica ed economica per coprire rapidamente questi spazi, ci viene offerta dalla bici pieghevole.

Sappiamo che la bici non è ammessa su molti treni – a volte nemmeno su quelli abilitati se i posti sono esauriti – né sul metro e, tanto meno, sull'autobus.

Per una bici pieghevole, il cui ingombro rientri nelle misure consentite, diventa invece possibile e... gratuito!

Ma non finisce qui: piegata, la si può agevolmente portare con sé in ogni luogo riducendo sensibilmente il rischio di subirne il furto. Infine va detto che i modelli di buona qualità attualmente in commercio non fanno percepire alcuna differenza di pedalata rispetto a quelli classici.

Quali dovrebbero essere le sue caratteristiche salienti?

Per un agevole trasporto dovrà essere ben compatta, non sporcare e ridursi il più facilmente e rapidamente possibile. Le ruote, che ne condizionano la compattezza, non dovranno essere troppo piccole.

Ne verrebbe pregiudicata la stabilità e la facilità di guida, soprattutto, come è facilmente intuibile, nelle strade cittadine. Le misure concordemente ritenute più adatte vanno dai 16" ai 20" (diametro da 34 a 43 cm. circa).

Ci sono i modelli che, piegati in tre parti, riducono le proprie dimensioni ad un rettangolo di 50 per 55 cm.

Altri, piegati in due, contengono il proprio ingombro a 80 per 60 cm. Generalmente il loro peso oscilla, escludendo le specialissime in titanio e carbonio, dai 10 ai 14 kg.

*La pieghevole stà anche sulla vecchia 500*



*Due pieghevoli da città*

Il peso non è poi così importante. Innanzitutto perché, se il nostro modello è rapidamente piegabile, lo si può utilizzare "intero" fino all'ultimo istante per ridurlo solo al momento del carico. Poi, perché una volta piegato, è in genere pensato per poter scorrere sulle proprie ruote o su un paio di cuscinetti in modo da consentirne il traino come un qualsiasi trolley.

A seconda della planimetria dei percorsi e delle personali esigenze potrebbe essere necessaria la dotazione di un cambio adeguato e, crediamo di non trascurabile importanza, anche la possibilità di un sicuro aggancio per almeno una borsa.

Molto meglio se di buona fattura e qualità: i meccanismi di riduzione con il tempo si "affaticano" e, usurandosi, ne pregiudicheranno stabilità e sicurezza.

Forse il maggior inconveniente – che peraltro non ne sta limitando la diffusione – sta nel prezzo decisamente più elevato rispetto ad una bici classica.

Una volta accettata l'idea di "presentarsi" in pubblico con un mezzo quanto meno insolito, ma ormai non più così alternativo, è fatta!

Difficile consigliare un modello piuttosto di un altro. Ciascuno dovrà realisticamente valutare le possibilità di utilizzo in relazione alle proprie esigenze.

Nel dubbio tuttavia una sana prudenza indurrebbe a volare basso: considerata la modestissima perdita di valore dell'usato, si potrebbe optare per un modello semplice, di "ingresso", ma già calibrato sulle nostre reali necessità. L'esperienza sul campo, in seguito, farà il resto.

Buona intermodalità a tutti!

Volendo curiosare:

[www.bicicletta-pieghevole.com](http://www.bicicletta-pieghevole.com)

[www.fiab.info/phorum5/read.php?1](http://www.fiab.info/phorum5/read.php?1),

[www.foldingbikes.co.UK](http://www.foldingbikes.co.UK)



UNA RISERVA DI GRASSI BUONI CHE FANNO BENE AL CUORE

## Tahin, un burro vegetale

di Paolo Pigozzi

Un po' di grassi da spalmare sul panino da mettere in tasca oppure (meglio ancora) da consumare un'oretta prima di iniziare a pedalare sono indispensabili. Non solo perché una piccola quantità di grassi rende più appetibili molti alimenti, ma anche perché i muscoli, quando sono impegnati in uno sforzo a bassa intensità (come, ad esempio, durante una pedalata su terreno piano o lievemente ondulato a 15-20 km orari) bruciano come carburante preferito soprattutto grassi.

Il burro, specialmente ad una certa età, va consumato con moderazione e la margarina è vivamente sconsigliata (è ricca di grassi transaturi, dannosi per il cuore).

Che dilemma! Tra Scilla e Cariddi ci viene in soccorso il tahin (detto anche burro di sesamo), una salsa molto consumata in Grecia, in Egitto e in tutto il Medio Oriente, preparata con i semi di sesamo finemente macinati.

I grassi contenuti nel sesamo abbassano il colesterolo e riducono il rischio cardiovascolare. Il sesamo è anche una fonte formidabile di calcio (975 mg/100 g). Il tahin è confezionato in vasetti di vetro e si può acquistare nei negozi di alimenti biologici o nelle botteghe del commercio equo.

Per preparare una tartina, il tahin va utilizzato esattamente come il burro: prendi una bella fetta di pane integrale, coprila con un velo di tahin e completa con miele o, se preferisci, con marmellata (ottima quella di albicocche, eccellente quella di mele cotogne). Il colore del tahin (un nocciola tendente al grigio) non è invitante, ma il sapore di questa tartina è veramente delizioso. Provala!



CICLOESCURSIONE ALL'IMPIANTO EOLICO DI AGSM A CASONI DI ROMAGNA

## Dall'energia muscolare a quella del vento

di Marco Passigato

10 ottobre 2010

Ottima giornata, 39 persone, 2 famiglie già socie, alcuni universitari, alcuni dipendenti AGSM, clima simpatico e rilassato, tutto regolare come da programma, cielo un po' nuvoloso e freschino.

Le 16 pale sullo spartiacque tra Emilia e Toscana creano un'atmosfera affascinante di forza di leggerezza.

Ottima accoglienza di AGSM che ha offerto un ristoro con panini, lambrusco ottimo, dolcetto e frutta, poi visita all'interno del fusto di una pala e piccola relazione molto interessante dell'ing Venturi di AGSM sulla scelta del luogo, sul progetto, sull'iter approvativo, sulla gestione e sul futuro.

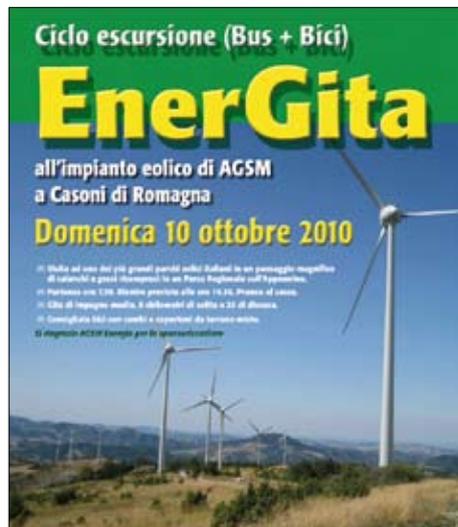
Poi discesa nell'autunnale paesaggio apenninico, con spettacolari percorsi in cima ai crinali.

In autobus si è parlato della particolarità di AGSM di proporre la possibilità di avere con pochi euro all'anno energia elettrica certificata da fonte rinnovabile e della community dei soci con le iniziative di promozione all'interno delle quali rientra la gita di oggi.

Molti dei presenti hanno detto che chie-

deranno di passare all'Energia rinnovabile secondo il principio che "non serve diventare necessariamente autoproduttori con il fotovoltaico, e che è più facile acquistarla da chi è produttore esperto" Qualcuno ha proposto di passare ad Energia Rinnovabile anche il contatto della sede Adb e verrà proposto al prossimo direttivo (una decina di euro l'anno, ma è un segnale di attenzione che potremo veicolare anche ai nostri soci).

*Locandina della gita*



Alcuni commenti da due universitari presenti: "Istantanee di una giornata fra la terra e il cielo - Personalmente ho partecipato a questa giornata mosso dall'amore per la natura, respirata sulle due ruote, contemplata nei suggestivi scenari collinari e rispettata attraverso la realizzazione di opere come il parco eolico, perfettamente inserito nello scenario ondeggiante di Casoni di Romagna, come 16 mani tese verso il cielo.

I mulini che raccolgono il vento trasformandolo in energia fanno pensare ad un perfetto accordo con la Natura stessa, che vale la pena mantenere ogni giorno anche nelle nostre piccole scelte di vita." Di Francesco Lonardoni, dottorando in Biotecnologie Molecolari, Industriali ed Ambientali, tema di studio Metodologie Biochimiche - materiali innovativi per la diagnostica medica, ricerca e quantificazione di potenziali marcatori molecolari in fluidi biologici.

"Le pale eoliche sono affascinanti: sono la leggerezza del fiore che si piega al vento ingigantita come un Mazinga" Francesco Castioni, Il anno della specialistica in Lettere Moderne del corso di laurea in Discipline artistiche ed archeologiche.

# Appuntamenti d'inverno

*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](http://www.amicidellabicicletta.it)*

## Cicloescursione

40 km ●○○○○

**Domenica 23 gennaio 2011** Solo soci  
Franco Mirandola e Massimo Muzzolon  
**Viaggiando sulla via dei Pellegrini**  
Ciclo-invernale classica nella Bassa tra nebbia e galaverna.  
Visita alla villa Pellegrini a Pellegrina di Isola della Scala e tradizionale risotto a Vigasio.  
In collaborazione con Isolainbici.  
Treno+bici o ritrovo a Isola della Scala  
Iscrizioni in sede da lunedì 10 gennaio



## AUGURI DI NATALE

Come da tradizione, sabato 18 dicembre, dalle 16 alle 19, ci troveremo in sede per scambiarci gli Auguri di Natale.

Apprezzatissimi tutti quelli che verranno armati di qualche bottiglia o di un dolcetto.

Apprezzatissimi anche quelli che verranno a mani vuote purchè abbiano voglia di sorridere e di lasciarsi andare al piacere di quattro chiacchiere fra amici.

## ASSEMBLEA ANNUALE

La bicicletta gode sempre di più di una simpatia trasversale agli schieramenti politici. Trascurare i ciclisti lascia delusi (e stupiti) gruppi sempre più numerosi di elettori sia di destra che di sinistra.

Riusciremo ad approfittare di questa tendenza durante un anno, il prossimo, che sarà decisivo per molte delle grandi questioni che riguardano la mobilità della nostra città (traforo, cartiere, filobus, parcheggi...)?

Come riuscire a farci sentire in un contesto cittadino dove protagonisti - e interessi - sono tutti più grandi di noi?

*Che iniziative, che obiettivi possiamo proporci per il 2011?*

Di questo, di mobilità urbana, di cicloturismo, della necessità di crescere - in quantità e in qualità - parleremo nella nostra assemblea annuale che si terrà il

**19 febbraio 2011, dalle ore 16 alle ore 20**, presso il Circolo Dipendenti Unicredit, via Rosa 7.

L'assemblea, come da statuto, discuterà anche il bilancio ed eleggerà il nuovo Consiglio Direttivo.

Ai lavori parteciperanno Antonio Dalla Venezia (pres. nazionale Fiab) e Luciano Renier (coord. regionale Fiab).

Se pensi che la nostra associazione stia facendo qualcosa di utile per la città e per noi ciclisti, non mancare.

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](http://www.farmaciaborgomilano.it)

senza plastica naturalmente

unicef

ACP

IBFAN

UNA SOLIDARIETÀ CHE CREA POSTI DI LAVORO IN AFRICA E DIFFONDE LA BICI

## La solidarietà si alza sui pedali

di Adriano Romano



*Parata di orgoglio per la nuova scuola*

Tutto ebbe inizio con una grande festa in Massaua (Eritrea) il giorno 5 gennaio 2010 per l'inaugurazione della scuola media e superiore "S. Francesco", voluta e diretta dai frati Cappuccini e realizzata con il contributo di migliaia di benefattori italiani.

Gli studenti potevano finalmente trasferirsi nelle nuove aule abbandonando i vecchi e fatiscenti locali della scuola vecchia vicina al porto.

Non più faticosi turni per assistere alle lezioni: ora nelle nuove e luminose aule tutti avevano il loro posto a sedere e un bel banco per seguire le lezioni. I risultati scolastici?

È risaputo che gli studenti e le studentesse del San Francesco sono i migliori di tutta l'Eritrea!

Ma c'era, anzi c'è ancora, un problema: la quasi totalità degli studenti percorrere al mattino più di un'ora di strada impolverata, sotto un sole cocente e umidità spaventosa, per arrivare puntuale alle lezioni.

Infatti la nuova struttura scolastica dista almeno 6 km dalle abitazioni degli studenti e poi, finite le lezioni, c'è il ritorno a casa: altri 6 km a piedi con tutti i libri in mano...

Abbiamo detto che la storia ha un lieto fine...

Infatti come possibile soluzione, l'Associazione **Il granello di senape** Onlus, con sede in Soiano del Lago (Bs) e sezione distaccata in Verona, ha pensato di regalare ad ogni studente una bicicletta, insomma uno scuolabus a due ruote.

Ciascuna bella bicicletta, di produzio-

ne italiana, viene a costare 65 euro (cifra onni comprensiva delle spese del trasporto via mare, tasse sdoganamento, montaggio in loco ecc.).

È un regalo enorme e bellissimo per quei ragazzi e quelle ragazze: l'estrema povertà delle famiglie eritree non permetterebbe a nessuno un acquisto del genere per i propri figli.

La consegna della bicicletta impone anche l'accettazione scritta dell'impegno a mantenerla con cura e... a meritare il dono con l'impegno solenne di un buon profitto scolastico!

È previsto un corso obbligatorio di formazione sulla sicurezza stradale e si creerà un posto di lavoro per le riparazioni delle biciclette involontariamente danneggiate.

Come avrai capito, il lieto fine è... a portata della tua generosità.

Puoi aiutare uno o più studenti a raggiungere la loro scuola?



*Sono arrivate le prime 700 biciclette, accolte da 1500 sorrisi*

I versamenti (65 euro per ogni bicicletta) potranno essere effettuati a mezzo:

C/c postale 92246263 intestato ad Associazione Il granello di senape  
Codice Iban IT 39 T 02008 54770 000020231646  
Unicredit filiale di Moniga del Garda

Il presidente e i soci della onlus sono a disposizione per ulteriori chiarimenti sulla realizzazione del progetto.  
Il sito web di riferimento è [www.ilgranello.org](http://www.ilgranello.org)

*La scuola San Francesco a Massaua*



RIUSCITISSIMA INIZIATIVA DEL CONSIGLIO COMUNALE DEI RAGAZZI DI BARDOLINO

## A scuola in bici o a piedi sul lago di Garda

di Donatella Tarozzi

Il Consiglio Comunale dei Ragazzi (CCR) di Bardolino, eletto presso la scuola secondaria di primo grado di Bardolino dell'Istituto Comprensivo "Falcone-Borsellino" ce l'ha fatta! Si è scatenata "A ruotalibera" (come non vedere assonanza di idee con il nostro giornale?).

La manifestazione di sabato 22 maggio 2010 resterà memorabile. Il CCR di Bardolino è riuscito perfettamente nell'intento: quasi tutti (139 su 149) gli alunni e pure gli insegnanti, sono andati a scuola e, di ritorno a casa, in bici o a piedi.

Evento epico, qualcuno ha detto! Perfetta riuscita e interesse notevole da parte dell'amministrazione comunale che ci ha donato una maglietta con logo del CCR, della polizia municipale che ci ha supportato nei punti critici, nonché dei genitori che hanno aiutato con il loro entusiasmo tam tam sfociato in una preziosa collaborazione.

Il territorio era disseminato di frecce e cartelli segnalatori, rigorosamente fatti in casa, che testimoniavano che per quella mattina le strade erano nostre. Largo coinvolgimento della cittadinanza e grande simpatia dai turisti per tutti quei ciclisti allegri e spensierati. Poi al teatro Corallo di Bardolino abbiamo dedicato un'ora alla mobilità sostenibile per informare tutti i ragazzi della scuola e gli adulti invitati (personalità e cittadini).

Bravi i ragazzi a preparare ogni cosa (logo del CCR, frecce e segnaletica varia, ppt, video, storielle serie e non, raccolta info, lettura di stralci da testi sul tema...).

Ma partiamo dal principio: il CCR quest'anno si è occupato di sicurezza stradale.

*Letture della mappa*



*Il gruppo alla partenza*

Dal progetto iniziale, "Vado a scuola da solo", con copyright Amici della bicicletta di Verona e già realizzato qualche anno fa, volevamo ora individuare un collegamento sicuro tra Bardolino e le frazioni limitrofe di Cisano e Calmasino, quest'ultima ancor più decentrata e lontana dal comune capoluogo rispetto alla prima.

Seguite quindi le diverse fasi di lavoro

1. rilevazione della viabilità attraverso la lettura e l'analisi delle planimetrie di Bardolino, Cisano e Calmasino;
2. segnalazione dei punti di pericolo per la mobilità a piedi o in bicicletta;
3. documentazione con foto e presentazione attraverso supporto multimediale;
4. la mobilità sostenibile: intervento del presidente degli Amici della Bicicletta di Verona;
5. studio di proposte risolutive per il nostro territorio;

6. stesura di un documento rivolto all'amministrazione comunale di Bardolino con le istanze di migliorie, si è passati ad organizzare "A ruotalibera", la manifestazione conclusiva del progetto di sensibilizzazione alla mobilità sostenibile in cui, per un giorno, tutti avremmo raggiunto la scuola in bicicletta.

Gli 8 percorsi sicuri, individuati e seguiti nel territorio di Bardolino e frazioni, avevano come punto di arrivo la nostra scuola e percorrevano sempre strade alternative: vie secondarie, lungolago, stradine sterrate cadute in disuso perché non più battute, vie ciclabili già segnalate... ed ognuno di essi aveva la presenza di adulti (genitori e docenti) come guide.

Durante i sopralluoghi compiuti con i ragazzi, sono emerse numerose incongruenze nella segnaletica e diverse situazioni di pericolo legate soprattutto agli attraversamenti di strade ad elevata percorrenza automobilistica, tutte segnalate ai responsabili comunali.

Ulteriore oggetto di riflessione sono stati i dati emersi dai questionari somministrati ad adulti e ragazzi sulle abitudini degli spostamenti quotidiani; anche a Bardolino siamo in linea con i dati nazionali, ahimè: il 74% degli adulti usa l'auto; il 31% dei ragazzi viene accompagnato a scuola con l'auto, il 52% col bus e, nonostante il territorio di Bardolino si presti ad una mobilità non inquinante, il 14% a piedi e solo il 2% in bici.

Che dire quindi? Quante "A ruotalibera" servono per cambiare le nostre abitudini insostenibili?

## NON È PROPRIO FACILE ANDARE IN BICICLETTA NEL PAESE DELLE BICICLETTE

# Zixingche, il veicolo che va da sé (se pedali)

di Giorgio Migliorini

La Cina si è messa in moto e nessuno la fermerà più. Così un cinese alla guida di un veicolo parte e cerca di non fermarsi mai. Suona per avvertirti che ti sta investendo, viola ogni regola del nostro codice. Subisce e commette ogni nefandezza però essendo un orientale non si arrabbia mai, proprio mai. Così descriverei il traffico in Cina.

Noi quattro, quelli dell'est Europa e della Grecia, quest'anno in tre settimane abbiamo visitato nell'ordine Pechino, Chengde (500.000 abitanti) 200 km a nord di Pechino, Suzhou (800.000 abitanti) 90 km a nord di Shanghai e Shanghai. In ogni città abbiamo affittato bici più o meno efficienti e ci siamo lanciati nel traffico con qualche escursione extraurbana.

Le città che abbiamo visitato sono tutte piane, la natura è molto simile alla nostra pianura padana.

È impressionante il numero di grattacieli e condomini a venti piani che fronteggiano le strade principali ma basta andare dietro per scoprire un dedalo di vicoli con case e casupole brulicanti di attività dalla mattina alla sera sette giorni su sette.



Vicoli di Shanghai

Di norma le strade hanno due/tre corsie per ogni senso di marcia e sono sempre affiancate da corsie monodirezionali molto larghe dove circolano bici normali, assistite, tricicli, scooter elettrici, motorini. L'elettrico è molto diffuso.

Ai semafori è un assalto anche perché con il rosso è sempre consentita la svolta a destra e le auto non si fanno scrupoli a tagliarti la strada. Un mondo senza regole in cui un italiano stante il suo DNA subito si adatta e si esalta; così è stato per noi e ci siamo davvero divertiti.

Alcune curiosità: caschi zero, i veicoli a due/tre ruote con le luci sono pochissimi, sulle bici si va anche in due, sugli scooter elettrici ci sta una famiglia, sui tricicli tutto. Chi fosse spaventato dalla bolgia del traffico può comunque muoversi lungo le strade interne. Ci sono vicoli dove bisogna solo fare attenzione ai cuochi di strada con pentoloni e bracieri.

Nelle ore di punta 8-9 e 17-18 la polizia e i volontari del traffico presidiano gli incroci per cercare di sbrogliare l'immenso groviglio di cinesi in movimento lanciati verso il benessere.

Molti semafori hanno il contasecondi al posto del giallo. Le poche rotonde hanno la corsia esterna per i veicoli a due/tre ruote. Nelle città grandi ci sono parcheggi custoditi a pagamento. In sostanza la viabilità a due/tre ruote ha ancora una notevole



Semafori con contasecondi

importanza e le strade nuove (quelle vecchie praticamente non esistono) sono dotate di corsie per bici e marciapiedi fino alla estrema periferia e anche oltre. Riassumendo consiglieri senza dubbio di utilizzare la bici per visitare le città.

Come sempre è una scelta vincente. Quanto a cicloturismo si può fare ma bisogna organizzarsi e cercare itinerari adatti altrimenti diventa un pericolo. Anche l'orientamento se non ci sono le indicazioni con l'alfabeto è problematico. I problemi di lingua sono notevoli, non pensate di cavarvela con quattro parole in inglese.

Tanto per chiarirsi la televisione è sottotitolata con gli ideogrammi perché da una parte all'altra del paese non sempre si capiscono. Duoshao qian? (quanti soldi?). L'aereo dai 600 euro in su. Per dormire sui 25 euro a notte a testa in 4 stelle davvero eccellenti. Pasti da 3 a 6 euro, non chiedete forchetta e coltello tanto non ci sono ma portatevi da casa un bavaglio per gli inevitabili sbrodolamenti. Noleggio bici non sempre facile, costo da 3 a 12 euro al giorno.

Prepararsi ad essere osservati come marziani, ma basta dire tre parole in cinese per suscitare rispetto ed ammirazione.

Si respira un clima di diffuso ottimismo nella prima generazione di cinesi che può scegliere cosa e quanto mangiare.

Evitate luglio e agosto per il clima caldo umido peggio della Padania. A Pechino se non c'è vento l'aria è veramente irrespirabile. Escludendo il traffico la Cina ci è parso un paese estremamente sicuro e sorvegliato.

Un ultimo consiglio, partite con la valigia semivuota e state certi che durante il soggiorno, prima o dopo, sarete "turlupinati" da qualche commerciante.

Incrocio a Pechino



UN'INSOLITA ESTATE CALDA E SICCATOSA NELLA VERDE GERMANIA

## Nelle oasi (di birra) della Baviera

di Roberto Lama

Nessuna nube offusca il sole implacabile. Le temperature salgono oltre i 30 gradi con una minima escursione notturna. Polvere, bianca, esce dalla terra calcinata e viene sollevata dalle ruote della bicicletta depositandosi su persone, bici e bagagli. Interminabili rettilinei assolati; le poche fontane spruzzano acqua calda, imbevibile perché di ricircolo. Non la si può disperdere in queste condizioni di siccità! Nonostante questo non possiamo esimerci dal cercarvi refrigerio, forti del fatto che gli indigeni non ci noteranno perché riparati nelle case. Le scuole elementari per il caldo chiudono in anticipo in modo che i bambini possano ricoverarsi in casa.

Poche pecore sono ammassate all'ombra degli alberi, qualche vacca è al pascolo mentre le colture soffrono vistosamente la prolungata, estenuante siccità.

Dove ci troviamo?

Primo indizio: nelle borse giacciono, inutili, gli indumenti impermeabili e quelli più caldi che gli "amici esperti" ci avevano raccomandato. Così nei villaggi ci dedichiamo ad acquisti non propriamente etnici: simpatici calzoncini in cotone leggero invece dei tipici calzoncini al polpaccio in pelle, canottiere colorate al posto dei vestiti lunghi a vita alta.

Secondo indizio: a sera ci accoglie una tonificante bevanda, moderatamente alcolica e gasata, che in queste lande viene venduta allo stesso prezzo dell'acqua minerale.

Germania, Baviera, prima quindicina di luglio del 2010; la bevanda è la birra nelle due varianti Radler (a fine tappa) e Helles (a cena). Il prezzo dell'acqua, al tavolo, è davvero quasi uguale a quello della birra, e questo forse contribuisce a spiegare l'elevato consumo di birra pro capite tipico delle popolazioni germaniche.

Sull'altipiano bavarese



### SCHEDA TECNICA 6 x 1000 in Baviera 2010



6 partecipanti  
995 chilometri totali  
4044 metri di dislivello totale  
520 metri il massimo dislivello giornaliero  
13 tappe da 50 a 95 chilometri  
1 giorno di sosta a Norimberga.  
Qualità strade buona: prevalentemente asfaltate con sterrati in buono stato.  
Difficoltà: media (necessaria una buona preparazione considerata la lunghezza).

Ma se prescindiamo dalle caratteristiche meteo abbastanza anomale del luglio 2010 il viaggio è stata una entusiasmante vacanza. Due settimane quasi esclusivamente su piste ciclabili sia nelle città che nelle zone rurali potrebbero ben rappresentare il sogno di ogni ciclista italiano.

Siamo in sei amici a percorrere mille chilometri da Regensburg ad Amberg e Nürnberg sulla "Fünf-Flüsse-Radweg", poi a Rothenburg per la "Altmühltalradweg" e di lì "Romantische Strasse" fino a Füssen. Per finire, altre due tappe per risalire a Monaco. Da lì in treno a recuperare le auto lasciate a Regensburg.

Molti sono i ricordi che si mescolano tra loro...

Le gelaterie Dolomiti, Cadore, Cristallo, i cui nomi non lasciano dubbi sulle origini dei proprietari.

I treni tedeschi, che possono venire soppressi senza preavviso pochi minuti prima della partenza prevista tramite annunci rigorosamente solo in tedesco. Le enormi distese a cereali, i fiordalisi e le lucciole.

Il museo "Dokumentationszentrum" a Norimberga negli enormi ambienti che avrebbero dovuto ospitare la messinscena del potere nazista e quello personale del suo leader.

Il sogno calcistico infranto della Germania in finale con immancabili vuvuzela di sottofondo.

Il rispetto che i guidatori di autoveicoli hanno per i ciclisti (aspettano il rettilineo per superare perché vanno completamente contromano in modo da non correre il rischio di sfiorarti) e la implacabile ferocia con la quale gli stessi sono pronti a travolgerti se malauguratamente non rispetti le regole.

La frequente discordanza tra cartina, gps e segnaletica stradale che, complici sole e stanchezza, rischia di fare degenerare la normale dialettica tra di noi. Gli amici e compagni di viaggio... questa non è una scoperta, ma una conferma.

Foto di gruppo a Rothenburg



È GIÀ DURA ARRIVARCI DA SOLI, FIGURIAMOCI CON BAMBINO E SEGGIOLINO

## Dalla Val di Vizze al Passo del Giovo

di Michele Dall'O

Quando l'anno scorso avevo cominciato a portare Lorenzo in bici, vedevo che c'era qualcosa di strano. Io, definito come "il criminale della mountain bike", non sudavo, non facevo fatica. Per forza: andavamo per piste ciclabili. E, con tutto il rispetto, le piste ciclabili, quando devo fare dei giri extracittadini, non fanno per me! Pista ciclabile della Valsugana, della Valbelluna, della Valdisarco, le avevamo collezionate quasi tutte.

Ma qualche settimana fa mi solletica la proposta di mia moglie Wiebke: "Perché non andiamo su col bambino ai 2250m del Passo di Vizze?"

Scendiamo dal treno un venerdì afoso, convinti che a Vipiteno si dormirà al fresco. Balle! Anche lì c'erano stati in giornata 36°C. L'indomani partiamo presto e ci godiamo la Pfitscher Tal (Val di Vizze), a parte la pontara al 13% tra Wiesen e Afens ed i tornanti verso il Lago di Novale.

Il bocia, dietro nel seggiolone, è entusiasta nel vedere le chiazze di neve "li, in alto". Noi pure, scorgendo la sagoma del rifugio attaccata alla montagna, e, più a destra, l'Hochferner o Gran Pilastro (3 mila e qualcosa metri). Dopo Stein (1540m), comincia la strada bianca e si va su che è un piacere.

I militari infatti, durante la Prima Guerra Mondiale, nel timore di un eventuale attacco da Nord, avevano fortificato il confine al Brennero con una serie di strade a pendenza costante che conducevano alle fortificazioni. Saliamo tra abeti, poi larici e infine tra gli sparuti cirmoli nel profumo inebriante che proviene dalle praterie di alta quota. Poderosi rivoli argentei abbelliscono i fianchi delle montagne.

I ghiacciai arrancano lassù, stuprati dalla CO<sub>2</sub> umana. Noi, se non altro, tra treni e pedali, ci conteniamo! Siamo al Passo e, per usare un verbo abusato, esultiamo.

Lorenzo prosegue intanto il suo sonno. Due tedeschi mi dicono che sono partiti dalla Foresta Nera e vogliono andare per sentieri ad Asolo: bravi! Anzi: criminali anche loro!

Poi gozzovigliamo al rifugio, riparati dalla bufera che nel frattempo si è alzata. Per tutta la notte fischia un poderoso vento e la nebbia avvolge tutto. Al mattino non esultiamo più. Tentiamo la sortita, ma la Zillertal ci respinge: "Oggi, cari ragazzi niente Austria", ci dice la valle.

Austria Infelix! Ce ne stiamo rintanati sei



Papà Michele col "bocia"

ore nel buco della Lavitz Alm, un paio di chilometri sotto il Passo di Vizze, lato austriaco. Lorenzo gioca con i tre bambini del malgaro-gestore del rifugio. Poi leviamo le tende e di corsa torniamo al passo.

Cambiamo i programmi. Di nuovo a Vipiteno. Per la mia mente criminale frulla Passo di Giovo, Passo di Giovo, Passo di Giovo. Che mi manca, come le figurine da bambino. Wiebke acconsente e il bocia pure.

A Gsteig (Casateia) ci dicono che si può dormire a Kalch (Calice): solo 6 km e 300 metri di dislivello. Maledetti motorizzati che non sanno più riconoscere distanze e dislivelli! Passi per il chilometro, un po' meno per i 200 metri di salita in più, ma le gustose trote e lo strudel di Frau Klotz alla Jaegerheim Pension leniscono la fatica.

Il giorno dopo in un'aria frizzante, ci accompagnano al passo il canto di pettirossi, di regoli ed il lavorio delle formiche rufe in un mare di orchidee maculate. Il tutto scandito dall'altitudine dei tornanti: 1520, 1640, 1722, 1992, 2072. E, finalmente, il Passo di Giovo a 2099!

I panzoni in moto o in suv ci guardano allibiti, mentre noi, altrettanto allibiti, ammiriamo la meravigliosa corona di montagne, di ghiacciai e di valli che ci circonda. Picchiatona su San Leonardo ed ora si che ci concediamo la pista ciclabile! Lungo il Passirio, ed insieme a lui i pensieri vanno e vengono... su queste belle giornate passate a misura dell'uomo di una volta.

A Merano, ci sia concesso, saltiamo in treno, destinazione Verona... Ai prossimi Passi!

La famiglia al passo



ATTRAVERSO L'ASSIA E LA TURINGIA, NEI GIORNI DEL MONDIALE DI CALCIO

## Tanti maxischermi e tanto caldo in Germania

di Adalberto Minazzi

Avete presente quei televisori maxi-schermo che hanno in un angolo un riquadro con scene particolari? Ebbene ci vuole uno di questi apparecchi per dare un'idea, pur molto parziale, del viaggio in Turingia e Assia organizzato dagli Adb di Verona con la regia di Guido Dosso: oltre 650 km con 6 mila metri di dislivello affrontati da 52 amici senza paura.

Città di partenza BAMBERGA.

Il maxischermo è occupato dal quarto di finale dei Campionati del mondo di calcio tra Germania e Argentina. Strade intasate di gente con bandiere rosse gialle e nere. Televisori enormi in ogni angolo. E al fischio finale, la festa, le macchine impazzite, la birra a ettolitri. Nel riquadro piccolo è silenzio: la piccola Venezia con la sua gondola, il duomo imponente, le rose dell'omonimo giardino, il soffitto della chiesa dei Benedettini con le 600 piante dipinte.

È il preambolo. Si parte verso SCHNETT. Grande schermo occupato da COBURGO con il suo castello, la splendida piazza, il primo dei maxiwurstel che ci hanno accompagnato per tutto il viaggio. Nel riquadro la scoperta delle cicogne, i cerbiatti che fuggono nei campi, la lepre che si ferma a guardarti. Poi d'improvviso il grande schermo si appanna; è tutto

grigio, un temporale pazzesco. Stazione di servizio providenziale e dopo un'ora in pochi riprendono la bici verso la meta tra scrosci di pioggia, salite, lampi di sole. Se questo è l'inizio... Il giorno dopo verso JENA il maxischermo sembra rotto: è sempre grigio sino a quando si copre di pioggia. Ma è l'occasione per imparare come si fanno i tendoni da sagre. Rifugiati in una fabbrichetta il piccolo schermo ci spiega i segreti di questo lavoro e sottolinea l'abilità e la velocità degli operai.

La terza tappa ci porta verso la capitale della Turingia, ERFURT. Il grande schermo è ostaggio dei campi senza fine di cereali (sino a 100 ettari ci dicono), retaggio dell'organizzazione dell'agricoltura nella ex DDR. E poi delle foreste impenetrabili. Il piccolo schermo è commozione e tristezza: il lagher di Buchenwald riporta alla memoria i momenti più cupi della nostra storia.

Il duomo e la chiesa di San Severo occupano a lungo la scena alla partenza da Erfurt verso GOTHA ed EISENACH.

Qui il grande schermo è spento: la Germania ha perso la semifinale contro la Spagna. La città è deserta, il silenzio palpabile. Sul piccolo schermo i buoni samaritani. Non ci sono fontanelle con acqua potabile in Germania (d'inverno esploderebbero), ma fa tanto caldo.



*Tipiche case a graticcio*

E allora nei paesi si chiede acqua a chi si incontra e c'è chi non solo ti riempie la borraccia ma ti regala anche bottiglie di radler (birra e gazzosa). Eisenach offre lo spettacolo del suo Wartburg il castello-villaggio che ospitò Lutero in fuga, mentre nel riquadro c'è solo il termometro che continua a salire e la signora che alla finestra distribuisce litri e litri di acqua. FULDA, riposo. Idilliache visioni del castello estivo (Fasanerie) dei principi abati e del meraviglioso parco. E poi le fontane del Castello di città. Ma il riquadro è prezioso: la carolingia chiesa di San Michele. Una vera chicca.

Dopo Fulda verso MARBURG il maxischermo si popola di fate. Lauterbach e soprattutto Asfeld sono i paesi teatro delle storie dei fratelli Grimm. Sembra di essere su un palcoscenico e così diventa reale anche la treccia bionda di cinque metri che scende dalla finestra della più brava delle fate. Il piccolo schermo scompare: vuol lasciare più spazio alle favole.

MARBURG proietta sullo schermo S. Elisabetta e la sua splendida chiesa cui fa da contraltare il Castello. Ma c'è anche, nel riquadro, la grande festa per il terzo posto della Germania ai mondiali di calcio.

WEZLAR, penultima tappa ci accoglie con quella strana cattedrale di cui i costrut-

*Il castello-villaggio di Wartburg*



## SCHEMA TECNICA

**Lunghezza totale:** Km 640

**Le tappe:**

**Bamberg - Coburg - Schnett km 90**

*Bella pista ciclabile fino a Coburg*

*tra prati, boschi e colline*

**Schnett - Jena km 100**

*Tappa impegnativa sia per la lunghezza che per i saliscendi tutta su piste ciclabili.*

**Jena - Weimar - Erfurt km 55**

*Weimar ha uno spettacolare parco ma anche il campo di concentramento di Buchenwald. Sempre saliscendi.*

**Erfurt - Gotha - Eisenach km 75**

*Erfurt ha uno spettacolare Dom, il ponte con le case, il Rathaus.*

*Gotha è affascinante.*

**Eisenach - Fulda km 100**

*Siamo nella Selva Turingia, nei luoghi di Bach, le frequenti salite rendono faticoso il viaggio.*

**Fulda - Marburg km 100**

*Siamo nella strada delle Fate dei fratelli Grimm.*

**Marburg - Wetzlar km 55**

*Il percorso verso Wetzlar è riposante finalmente lungo il fiume, sempre su pista ciclabile.*

**Wetzlar - Limburg km 65**

*Tappa riposante sulla pista ciclabile lungo il fiume sinuoso affiancato dalle colline boschive.*

La ciclovacanza è molto bella ma impegnativa, sia per la lunghezza delle tappe che per le frequenti salite.

## Due giorni di qua e di là del Baldo

di Giorgio Migliorini

Pedalare in compagnia è piacevole. Talvolta una compagnia di due persone è l'ideale. Quando inizia a fare caldo, fra giugno e settembre, vi suggerisco questo itinerario da fine settimana. Prima di tutto compratevi in sede la nuova mappa al 50.000. Meta obbligatoria è Malcesine raggiungibile in due modi. Tutto in bici: Biffis, Piovezzano, via Bardolina, e da Bardolino a Garda via lungolago. Poi ci si arrangia un po' lungo la provinciale fino a Malcesine sfruttando qualche ciclabile nei paesi. Dopo Torri comunque il traffico cala nettamente. Sono 60 km esatti. Oppure treno fino ad Ala o Rovereto poi Mori e passo S.Giovanni a 285 m slm!!.

Discesa a Torbole oppure si allunga fino ad Arco e Riva. Un bagnetto prima di pranzo non ci sta male. L'importante è prendere la funivia a Malcesine alle 16.15 o ultima corsa per bici 17.15. I posti bici sono 26 di solito nel pomeriggio la funivia è semivuota. All'arrivo a 1760 m c'è la Baita dei Forti 4 camere, meglio prenotare.

Buona cena e buona notte. Altrimenti scendete subito con molta prudenza;

il primo km è sterrato e ripido ma molto largo. Arrivati alla strada Graziani girare a destra, la strada procede per qualche km quasi piana. Al cartello di cambio provincia VR/TN in località Prà Alpentina si può tirare dritto o girare a sinistra. Andando dritto dovrete salire per circa 200 m di dislivello prima di Novezza dove si può alloggiare.

Poi giù via cimitero austriaco, Spiazzi, Caprino, Rivoli, Gaium, Biffis, Verona. Io quest'anno ho girato a sinistra per Avio e dopo due km a destra per Madonna della Neve. Ci sono 4 piacevoli km di discesa (che pagherete al ritorno) e 1 km in salita. Vi aspettano il rifugio Monte Baldo e l'albergo Alpino. Prezzi modici, cucina trentina. Non vi alzerete da tavola affamati.

Il mattino dopo "pagato pegno" in salita giù a capofitto fino ad Avio. Da qui è quasi tutta ciclabile sempre in destra Adige con circa 2 km di salita a Rivoli. Ulteriore variante: passare l'Adige a Rivalta e seguire Peri, Dolcè, Volargne, Ponton, Settimo di Pescantina, Biffis. Di qua o di là sempre quasi 80 km sono. All'arrivo a Verona sicuramente il vs. compagno/a vi dirà "ben che bella gita". E la tua autostima aumenta.

*Belle immagini tra Baldo e Garda*



tori devono aver perso nel corso dei lavori il progetto originale perché sembra fatta con elementi architettonici presi a prestito qua e là. Ma il piccolo schermo mostra la deliziosa sosta-pranzo in riva al Lahn in un ambiente medioevale carico di storia e piatti saporitissimi.

Infine LIMBURG. Ancora due chiese a dominare lo schermo grande. La vecchia cattedrale romanica, imponente su un colle a 4 km dalla città e la nuova cattedrale gotica a proteggere dall'alto un pittoresco centro con case tutte a graticcio.

E nel piccolo schermo gli spaghetti. Sì, perché nella sosta a Villmar durante il trasferimento abbiamo gustato una splendida amatriciana cucinata da un cuoco italiano con anni di esperienza sul Garda. Un anticipo dell'Italia raggiunta 24 ore più tardi.

GUERRINO MARTINELLI: 84 GIORNI E PIÙ DI 13 MILA KM ATTRAVERSO L'EUROPA

## Un pellegrino speciale e solidale

di Donatella Miotto



Il percorso del "pellegrinaggio"

Guerrino Martinelli arriva il 21 agosto scorso davanti alla chiesa di Borgo Roma e la sera stessa è già sui nostri schermi, accesi su un'emittente locale: 2 minuti scarsi per raccontare 84 giorni e 13.565 chilometri in bici. Da piazza Brà all'Andalusia, poi su, verso la Bretagna, la Danimarca e ancora su, attraverso i paesi scandinavi, fino a Capo Nord, dove ha potuto girare la bici e - "ndriocul" come spiega lui, un veronese de soca di 67 anni - attraversare i paesi baltici per tornare a casa. Un ritorno festeggiato dagli amici, che hanno seguito il viaggio attraverso i messaggi e le foto che Guerrino spediva ogni sera dal computer portatile, e atteso anche dall'Ail, l'Associazione Italiana

A Fatima



Guerrino al Mont Saint Michel

contro le Leucemie, per la quale il nostro pellegrino su due ruote ha organizzato una raccolta di fondi abbinata a questo viaggio. Due minuti non sono molti, dicevamo, e neanche la nostra oretta di chiacchiere per questa pagina su Ruotalibera, ma diario di bordo e foto sono visibili sul sito [www.manfrinroberto.it/guerrino](http://www.manfrinroberto.it/guerrino). Guerrino, cosa significa per te viaggiare da solo?

Viaggiare senza niente, ma avendo sempre tutto quello che serve. Non sono un tipo che soffre la solitudine, anche se pedalavo da solo tutto il giorno, più o meno dalle 7 della mattina alle 5 della sera. Poi la sera, in ostello, trovavo spesso qualcuno per cambiare due chiacchiere, a volte in italiano, a volte a gesti. E comunque non è la prima volta che affronto un'esperienza del genere. Questo è il mio quarto viaggio

Capo Nord



in bici per l'Europa ed è stato il più lungo. L'ultima volta, nel 2008, ho fatto "solo"... 8000 km circa.

Il tuo è stato anche un pellegrinaggio spirituale.

Certo, non solo perché ho fatto tappa presso alcuni dei santuari europei più famosi: Lourdes, Fatima Santiago de Compostela, Czestochowa... ma anche perché, pedalando per giorni interi in silenzio, spesso pregavo. Anche per questo non mi sentivo mai solo: ero sempre in contatto con Qualcuno.

Qual è stato il momento più bello?

Tutti. Ma soprattutto l'arrivo a Capo Nord, una meta che è sempre stata il mio sogno. E arrivarci nel periodo giusto, quando il sole, lassù, resta sempre all'orizzonte, è stato bellissimo. Per questo ho scelto di passare un'intera notte fuori, quasi senza dormire, vivendo il pieno contatto con la natura e fotografando un tramonto che non finiva mai.

E il momento più duro?

Beh, certe salite erano dure, lunghissime... Ma dopo le salite, arrivano sempre le discese! Devo ammettere che, a parte qualche foratura, non ho avuto incidenti seri. Anche quando una sera, sono arrivato a Breteuil, in Francia, e non c'era nessun ostello e neanche alberghi nelle vicinanze, e ho dovuto aspettare la mattina sistemato in qualche modo sotto le stelle...è andato tutto bene.

Come hai vissuto l'arrivo?

Non ero stanco, sarei ripartito il giorno dopo. Ma prima o poi, si deve pur arrivare! Comunque ho già in mente di ripartire: a Capo Nord ci devo tornare.

AL CINEMA PER RISCOPRIRE VERONA IN VESTE INEDITA, A VELOCITÀ RIDOTTA E SOSTENIBILE

## Juliet, un'americana a Verona

di Luciano Lorini

Tanto per cambiare, oggi parliamo di... cinema!

Se ricordate, a giugno dello scorso anno qualche veronese fu "disturbato" (io no, anzi mi divertii a visitare i luoghi delle riprese e il Lungadige con i camion e le strutture di supporto) da un set cinematografico e dalla confusione che ne derivò. Il film "Letters to Juliet" è il risultato del lavoro di quei giorni.

Il mio giudizio a riguardo concorda sostanzialmente con le critiche lette: film mieloso ma che non disturba, si lascia guardare e apprezzare per quel che è, basta non entrare in sala (obbligatorio non perdere i titoli di testa) con troppe aspettative sulla sceneggiatura e sulla prova di recitazione (la Redgrave è comunque attrice di razza; brave e simpatiche le "segretarie di Giulietta"; modesta la Seyfried, che apprezzo di più come cantante; a dir poco fastidioso, infine, il doppiaggio di Bernal).

Il risultato è comunque caramelloso ma pienamente godibile. E quindi me lo sono sinceramente goduto.

Perché ve ne parlo?

Perché si tratta di un'occasione più unica che rara per guardare alla nostra città con occhi stranieri. Così stra-

*La locandina del film*



*Un'immagine da una scena del film*

nieri che penserete di non averla mai osservata con troppa attenzione. Inquadrate da favola, tutti i dettagli a posto (i lampioni tutti in stile, le targhe a fianco ai monumenti in bronzo lavorato, decine di particolari che incantano), angolini meravigliosi e romantici (il Campidoglio fa sempre la sua figura e pure la cena in Piazzetta Pescheria non manca di fascino), atmosfera sempre un po' flou con tramonti e albe mozzafiato. Che bella, Verona!

Ne sono davvero convinto e, da incallito passeggiatore nasoincù, riconosco che a ben vedere il regista non deve aver fatto troppa fatica. In particolare però mi hanno colpito: le strade semideserte, sempre (che i protagonisti percorrevano in libertà con una fiammante 500 rossa); il centro invaso da molti passanti in bicicletta (manco fossimo a Ferrara); i nostri amati velocipedi distrattamente e fiduciosamente appoggiati ai muri (magari!); i bambini (di molti colori) che giocano a palla per strada (visti solo al Tocati).

Praticamente la Verona che vorremmo!

Mi è piaciuta la definizione di location product placement: effettivamente si tratta di un biglietto da visita molto ben confezionato e sapientemente proposto al pubblico oltreoceano (quanto avremo sborsato per questo? mah! soldi ben spesi, comunque).

Nel film, l'editore della giovane Sophie le consiglia di acquistare molte azioni Alitalia (che sia una marchetta anche questa?) dal momento che un sacco di donne americane vorranno andare a Verona dopo aver letto il libro da lei scritto sulla vicenda d'amore. E probabilmente ha ragione: l'anno prossimo sentiremo l'onda (speriamolo).

Certo, se approderanno in riva all'Adige alla ricerca dell'oasi di silenzio e libertà dal traffico che hanno intravisto, i fiduciosi turisti potrebbero restare un po' delusi...

A noi basti il conforto di queste visioni di futuro e pure l'aver visto che, almeno nella finzione cinematografica, il nostro sogno si è dimostrato realizzabile.

UNA COMMOVENTE STORIA DEI NOSTRI GIORNI CHE FA RIFLETTERE

## A volte gli emigrati ritornano

di *Alfredo Nicoletti*

Il camion rosso di Bartolini si era fermato davanti al negozio un martedì mattina d'inizio ottobre.

"Ho un pacco voluminoso dal Belgio, è porto franco, non c'è da pagare, lo ritira?" Nessuna lettera accompagnatoria, apro con curiosità il cartone: è chiaramente un imballaggio per biciclette, all'interno una vecchia bicicletta modello "Viaggio" da donna, freni a bacchetta, colore verde Lygie, il marchio è il nostro.

A parte qualche punto di ruggine è tenuta benissimo, pulita, perfettamente fun-

vorata tutti in miniera, le sorelle invece a fare i mestieri, è stata dura ma ci siamo sistemati abbastanza bene, ci siamo sposati, abbiamo casa, figli, nipoti. I genitori e anche qualche fratello sono morti. È la prima volta che ritorno a Verona in tutti questi anni".

Mi chiede di indicargli dov'è sepolto mio padre.

"Sa, vado a trovare anche i miei nonni e allora..."

Cerco di spiegargli come arrivare alla tomba che però si trova nella parte nuova del cimitero che lui non conosce: quando è partito lì era tutta campagna.

re alla posta, in chiesa, in farmacia, posti lontani una decina di chilometri.

Quando poi siamo riusciti ad avere una casa in paese lei ha continuato ad usarla anche se ormai avrebbe potuto andare a piedi, non l'abbandonava mai, ne aveva la massima cura, la puliva, ungeva la catena, la asciugava dalla pioggia e dalle nebbie del nord.

Dopo molti anni ebbe dei problemi alle ginocchia e, a malincuore, dovette lasciarla giù, ma non volle venderla né darla a uno dei figli o a un nipote.

La pulì per l'ultima volta, la portò in cantina e la coprì con una vecchia fodera da materasso.

Ogni tanto scendeva la ripida scaletta e andava a controllarla, la spolverava, gonfiava le gomme.

Qualche mese prima di morire, era all'ospedale, ci volle vedere tutti per parlarci della bicicletta. Quando non ci sarò più non la dovete vendere a nessuno, deve ritornare a Verona da chi l'ha costruita.

Ora sono qui, non sapevo nemmeno se la ditta esisteva ancora, per rispettare la sua volontà.

Se per lei non è un fastidio e ha la possibilità di conservarla, io gliela spedisco, non voglio denaro e pagherò io il trasporto".

In negozio passano molti tipi strani e mi ero quasi dimenticato di questo incontro ma ora la vecchia bici è qui davanti a me. Ogni tanto, guardandola, mi chiedo cosa possa essere passato per la testa della vecchia signora da indurla a fare ai figli una simile richiesta.

All'inizio pensavo a un gesto di gratitudine nei confronti di chi si era fidato a vendere a credito una bicicletta a una famiglia in difficoltà che stava emigrando, ma col tempo mi sono fatto un'altra idea.

Penso che la signora vedesse nella bicicletta una parte della sua vita precedente, del suo quartiere, delle sue amicizie di quello che aveva lasciato a Verona e che avesse segretamente sperato, per anni, di ritornare prima o poi a tutto questo.

Quando, alla fine, aveva capito che non ci sarebbe stato mai alcun ritorno aveva voluto che almeno la bicicletta tornasse a casa. Pensare che c'è chi vede in una bicicletta soltanto un traliccio di tubi con due ruote.



*La protagonista del racconto*

zionante, ha tutte le parti originali tranne il copertone anteriore, calcolo possa avere sessanta-sessantacinque anni, primissimo dopoguerra.

Resto un po' perplesso, non capisco chi possa averla mandata, poi, improvvisamente, mi torna alla mente una strana conversazione avuta qualche mese prima. L'anziano signore parlava il vecchio dialetto veronese dei quartieri popolari ma con un forte accento francese.

Era entrato in negozio l'ultimo giorno di apertura prima delle ferie di agosto chiedendo di mio padre.

"È morto un anno fa".

"Mi dispiace, eravamo amici sa, siamo stati a scuola assieme, abitavo qui vicino, poi nel 1946 siamo emigrati in Belgio a Marcinelle, sì quel Marcinelle là.

Mio padre, i miei fratelli e io abbiamo la-

Perdiamo un po' di tempo e alla fine gli disegno una piantina.

Sta per andarsene ma si sofferma sulla porta, sembra voglia dirmi qualcosa ma è incerto.

"Senta, devo farle una richiesta un po' insolita. Quando nel '46 siamo andati in Belgio abbiamo acquistato, a credito, da suo nonno una bicicletta da donna per mia madre, abbiamo impiegato un paio d'anni a pagarla, mandavamo dei vaglia postali a questo indirizzo, siamo stati sempre puntuali.

Per anni abbiamo vissuto nelle baracche, una specie di campo di concentramento, eravamo lontano dal centro abitato, dai negozi, da tutto.

Mia madre era molto orgogliosa della sua nuova bicicletta e la prendeva su ogni giorno per la spesa al mercato, per anda-

DOVE LA QUALITÀ DELLA VITA È ALTA È ALTO ANCHE IL NUMERO DI CICLISTI

## A Mantova tra libri e biciclette

di Valeria Rigotti

È sempre un piacere andare a Mantova ai primi di settembre.

Gli incontri quasi personali con gli autori dei libri che hai letto e amato, o le scoperte di libri e autori fino a ieri a te sconosciuti sono, ogni anno, regali importanti del Festivaletteratura.

E poi l'aria di festa e la dolcezza del clima settembrino.

Ma c'è qualcos'altro che riempie di gioia il socio AdB: le biciclette! dalle quali Mantova è letteralmente invasa, e non solo a settembre...

Mi sono seduta al Bar Venezia, in Via Guglielmo Marconi, a due passi da Piazza Sordello, a godermi il passaggio delle bici, spesso arduo, nella marea dei visitatori del Festival.

Una. Due. Tre. E poi quattro cinque. E ancora sei sette otto... Una dietro l'altra. Una dopo l'altra. Che piacere. Quante.



Ciclisti in Via Marconi



Letture in piazza a Mantova

Quante?

A questo punto è scattata la curiosità e l'amore per la precisione del socio, anzi della socia AdB.

Con foglio e matita ho registrato il bici-passaggio in 10 minuti.

Ebbene, dalle 10 e 25 alle 10 e 35 di giovedì 9 settembre 2010 ne ho contate 100. Cento!

Che bella musica si ascolta a Mantova!

**700m<sup>2</sup>** 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  
infopd@blubike.it

[www.blubike.it](http://www.blubike.it)



L'UNIONE FA LA FORZA: PROVERBIO MOLTO ATTUALE

## Collaborare, collaborare, collaborare

di Antonio Gambato

Per raggiungere obiettivi soddisfacenti e migliorare i risultati delle iniziative abbiamo bisogno di chiedere aiuto.

Non possiamo nasconderci che l'associazionismo italiano si basa molto sulla delega, il direttivo eletto non dirige, ma esegue.

Gli iscritti sono ben felici di trovare un gruppo di soci che si candida e si fa eleggere per gestire l'associazione, certi poi che il direttivo porterà avanti tutte le iniziative che agli stessi verranno in mente o realizzeranno suggerimenti raccolti dai soci.

Dunque, anche una associazione con un buon numero di iscritti non garantisce una organizzazione esemplare, anche la FIAB aveva evidenziato in, almeno 200, il numero di soci ideale per un armonioso funzionamento associativo.

Che fare dunque in attesa che i soci crescano in mentalità e numericamente? Cercare agganci e collaborazioni con associazioni che hanno gli stessi "problemi" senza dichiararli. Nei comuni e province anche con un numero non elevato di abitanti troviamo una miriade di associazioni, oltre a quelle con risonanza mondiale ed a quelle con organizzazione nazionale ne vengono inventate altre con agganci territoriali

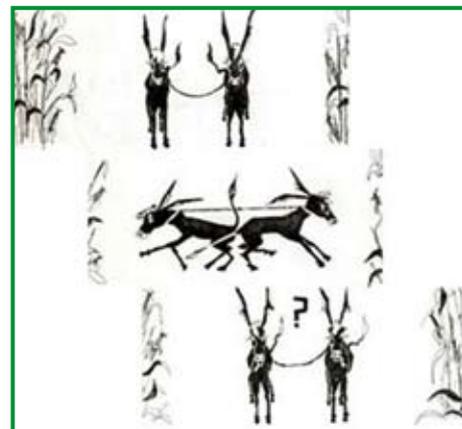
o fantasiosi. Sarà per la smania di fare il presidente, sarà perché si pensa di poter far meglio degli altri, nascono associazioni che si assomigliano nei principi differenziando magari solo sul nome. E su questo le normative regionali sul volontariato non aiutano.

Cercare aiuto da altre associazioni, collaborare per una migliore riuscita delle iniziative, fare tesoro di specializzazioni che hanno altri.

Esemplare la scelta della FIAB con; "le giornate di primavera con il FAI" oppure "FIAB e circuito città d'arte", ma a livello locale siamo noi che dobbiamo trovare gli agganci con associazioni della stessa città o di paesi limitrofi che condividono con la nostra singoli temi; come il turismo, l'ambiente, la vivibilità delle città, scrollandoci di dosso la ristrettezza della visione minima garantita.

Nel nostro piccolo, da subito ci siamo aperti e alleati con un largo spettro di gruppi che ci hanno garantito una partecipazione più consistente, ci siamo avvalsi di specialisti che non avevamo ed abbiamo imparato un sacco di cose. Lo stesso dicasi per le associazioni "gemellate".

Ogni associazione ha la propria attività, il proprio calendario che arricchisce con iniziative fatte in collaborazione



con un'altra o più d'una associazione, fare cartello, anzi lobbyng. Un conto è presentarsi davanti ad una amministrazione da soli, un altro è presentarsi con una serie di rivendicazioni supportate e presentate da un numero di associazioni che abbraccia un numero di iscritti rilevante. Si sa che gli amministratori si sincerano del numero di iscritti che hanno rappresentati davanti a loro. (Verona esclusa, purtroppo).

Lo so, è dura, bisogna mettersi a disposizione anche degli altri, oltre che al nostro direttivo dobbiamo dire di sì alle richieste di altri gruppi, ma questo ci ritornerà sicuramente con gli interessi. Tutto quello che ho esposto sarebbe inutile, visto che sta già scritto nei nostri statuti, però....



LA CICLOVIA DELLA VALSUGANA È DOLCE MA NON PER LE TROTE

## La dove sorge il Brenta

di Gianni Nalli

Di buon mattino del primo sabato di settembre il gruppo "Iaca straca" degli "Amici della bici di Rovigo" si dava raduno per affrontare, con allegra simpatia, una pedalata sulla ciclabile della Valsugana.

Dopo una rapida visita in barca alle grotte di Oliero si arrivava al punto di sosta per parcheggiare le auto, scaricare le bici ed addentare un panino debitamente rinforzato.

Speditamente, si fa per dire, inforcati i cavalli d'acciaio o di alluminio, ci siamo incolonnati per affrontare l'agognata ciclabile, ma un minuscolo chiodino, conficcato nella gomma della ruota posteriore del capogita, ci obbligava ad una sosta riparatrice dopo appena 100 metri dall'avvio!

Risolto l'unico inconveniente di tutta la gita, si è percorso la pista lungo il Brenta soffermandoci, di tanto in tanto, per ammirare i resti di un'antica fornace dove si ricavava la calce, le bellezze di un biotopo, la flora locale, tutto ciò sapientemente illustrato da Damina, la "naturalista" del gruppo.

Raggiunto Borgo Valsugana dopo aver visitato il museo della "Grande guerra" ricco di reperti bellici che documentano quanto sia stata aspra e violenta la conquista dell'ultima parte dell'Italia e di quante vite sono state sacrificate per raggiungere questo scopo, il gruppo compatto ha fatto sosta davanti ad una pasticceria nella bella piazza di Borgo e, in 5 minuti, in collaborazione congiunta, si è provveduto ad eliminare ogni traccia di dolci dal bancone del bar. Ristabilito il giusto equilibrio degli zuccheri, si è affrontata un'irta salita che ci ha costretto a scendere dalle bici e così abbiamo raggiunto a piedi il centro di Roncegno. In piccoli gruppi si è visitato il parco e il borgo di questo caratteristico paese disteso tra le pendici del monte e l'apertura della Valsugana prima dei laghi di Levico e Caldonazzo.

Cena abbondante e poi visita a Santa Brigida, minuscolo santuario collocato su uno spuntone di roccia, con vi-



Sulla ciclabile della Valsugana

sta notturna della vallata illuminata sottostante; un grande presepio moderno che ha incantato anche i più "veci" del gruppo.

Il giorno successivo, piacevolmente tonificati dalla frizzante aria mattutina, ci siamo infilati tra gli alberi di melo carichi di frutti rossi e gialli per percorrere gli ultimi Km, e raggiungere Caldonazzo, dove in riva al lago, nella dolce tranquillità del paesaggio abbiamo fatto una lunga sosta distendendo lo sguardo verso le vele dei surfisti che solcavano veloci la superficie e allungando lo sguardo verso i paesini delle pendici dei monti che fanno corona a questo lago.

Nel ritorno sosta d'obbligo al museo degli spaventapasseri di Marter, dove in un vecchio mulino, sono stati raccolti vari spaventapasseri della zona e moltissimi disegni di bambini e non, che hanno visto in questi guardiani dei campi gnomi e folletti protagonisti delle antiche favole.

Nel pomeriggio inoltrato, con un po' di melanconia ma senza difficoltà, anche perché la strada era in discesa, abbiamo fatto ritorno.

Fermato il gruppo per ammirare una risorgiva le cui limpide acque fluivano nel Brenta, Flavio ha letto questa poesia dialettale, che si presta a tan-

te interpretazioni, scritta da un noto ristoratore della Valsugana:

### La trota e el bigato

*La trota noàva beata e contenta  
sòto le onde, drento 'n t'el Brenta.  
El pescador, con ocio assasin,  
zercava de ciarla con l'amo più fin;*

*el bigato, poareto, a l'amo picà,  
zigava a la trota: "Va' via da de qua!"...  
"Capisso anca mi ca son on bocòn  
da farte vegnèr 'nà gran tentazion..."*

*Ma sa te me bèchi, cara trotela,  
ti... a te finissi drita in padèla!  
No più le onde azure del Brenta  
ma oio bojente e zala polenta..."*

*la trota lo varda,  
la gira pin pian  
on colpo de coa...  
e la scapa luntan...*



E molti si son ripromessi: "L'anno prossimo su questa ciclabile noi ci saremo ancora!"

LA NATURA È SEMPRE LA PIÙ FORTE

## La bicicletta al tempo dell'alluvione

di Michele Mutterle

Era lunedì, non uno qualsiasi, ma un lunedì speciale, perché era Ognissanti e si poteva rimanere a letto un po' di più, non si andava a scuola, non si andava in ufficio, ci si voleva godere la giornata festiva in famiglia, magari andare a vedere un film al pomeriggio o semplicemente poltrire un po'. Invece proprio quel giorno, alle 7:30 di mattina, il fiume Bacchiglione è esondato.

L'acqua marrone, limacciosa, in pochi minuti ha superato i parapetti di Ponte degli Angeli ed ha cominciato ad uscire dai tombini, ad entrare negli scantinati, a farsi largo nelle botteghe storiche che da generazioni operavano sotto i portici rimasti immutati da centinaia di anni.

L'acqua in centro città ha continuato a salire senza sosta fino al pomeriggio, tramutando molte strade in fiumi da cui emergevano solo i tettucci delle auto e in cui galleggiavano i cassonetti.

Peggio è andata fuori Vicenza, l'argine ha rotto a Cresole e molti quartieri hanno subito dei danni gravissimi. L'emergenza è durata per alcuni giorni, qualcuno è rimasto isolato senza luce né gas riuscendo ad uscire di casa solo il mercoledì sera. Quando l'acqua si è ritirata è rimasto solo il fango, da togliere in fretta prima che si secchi, che diventi terra.

Per molti è stato durissimo scoprire a poco a poco cosa la piena gli ha portato via, i libri rimasti nello scantinato, i vestiti per l'inverno che ancora non era arrivato, gli addobbi natalizi, gli scarponi da sci, le fotografie di famiglia, i ricordi di una vita. L'auto è da buttare. Il meccanico dice senza convinzione di attendere che si asciughi, poi potrà fare il tentativo di recuperarla.

La bicicletta. Anche quella viene tirata fuori dal fango. Un colpo di canna e il grosso viene via. Un po' d'olio qui e là e dovrebbe andare senza problemi. Il fango rifiorisce sul telaio, pazienza, si dovrà passare con la spugna e un po' di detersivo. La bicicletta è rimasto l'unico fedele mezzo di trasporto per molti che hanno perso tutto o quasi.

Per alcuni giorni non si può però andare a sistemarla da Ciscato, il meccanico che

da 4 generazioni ripara biciclette in Via XX Settembre. Il suo negozio è uno dei più colpiti dall'alluvione, l'acqua è arrivata al livello bancone e non si è salvato gran che.

Ma le biciclette hanno 7 vite come i gatti. Aspettiamo che esca ancora il sole, che si asciughino le strade e le ciclabili e ricominceremo circolare avanti e indietro per la città.

Ci vuole ben altro per fermarci.



Immagini della città allagata





## CALENDARIO ESCURSIONI RACCHETTE DA NEVE INVERNO 2010-2011

### • GENNAIO 2011

SERATA DIDATTICA: USO DELLE  
CIASPOLE, AMBIENTE INVERNALE,  
RISCHI NEVE E VALANGHE  
RELATORE: RONALD CARPENTER -  
CAI, SEZIONE DI VICENZA  
DATA E LUOGO DA DEFINIRE

### • DOMENICA 16 GENNAIO 2011

LESSINIA - VALLE DEL CHIAMPO:  
CAMPOFONTANA - CIMA LOBBIA  
ACCOMPAGNATORE:  
LORENZO DE ROSSI

### • DOMENICA 30 GENNAIO 2011

MASSICCIO DEL GRAPPA:  
MALGA COLLI ALTI  
ACCOMPAGNATORE:  
MARCO BARUCCO

### • DOMENICA 13 FEBBRAIO 2011

GRUPPO LAGORAI:  
VAL CALAMENTO - MALGA CERE -  
MONTE SETOLE  
ACCOMPAGNATORE:  
MAURIZIO ZOCCA

### • SABATO 19 FEBBRAIO 2011

PICCOLE DOLOMITI:  
LUNA PIENA AL MONTE ROVE -  
RIFUGIO BATTISTI  
ACCOMPAGNATORE:  
AMELIA LORA

### • DOMENICA 27 FEBBRAIO 2011

GRUPPO LAGORAI:  
CAORIA - MALGA FOSSERNICA DI  
DENTRO - VAL COLDOSÈ  
ACCOMPAGNATORE:  
STEFANO MABONI

### • SABATO 12 DOMENICA 13 MARZO 2011:

VAL DI FUNES GRUPPO DELLE  
ODLE : S.MADDALENA MALGHE  
GAMPENALM E GEISLERALM  
PERNOTTAMENTO A S. MADDALE-  
NA IN VALLE DI FUNES  
ACCOMPAGNATORI:  
CLAUDIA E FRANCO PASQUALON

*GRUPPO ESCURSIONISMO INVER-  
NALE TUTTINBICI FIAB - VICENZA  
REFERENTE: MAURIZIO ZOCCA  
CELL. 334 3507431*

# Alluvioni d'acqua e di polveri sottili

di Bepo Merlin

Le immagini di Vicenza sotto acqua sono impressionanti. Mi piace Vicenza: ha le dimensioni giuste per viverci bene.

A Mago Zurlì che gli chiedeva informazioni sulla sua città, un bambino approdato allo Zecchino d'oro rispondeva: "È bella Vicenza, ci sono i sassi, le maschere...". In verità c'è molto altro.

Nella città palladiana tutto il centro è un monumento e c'è un'aria di ordine e di pulito che invita a fermarsi.

Ci sono botteghe che inducono ad entrare già per il loro aspetto esterno e bar-pasticcerie che ti accolgono e ti avvolgono in una nube ovattata di profumi più invitanti dello chanel n.5.

La passeggiata in Corso Palladio o in Piazza dei Signori ti riporta piacevolmente indietro di secoli e il chiacchiericcio che si sprigiona dai crocchi di gente di ogni età, mescolato al gentile suono dei campanelli dei ciclisti ti fa gustare appieno l'atmosfera di una



città a misura d'uomo (e di donna, ovviamente).

L'alluvione ha rischiato di rovinare tutto. Speriamo che sia stato solo un pediluvio e non un diluvio, come suggerisce l'immagine del ciclista che si è tolto i calzini e si è arrotolato i calzoni. Avrà ripreso a pedalare?

In questo stesso numero leggerete l'intervista al sindaco di Verona, Flavio Tosi. È la prima volta che ci concede la sua attenzione e ne siamo contenti. Le sue risposte, però, ci lasciano per-

plessi. Da un lato, infatti, riconosce l'importanza di riservare sempre di più il Centro storico ai pedoni ai ciclisti e ai mezzi pubblici, dall'altro difende le scelte della sua Amministrazione in tema di viabilità.

Sono scelte, voglio ricordarlo, che mettono il trasporto su mezzo privato a motore al centro dell'attenzione.

Ero a Firenze, a metà ottobre, alla presentazione del rapporto di Legambiente "Ecosistema Urbano". Anche là, in dissonanza con gli altri amministratori presenti, il Sindaco Tosi ha difeso questa visione di città. Dice che la maggioranza dei cittadini vuole così.

Non ne sarei tanto sicuro, ma, anche se fosse, non credo che sia un buon motivo per continuare a lasciare la città in balia dei tubi di scappamento e non aspetterei un'alluvione di polveri, più o meno sottili, per correre ai ripari.

Grazie, signor Sindaco, dell'intervista e delle aperture che ha dimostrato ai nostri argomenti. Cosa dice: ci troviamo e ne parliamo?

**L'Albero**  
alimenti biologici

Corso San Lorenzo 1/A - 37026 Pescantina (Verona)  
Telefono e Fax 045 6703395 - E-mail: alberobio@gmail.com  
www.bioalbero.it

**cuorebio**  
i negozi biologici

**SCONTO del 3%**  
ai soci e a tutti i clienti che fanno la spesa in bici

**Cierre Gruppo Editoriale**  
via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

<b>Cierre Grafica</b>	<b>Cierre Edizioni</b>
tel. 045 8580900 - fax 045 8580907 grafica@cierrenet.it	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](http://www.cierrenet.it)

**la macina**

L'alimentazione naturale  
una scelta quotidiana  
per vivere meglio

**Alimenti biologici**

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

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

**OTTICA Grisi**

Piazza Chievo, 4 - Verona  
Telefax 045 8100191 - info@otticagrisi.com  
P.I. 03644780235

RICHMOND    **Trudi**    **Persol**    DONNAKARAN  
**Ray-Ban**    **DKNY**    **ICEBERG**    **GIANNI FRANCO FERRE**