

102

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



RUOTALIBERA

Anno XXIII - N. 6

RUOTALIBERA numero 102 - rivista bimestrale - novembre/dicembre 2007 (anno XXIII n.6) - Poste Italiane S.p.A - Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.27/02/2004 n. 46) art.1, comma 2, DCB VR



600 in contromano

IL PUNTO Bici antidoto al traffico, dice la UE • **PROGETTI** Via libera alla ciclopedonale sull'Adige
• **RACCONTI DI VIAGGIO** Dal Meno al Danubio & Viaggiando tra le alpi • **COMMERCIO** Ciclisti amici dei negozi • **NUMERI** Soci Adb, iscritti in crescita • **REPORT** Groningen, capitale delle bici

GLI ADB CHIEDONO ALLA GIUNTA UN PIANO PER PROMUOVERE LA DUE RUOTE

Bici antidoto al traffico: a dirlo è la Ue

di Paolo Fabbri



Far crescere il numero dei ciclisti, rendere gradevole, facile e sicuro l'uso della bicicletta non è la pretesa stravagante di un'associazione

ambientalista, ma una delle ricette proposte dalla Commissione europea per uscire dalla emergenza traffico e inquinamento.

Lo ripete un documento appena pubblicato (settembre 2007) dalla Commissione europea trasporti ("Libro verde sulla mobilità urbana": http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_it.pdf)

che propone, ancora una volta, un modello di mobilità urbana tutta centrata sul mezzo pubblico, sulla pedonalità e sulla bicicletta.

Questo modello rimanda ad un'idea di città che considera indispensabile dare spazio, anche nella quotidianità, a stili di vita attivi (un terzo dei bambini veronesi è obeso!). Rimanda alla necessità di una politica che sappia conciliare le esigenze di mobilità di persone e cose con quelle di tutela dell'ambiente, della qualità della vita e della salute (l'Oms, organizzazione mondiale della sanità, dichiara circa cento morti all'anno, a Verona, per le polveri sottili...).

Di una politica che sappia interrompere quel circolo vizioso che vede nella creazione di nuove strade l'unica risposta all'emergenza traffico



Il cartello di un manifestante americano



La ciclomanifestazione del 10 novembre: 600 i partecipanti

e l'emergenza traffico in gran parte determinata dalla realizzazione di nuove strade destinate, per di più in assenza di alternative, a promuovere sempre di più l'uso dell'automobile. A disegnare città e distanze sempre più difficili da vivere e attraversare.

Su questi temi registriamo con la nuova amministrazione una distanza che non è politica - qui non è questione di destra o sinistra - ma culturale. Che ha a che vedere con i modelli di riferimento adottati.

Il nostro è, appunto, quello europeo descritto dalla pubblicazione che abbiamo citato. Ci chiediamo quale sia quello di questa giunta che risponde alla crescente domanda di mobilità prevedendo la costruzione di un'autostrada in città costosissima, devastante e inutile. Che cancella la tramvia inventandone un surrogato. Che si propone di aumentare l'accessibilità alla Ztl. Che offre agli studenti parcheggi gratuiti all'interno delle mura (alla Passalacqua). Che ci racconta: "Le biciclette sì, ma solo dove non intralciano". Che cancella le ciclabili e spende in asfaltature i fondi già stanziati per la loro realizzazione (via Cesiolo: 600 mila euro, via 28 marzo: 250 mila euro). Mentre si allunga sempre di più l'elenco dei provvedimenti annunciati (e mai smentiti) contro i ciclisti veronesi: via Todeschini, via Ghetto, via Salieri,

via San Giacomo, lungadige Attiraglio, semaforo ciclopedonale di viale Piave, corsie preferenziali della Ztl.

Ecco quali sono le prime richieste che abbiamo rivolto all'assessore Corsi negli incontri che si sono succeduti in queste ultime settimane.

Rapporti con la nostra associazione.

La nuova giunta intende stabilire, sui temi della mobilità, rapporti di fattivo confronto con la nostra associazione? Chiediamo di essere invitati a partecipare alla consulta sulla mobilità di cui si annuncia l'imminente costituzione.

Obiettivi e monitoraggio

Sulla mobilità i dati più recenti sono quelli rilasciati dal comune nel 2004. Da luglio, con una lettera aperta, chiediamo che il sindaco dichiari quali sono i suoi obiettivi in fatto di mobilità, con quali dati intende presentarsi agli elettori a fine mandato nel 2012 e cosa si propone in fatto di promozione della bicicletta.

Un responsabile per la promozione

Promuovere la bicicletta significa coordinare azioni di competenza di settori diversi dell'amministrazione: sicurezza, furto, turismo, scuola, traffico, ambiente. Chiediamo che la Giunta indichi un responsabile politico della "promozione della bicicletta" provvisto di delega per coordinare le attività poste in essere dai vari assessorati.

LA BICIMANIFESTAZIONE DEL 10 NOVEMBRE

In 600 per via Cesiolo ciclabile

di Laura Lorenzini

Ripristino dell'Ufficio bicicletta

L'ufficio bicicletta è uno strumento essenziale per procedere alla promozione della bici. Compito dell'ufficio, fra gli altri, quello di raccordare l'amministrazione con le associazioni operanti sul territorio e ricordare la necessità di considerare la "dimensione bicicletta" in tutti gli atti dell'amministrazione (manutenzione strade, costruzione rotonde, viabilità, parcheggi, turismo...).

La brava impiegata che da sola lo ha animato sin dalla sua costituzione (2003) è stata trasferita. Chiediamo che siano individuati al più presto gli impiegati e i dirigenti idonei nel numero e nelle competenze per fare dell'ufficio uno strumento efficace.

Un piano per la ciclabilità

All'interno del Comune sono molti quelli che, direttamente o indirettamente, con il loro lavoro, possono far crescere (o diminuire) il numero di ciclisti in circolazione. Certamente chi si occupa di piste ciclabili, ma anche chi si occupa di viabilità, di manutenzione stradale, di furti, di turismo, di commercio, di salute, di tempo libero, di sport, di spettacolo, di regolamenti edilizi, di scuole, di sicurezza stradale, di arredo urbano, di trasporti pubblici, di comunicazione ... Chiediamo che sia quanto prima redatto un piano per la promozione della bicicletta che coordini le azioni di tutti gli attori coinvolti. La redazione del piano dovrà prevedere il budget finanziario reso disponibile anno per anno, le azioni di monitoraggio necessarie e indicare il responsabile politico della sua applicazione / realizzazione. Pensiamo che il piano possa fare utilmente riferimento, sviluppandone opportunamente i capitoli, al nostro opuscolo "muoversi in bicicletta in città è sempre un'avventura".

Contrasto del furto

Nella passata legislatura abbiamo avviato un progetto di registrazione delle biciclette sul portale del Comune (Teseo) che ha visto la collaborazione della Polizia Municipale, dei responsabili di Teseo, di alcuni commercianti di biciclette e della nostra associazione.

Chiediamo che quanto intrapreso sia portato a termine e che venga data visibilità al ruolo svolto dalla nostra associazione.

Un cartello azzurro, con disegnati una casa e bambini che giocano, a indicare l'esistenza di una strada residenziale, percorribile nei due sensi dalle biciclette.

L'hanno posato alcuni manifestanti in via Cesiolo sabato 10 novembre, al termine della ciclomanifestazione promossa dagli Amici della Bicicletta contro la decisione dell'amministrazione comunale di cancellare il progetto della ciclabile e altri provvedimenti annunciati che penalizzano la ciclabilità cittadina.

La posa del cartello è stato un segnale forte che gli Adb hanno voluto lanciare per chiedere di autorizzare da subito il doppio senso di marcia per le biciclette, come previsto nel piano approvato dalla giunta Zanotto, cancellato dalla delibera 352 del 29 agosto del nuovo esecutivo di centrodestra, che ha dirottato i soldi stanziati, 600 mila euro, all'asfaltatura di alcune strade della seconda circoscrizione.



Dopo un anno di sperimentazione, Ruotalibera ha raggiunto un formato che possiamo dire definitivo.

Il prossimo anno la nostra rivista farà altri due passi avanti: ogni numero conterrà un inserto speciale e aumenterà il numero di copie stampate e distribuite.

È un lavoro molto impegnativo, che però non ci impedisce di esprimere a tutti i lettori il nostro più caloroso augurio di

**Buon Natale
e Buone Feste!**

La redazione di Ruotalibera e tutto il direttivo AdB.

600 persone hanno partecipato al lungo corteo colorato, con tante bici scampanellanti, che ha preso il via alle 14.30 da Piazza Bra, attraversando il centro storico e quindi, passando per via IV Novembre e piazzale Stefani, ha raggiunto la strada che, secondo il progetto depennato, avrebbe dovuto collegare Ponte Garibaldi a via Monte Ortigara, arrivando fino a via San Rocco a Quinzano.

Quella del 10 novembre è la prima manifestazione di protesta che gli Adb di Verona indirizzano alla nuova amministrazione.

Lo scopo: chiedere una mobilità più a misura di pedone e di ciclista, che dalle prime battute non sembra una priorità della giunta Tosi. Oltre a via Cesiolo, previste infatti la cancellazione della ciclabile di via Todeschini, di via Salieri, di via 28 Marzo, di via Ghetto, di via San Giacomo, l'abolizione dell'autorizzazione a percorrere le corsie preferenziali della Ztl e la soppressione del semaforo ciclabile di viale Piave.



Il cartello stradale posto in via Cesiolo

CON L'AUTO DIFFICILE RAGGIUNGERE LE BOTTEGHE

Ciclisti amici dei negozianti

di Donatella Miotto

Mentre chi usa regolarmente la bicicletta chiede piste ciclabili, gli automobilisti vogliono parcheggi. La città, coi suoi spazi sempre più ridotti, sembra essere diventata sede di una sorda guerra per la conquista del territorio.

E le automobili sembrano trovare alleanze in molte attività commerciali.

D'altra parte, si sa, i clienti arrivano in macchina.

Senza auto, o meglio, senza un posto dove potersi liberare dall'auto, i clienti non possono arrivare nei negozi.

Si tratta, com'è facile capire, di un circolo vizioso: chi esce per fare acquisti non si sente sicuro in uno spazio invaso dal traffico, se non indossando a sua volta una corazzata automobilistica.

A quel punto però, meglio fare qualche chilometro in più e raggiungere un grande supermercato o un centro commerciale: magari uno di quelli che vorrebbero ricostruire col nome e con qualche torretta ben spatolata le antiche corti venete, mentre quelle vere sono state inghiottite dall'ultima superstrada. Intanto, i quartieri si svuotano, i negozi di vicinato boccheggiano e, fra alti lai, chiudono.

Forse si potrebbe provare a cambiare strategia: iniziando col mettere in discussione il parallelismo fra vitalità delle imprese commerciali e accessibilità in automobile. Perché quando il tessuto urbano si modifica lasciando libertà di movimento ai corpi, strade e piazze rifioriscono e le botteghe tornano ad essere luoghi di incontro. I clienti, usciti dalle loro auto, sono pur sempre esseri umani: e uomini, donne, bambini, amano muoversi in un ambiente urbano libero dal rumore dei motori, sicuro e accogliente.



Con l'auto è difficile fare acquisti

A STRASBURGO CENTRO CITTÀ TRASFORMATO IN ZONA CICLO PEDONALE

In bici si visitano otto negozi in un'ora



Chi pedala si ferma dove vuole

(D.M.) Un articolo del settembre '96 di Mireille Mezt su *Velocité*, rivista della FUBicy (Federation Francaise des Usagers de la Biciclette) sottolinea come a Strasburgo la scelta di trasformare il centro città in zona ciclo pedonale sia stata vincente ed abbia soddisfatto anche i commercianti più preoccupati per gli annunciati cambiamenti. Perché?

Perché un ciclista, agile e leggero, può gestire da sei a otto commissioni in un'ora e quindi visitare altrettanti negozi. L'automobilista, invece, deve prima calcolare il tempo necessario al parcheggio e poi passare dalla velocità del suo mezzo meccanico a quella preistorica dell'andare a piedi.

Chi pedala accorcia le distanze senza fatica e si ferma proprio dove vuole. Come un re.

Il ciclista organizzato ha chiaro l'elenco delle cose da fare e da comprare: fra uno spostamento e l'altro può approfittare del passaggio davanti

a un negozio per rifornirsi di latte e biscotti finiti il giorno prima, senza dover subire le estenuanti code del supermercato. Anche dopo una giornata di lavoro, potrà trovare il tempo per fermarsi qualche minuto davanti alla porta della Pina, dove vendono il prosciutto migliore, e poi fare un salto a comprare frutta e insalata.

Se intanto adocchia una vetrina attraente, potrà rallentare per valutare se tornare ad acquistare un certo maglione. E se intravede un amico o ha bisogno di pausa, potrà facilmente assicurare la bici a un palo e concedersi un caffè. Improvvisazioni impossibili, quando si sta al volante.

È evidente allora che, come afferma Metz, il ciclista è il miglior amico del piccolo commerciante: anche se per far posto a una pista ciclabile o a una zona a traffico limitato i posti parcheggio sparissero davanti alla sua vetrina, egli dovrebbe essere felice di tale scelta.

UNO SGUARDO ALLE ESPERIENZE EUROPEE

La redditività del parcheggio è più elevata con le due ruote



(D.M.) Per quanto riguarda Londra, una recente relazione di Enrico Fedrighini, consigliere comunale di Milano, ci informa che l'introduzione di un pedaggio per l'accesso in città ha migliorato le performances economiche dell'area: un report firmato Ernst & Young rileva che la congestion charge ha avuto un impatto neutro sulle dinamiche strettamente economiche dell'area interessata al pedaggio, mentre ha avuto effetti positivi sulle condizioni generali in cui si svolgono le attività quotidiane dell'area centrale di Londra. In particolare, si è registrata una riduzione del 6 % dei costi di trasporto e distribuzione merci rispetto al periodo pre - congestion charge; ciò è particolarmente indicativo, perché il trasporto merci è interamente soggetto al pagamento del pedaggio (prima 5, ora 8 sterline). Nonostante questo, il decongestionamento ha prodotto un miglioramento complessivo del servizio anche in termini economici. "Pedalando verso l'Avvenire" - documento del 1999 della Commissione Europea DG XI ambiente, sicurezza nucleare e

protezione civile - parla di uno studio realizzato a Munster (Germania), che ha riguardato tre supermercati o minimarket e un grande magazzino e che rivela diversi elementi poco noti. Uno: i ciclisti acquistano quantità minori per ciascuna visita e si recano quindi più regolarmente al negozio (11 volte al mese in media contro sette per gli automobilisti): sono perciò esposti più spesso alla tentazione. Due: appena il 25% degli automobilisti esce da un negozio con due o più sacchetti di spesa; tre quarti degli automobilisti non ha quindi nulla da trasportare che impedirebbe di usare un diverso modo di trasporto. Il documento continua sottolineando che la redditività dei negozi è legata alla qualità dell'ambiente. A Berlino si è constatato che gli spostamenti di pedoni e ciclisti all'interno dei quartieri sono fortemente aumentati dopo l'introduzione generale di un limite di velocità a 30 km/h al di fuori dei grandi assi di circolazione. Per gli spostamenti casa - negozi, questo aumento sfiora talvolta il 40 %. Un'indagine svolta a Strasburgo, indica altresì che nel centro città vi è stato un aumento di passaggi nei negozi superiore al 30 % dopo la creazione dell'area pedonale e la chiusura del traffico di transito. A Berna, un'indagine effettuata presso 1200 consumatori ha stabilito secondo una media annua il rapporto tra il valore degli acquisti e la superficie di parcheggio utilizzata da ogni cliente. Risultato: la "redditività-parcheggio" è la più elevata con i ciclisti, che rendono 7500 euro per metro quadro. Seguono gli automobilisti, con 6625 euro per metro quadro. Se pensiamo poi che si tratta di persone che godono di una migliore forma fisica e soprattutto psicologica, arriviamo a conclusioni chiare: i ciclisti potrebbero essere visti come clienti migliori rispetto agli automobilisti.

La città è un campo di guerra per la conquista del territorio



Bici in sosta senza problemi di posto

LETTERA AGLI AMMINISTRATORI PER CHIEDERE SPAZI PER CICLISTI E PEDONI

"Il cavalcavia di Palazzina va modificato"

di Alberto Bottacini

Portare il cavalcavia di Palazzina a una corsia per senso di marcia, ricavando spazio per ciclisti e pedoni da ambo i lati.

Questo hanno chiesto gli Amici della bicicletta di San Giovanni Lupatoto in una lettera inviata al sindaco, agli assessori al traffico e alla viabilità, ai lavori pubblici e alla sicurezza e al comandante della polizia municipale.

Si tratta di un intervento molto semplice e poco costoso, volto a favorire gli spostamenti in bici e a piedi da parte dei lupatotini.

Nella lettera precisiamo che ci sembra indispensabile apportare immediatamente la modifica, cambiando praticamente solo la segnaletica orizzontale e quindi con costi bassissimi.

L'intervento è diventato ancora più urgente dopo la recente realizzazione della pista ciclabile che corre lungo Palazzina, in attesa del suo collegamento con la pista ciclabile lupatotina, che attualmente arriva solamente alla



Il cavalcavia di Palazzina: è pericoloso per i ciclisti

rotonda di via Cà Nova Zampieri (quella del Lupo), e di un indispensabile ampliamento dell'imbocco.

Un intervento simile è da pochi mesi stato apportato al cavalcavia sulla via legnaghese e funziona bene: non più sorpassi azzardati e

velocità folli che avevano causato anche delle vittime.

Lo si vede anche nelle recenti realizzazioni di Zevio, Albaredo d'Adige e Porto San Pancrazio: i ponti non devono essere rampe di lancio per missili a quattro ruote e devono prevedere lo spazio, possibilmente protetto, per ciclisti e pedoni.

Su quello di Palazzina purtroppo si vedono auto sfrecciare anche a 100 chilometri orari.

I benefici apportati dall'intervento sarebbero molteplici: le auto sarebbero disincentivate a raggiungere le attuali folli velocità, i pedoni e ciclisti avrebbero più spazio e quindi più sicurezza, lo spazio centrale tra le auto che scorrono in senso contrario verrebbe ampliato rendendo molto più sicuro anche lo scorrimento delle auto stesse.

Alla lettera sono seguiti alcuni incontri con il sindaco Zerman e il vicesindaco Stoppato in cui abbiamo spiegato nei dettagli questi interventi: alcuni molto semplici e poco costosi, altri più articolati.



Gli Adb chiedono di modificare la segnaletica orizzontale

IL PERCORSO TRA SAN GIOVANNI LUPATOTO, ZEVIÒ, SAN MARTINO B. A. E VERONA

Sull'Adige via libera a tre chilometri di pista

di Fernando Da Re

Dal contestato progetto dell'asfaltatura di pista ciclabile di San Giovanni Lupatoto alla possibile realizzazione di 35 chilometri di ciclabile sulle rive dell'Adige, il passo non sarà breve. Ma intanto a metà novembre un importante passo avanti è stato registrato: l'amministrazione comunale di San Giovanni Lupatoto ha annunciato di aver appaltato i lavori per realizzare tre chilometri di pista lungo l'Adige, anche se sarà in ghiaio e non in asfalto come chiesto dagli Amici della Bicicletta.

La pista sarà lunga tre chilometri e coprirà tutto il tratto di argine compreso fra l'area verde della zona Porto e il confine comunale con Zevio, quindi fino alla località Pontoncello. Avrà una larghezza di 4,80 metri, ma la pista ciclopedonale vera e propria occuperà 3,80 metri, con due cigli stradali di mezzo metro per parte. Una prima conquista merito degli Adb, con in prima fila il gruppo di San Giovanni Lupatoto a coltivare l'idea, a promuovere la fattibilità, ad elencare i contenuti, a contattare i responsabili. E più di tutto a provare e riprovare il percorso, passare e ripassare in pochi e in gruppo sul terreno del nascituro percorso. Traendone dati e suggerimenti forniti poi alle persone delle istituzioni.

Un'altra promessa è giunta alla festa della mela "Melissima" di Zevio, durante la ciclo-escursione degli Adb di Verona,



L'argine dell'Adige sul quale sarà realizzata la ciclabile

dove il sindaco Paolo Lorenzoni, oltre a esaltare i pregi del locale frutto proibito, ha annunciato la conversione alla fattibilità del progetto della ciclabile. Confermando incontri successivi con i quattro comuni interessati, ha fatto in modo di coinvolgere finalmente nel progetto anche la provincia, (assente, non scusabile, nel mondo del cicloturismo veronese), senza del quale grossi investimenti non è possibile pensare.

Un progetto da fare a tappe. La prima, importante, ci risulta essere stata fatta. L'incontro con il presidente della Provincia e i comuni interessati e le assicurazioni ricevute. Certo mancava Verona. Ma questo comune ci ha abituato alle sorprese. Speriamo arrivino presto, non sole le cattive che sappiamo già. Il sindaco di Zevio sembra muoversi con energia e razionalità. Il progetto di pista ciclabile, tratto che si innesterà sulla ciclo pista del sole (provenienza Capo Nord), dovrebbe contenere anche la realizzazione del parco naturale dell'Adige al quale tutti i quattro comuni si sono dimostrati interessati, gratificando in tal senso anche l'associazione Freedom alla quale verrebbe affidata, in prova, la gestione dell'oasi naturale. Gli Adb saranno ancora presenti, presto e in futuro, nel ricordare alle persone delle istituzioni le promesse di questi mesi. Ma se per quanto riguarda San Giovanni Lupatoto, Zevio, San Martino Buon Albergo e Provincia il compito sembra facile. Non così a Verona.



Gli Adb alla festa "Melissima" che si è svolta a Zevio in ottobre

ESCURSIONE IN BICICLETTA SULLA CICLABILE DELL'OTTAVA CIRCOSCRIZIONE

I ragazzi delle Caliarì alle Risorgive di Montorio

di Lelia Melotti

27 ottobre, ore otto, appuntamento davanti alla scuola media Caliarì in centro storico. Siamo 23 ragazzi in bicicletta, tutti muniti di casco, pronti a partire. Pedaleranno con noi alcuni genitori, due insegnanti e gli Amici della bicicletta con la bandiera svolazzante sulla bici. Ci scorteranno due vigilesse in motorino. La nostra meta: le risorgive di Montorio. Raggiungiamo Piazza Brà dove imbocchiamo la pista ciclabile che percorre via

Torbido arriva a porta Vescovo e attraversa Borgo Venezia. Pedaliamo veloci, ci sentiamo liberi e con il vento in poppa. Sole, cielo blu, temperatura primaverile. In via Montorio il traffico diminuisce, i condomini lasciano il posto al verde delle colline, mescolato a caldi colori autunnali. All'ingresso di Montorio la pista ciclabile termina e la presenza delle vigilesse si rivela preziosa. L'acqua è l'elemento che più caratterizza l'ambiente di Montorio, ricco di risorgive e corsi d'acqua.

L'acqua è stata incanalata per alimentare acquedotti, irrigare i campi, far funzionare gli opifici che producevano lana particolarmente pregiata, che ha reso fiorente l'economia della zona. Al laghetto Squarà ci raggiunge una guida. Oggi l'acqua del laghetto a forma di quadrilatero è bassa, ma basta una pioggia in Lessinia, per farne aumentare sensibilmente, in poche ore, il livello.

L'acqua deriva infatti dall'altopiano carsico della Lessinia. Percorriamo il viottolo sulla sponda orientale dello Squarà e vediamo il Bojo una spumeggiante sorgente e il Tondo, una vasca circolare, forse un ninfeo romano.

Percorriamo il sentiero tra le fosse Zenobia e Murara, dove galleggia la lenticchia d'acqua.

Raggiungiamo il Fontanon, un grande specchio d'acqua dal quale nasce il fiume Fibbio. Arriviamo al circolo primo maggio dove corriamo liberi, facciamo merenda, alcuni di noi giocano a calcio. Il posto è bellissimo. Partiamo con un buon margine di tempo per eventuali forature o altri inconvenienti tecnici. Ormai abbiamo preso un buon ritmo e pedaliamo con entusiasmo. Arriviamo a scuola in un baleno. Chiediamo subito di ripetere l'esperienza.



Gli alunni della scuola media "Caliari" durante l'escursione alle Risorgive di Montorio

BICICLETTATA NELLA BASSA Gennaio in bici



Un'escursione a piedi sul Baldo

domenica 13 gennaio

VIAGGIANDO FRA RISARE E PAJARE ALLA RICERCA DEL GIAZZO E LA FUMANA

Bicicletтата nella Bassa tra nebbia e galaverna. Percorso (40 km): Isola della Scala, Erbè, Pellegrina, Salizzole, Bovolone, Isola della Scala
Pranzo: risotto all'isolana presso la sede del gruppo El Pajar di Bovolone
ACCOMPAGNATORI: Franco Mirandola e Massimo Muzzolon

Difficoltà: 1 ●○○○○

Informazioni e iscrizioni: in sede negli orari d'apertura da lunedì 7 a venerdì 11 gennaio

Prenotazione obbligatoria

Per i più temerari partenza da Verona in bici

Tipologia: treno+bici

Riservata ai soci

Difficoltà: leggera



A piedi per mantenersi in forma

IL 18 GENNAIO, IN VIA ROSA, PARTE "VIAGGIANDO IN BICICLETTA NEL MONDO"

Viaggio a pedali tra Grizzly e indiani d'America

di Laura Costantini

Un viaggio a pedali nel Grande nord, tra Grizzly e indiani d'America. È con un'avventura in una natura selvaggia e spettacolare che si aprirà "Viaggiando in bicicletta nel mondo: l'esperienza cicloturistica diventa racconto", cinque serate con menu a base di diapositive e libri dedicate a emozionanti itinerari alla scoperta del mondo in sella alla due ruote.

Il primo appuntamento della rassegna, che taglia il nastro della ventesima edizione, è fissato per

Venerdì 18 gennaio, alle 21, nella sala del Circolo dipendenti Unicredit, in via Rosa 7 (al primo piano).

La ferrarese Sandra Segato parlerà del suo libro "Nella terra degli orsi: in

bicicletta tra Canada e Alaska", in cui racconta 1600 emozionanti chilometri in bicicletta superando varie volte i confini tra il Canada e l'Alaska, in un paesaggio primordiale e selvaggio che si apre su panorami selvaggi oltre le vette montuose.

Sandra Segato, che insegna lettere a Ferrara e condivide con Pier la passione del viaggio in bicicletta, pedala sotto cieli tersi, incontra viaggiatori solitari, bambine che saltano la corda tra i totem e vecchi indiani aggrappati ai loro luoghi e alla loro storia.

Le successive tre serate del ciclo si terranno nel centro culturale della prima circoscrizione E. Lodi in via San Giovanni in Valle 13/B, sempre alle 21.

Venerdì 15 febbraio in programma

"Sulle tracce di Sigerico: da Roma a Canterbury, lungo la via Francigena". Presenta Alberto Deana della Fiab di Pordenone.

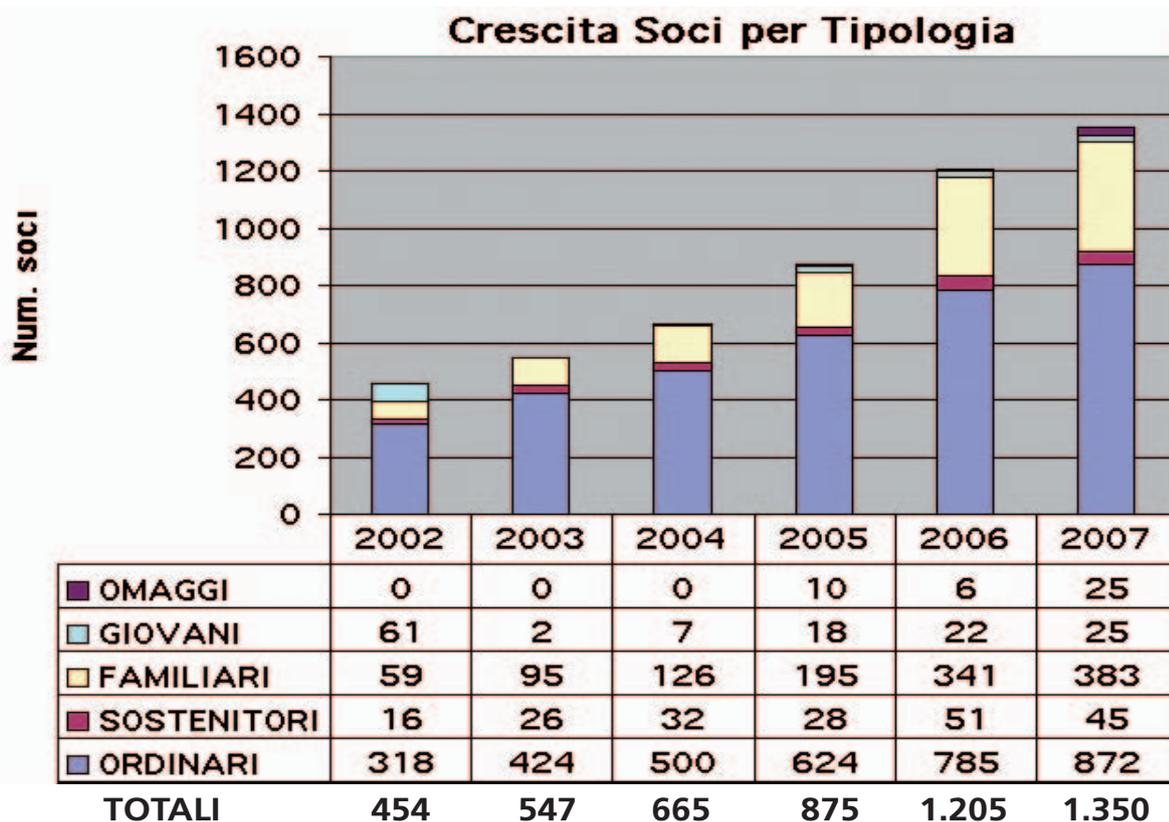
Venerdì 7 marzo sarà la volta di "Active Australia: dalla Stuart Highway alla Gold Coast", serata presentata da Stefano Valbusa, Dimitri Avesani e Marco Piacenza della Fiab di Verona.

Venerdì 28 marzo tocca a "In sella da Verona a Santiago di Compostela", viaggio illustrato da Luca Guarino e Marika Ganci della Fiab di Verona. Per la serata conclusiva, **venerdì 18 aprile**, si tornerà nella sala del circolo Unicredit di via Rosa, con presentazione del libro della romana Cecilia Gentile "Buongiorno Senegal. In bicicletta da Dakar a Podor".

Soci Adb, nel 2007 toccata quota 1350

Adb in grande ascesa. Dal grafico sottoriportato si può notare come dal 2002 la nostra associazione sia in continua espansione, passando dai 454 iscrit-

ti del 2002 agli attuali 1.350. L'incremento più vistoso si è verificato nel 2006, con un aumento del 37,71% rispetto al 2005.



DON MARCO CAMPEDELLI RACCONTA LA SUA INFANZIA LEGATA ALLA DUE RUOTE

Padre nostro, dacci la nostra bici quotidiana

di Marco Campedelli

Pubblichiamo il racconto che don Marco Campedelli ha regalato al pubblico alla "Maratona oratoria che si è tenuta presso la Società letteraria in settembre.

Un emozionante amarcord che rievoca gli anni dell'infanzia con le figure del padre, della nonna e del prete del paese natale.

Tutti legati alla bicicletta.

Confesso che amo la bicicletta. Del resto è una relazione che la chiesa non nega nemmeno ad un prete. Pur non essendo uno sportivo.

Amo la poesia della bicicletta.

Mi piace pensarla come un bene

essenziale. La bicicletta nel mio immaginario è la barca a due ruote dei poveri.

Ma mi lascio trasportare dalle immagini: vedo mio padre, meccanico di biciclette fin da ragazzo.

Mi raccontava come un copertone o una "caramadaria" bucata era un piccolo attentato alla vita quotidiana di un operaio.

Lo vedo, mio padre, intento ad aggiustare biciclette nella sua officina, ai Molini di San Michele.

E sento negli orecchi le preghiere di far presto, di restituirla al più presto quel bene di prima necessità...

"damela in pressia, go' da andar a laorar doman de mattina".

Poi vedo mia nonna paterna, salire dalla "pontara" che dai Molini portava a san Michele. Era come se dovesse inventarsi ogni pedalata. La bicicletta era come l'asse della terra. Diventava il piccolo carro viaggiante della povera gente. La nonna vi appendeva le borse della spesa. E da lontano si poteva immaginare una nave con le sue vele gonfie spinte dal vento.

Rivedo infine la bicicletta di un prete del mio paese natale, San Michele.

Lo chiamavano "el prete dei poareti".

Era stato anche cappellano degli operai della Tiberghien, che dal 1907 sorgeva nel quartiere

Si spostava, don Paolo, con l'inconfondibile bicicletta. La si vedeva appoggiata al muro delle case dei più

poveri, dei più disgraziati, di quelli che erano scartati da tutti. Ma nessun ladro si permetteva di toccare la bici del prete dei poareti, sarebbe come aver lasciato a piedi Dio in persona.

Bicicletta come bene di prima necessità. Ad alimentare questo mio immaginario ci sono le immagini di uno dei più bei film del neorealismo italiano, firmato da Vittorio De Sica "Ladri di biciclette". Quell'uomo, che assomigliava così tanto a mio padre, che viene derubato del bene più prezioso per lui appena assunto per un lavoro: la sua bicicletta.

Non posso non pensare ai tanti stranieri della nostra città. E a quelle biciclette che inforcano come cavalli indomabili. Bicyclette che sembrano uscite da film di De Sica.

Chissà a quanto ammonta la multa data ad un clandestino che corre a petto nudo, sopra la sua bicicletta, mangiando un panino, passando davanti a Palazzo Barbieri...!

E le sento così solidali con i miei ricordi di bambino, quelle biciclette che non tradiscono il loro statuto di beni di prima necessità.

Non nascondo quanto mi senta lontano da un uso della bicicletta troppo "in" o quanto mi dia tristezza vedere baldi sessantenni palestrati vestiti di tutta marca che indossano un abbigliamento da astronave per salire in groppa alla loro ricercata bicicletta. Preferisco bici di una volta, la mia vecchia bianchi, comprata a rate da mio padre.

Preferisco la bici che diventa una carovana, una nave di trasporto leggero, come era per mia nonna Albina. Preferisco la bici del prete dei poareti, che anche pedalando viveva il paradosso del Vangelo.

Allora mi vien da dire la preghiera delle cose semplici ed essenziali.

Mi vien da dire "Padre nostro che sei nei cieli, dacci insieme al pane, la nostra bicicletta quotidiana".



Ciclisti nella Verona di inizio Novecento: la bicicletta era un bene prezioso

SERVIZIO DI REPORT SULLA CITTÀ OLANDESE, CAPITALE MONDIALE DELLE DUE RUOTE

Groningen, in stazione 5000 posti per le bici



Il bici-parking della stazione: quattro piani e cinquemila posti

(F.D.R.) Groningen o Groninga: non è l'accento che fa la qualità, ma gli ingredienti del prodotto". Parola di AdB. Non parliamo di tortellini, ma di mobilità sostenibile. E allora gustiamoli questi ingredienti, facendo un giro per la città olandese con la trasmissione Report di Rai 3. Una città, Groningen, dove non si trova una sola macchina parcheggiata. All'esterno un parcheggio c'è, di circa 2000 posti, ma solo per bici. Una città dove gli hotel ti mettono a disposizione una bici gratis. Una città dove andare in bici non è uno sport estremo, ma un piacere. "Questa è la dimostrazione che quando vengono applicate politiche per la mobilità sostenibile i risultati arrivano". Ad affermarlo Core Van Der Klauw, dirigente del dipartimento pianificazione urbana della città, il quale sottolinea che negli ultimi 20 anni per incentivare la mobilità ciclabile sono stati investiti 40 milioni di euro. Così nell'arteria principale della città, dove transitano 7-8000 veicoli al giorno, passano pure 10.000 biciclette. Nella strada ci sono piste ciclabili su entrambi i lati, come quasi in tutte le altre strade. Per rinnovare il manto stradale sono stati investiti (non si dice mai spesi) 2 milioni di euro. Le cicliste risalgono agli anni Trenta. Nelle vie dove non c'è abbastanza spazio o dove ci sono alberi viene

ricavata la pista ciclabile ritagliando spazio sulla carreggiata già esistente per le vetture. Le piste ciclabili mancano solo nelle strade poco trafficate e nel centro storico, dove le auto non possono circolare. Negli incroci principali ci sono piste ciclabili per tutte le direzioni. Semafori regolano il flusso delle bici. Chi svolta a destra non deve aspettare il verde: per tutti gli altri ciclisti in attesa il semaforo scatta simultaneamente, per cui quando passano le bici non ci sono macchine in mezzo all'incrocio. Negli incroci più piccoli viene riservato un posto per le bici davanti alle auto. In questo modo i ciclisti non sono costretti a respirare gli scarichi delle auto e possono partire per primi.



Un'altra piazzola per bici: a Groningen il 60% del trasporto è su due ruote

Lungo tutte le rotonde c'è una corsia per le bici. Il piatto forte: su una strada, che passa sopra il ponte mobile di un canale e si apre spesso per il traffico marittimo, sono stati costruiti altri due ponti fissi, in modo che le bici possano transitare senza aspettare. Sul ponte transitano ogni giorno 14.000 bici. Groningen, città di 180.000 abitanti, ha 300.000 bici. Nella piazza principale ci sono 400 posti per parcheggio bici e sono 6.000 i posti bici in tutto il centro storico. L'investimento più imponente è stato fatto alla stazione, con 5.000 posti per bici su quattro piani.

La cosa commovente è che in questo mega-parcheggio, gratuito e sempre aperto, ti viene il panico perché non trovi la tua bici. Non perché te l'hanno rubata, ma perché non ricordi dove l'hai messa. Il parcheggio è sempre sorvegliato: negli ultimi tre mesi è sparita una sola bici.

Nonostante il clima nordico, con il suo 60% del trasporto in bicicletta la città di Groningen o Groninga è la capitale mondiale della bici.

Nessun confronto è possibile con città italiane, tanto meno con Verona, capitale mondiale dei tortellini. Anche se la cucina olandese non è nota per essere tra le migliori del mondo, resta comunque una cucina gustosa per palati da ciclisti. A questo punto ha proprio ragione la pubblicità: "Non è l'accento che fa qualità". Gli ingredienti vincono sempre e non solo in cucina. Allora non è più questione di accento o di pronuncia, ma di tono e di stile. Peccato che, in questo contesto, made in italy non significhi, come spesso accade, qualità.

CICLOVACANZA IN BAVIERA TRA RESTI DI ACCAMPAMENTI ROMANI E ABBAZIE

Dal Meno al Danubio, danzando con la banda

di Guido Dosso



Il gruppo veronese tra le colline della Franconia

Dal fiume Meno al Danubio passando per le colline della Franconia, la valle del Tauber e dell'Altmühl: circa 450 Km interamente su pista ciclabile. Un sogno per ogni cicloturista: questo è stata la vacanza in Baviera degli Adb di Verona, dal 30 giugno all'8 luglio.

Da Würzburg a Kelheim sono state sei tappe di circa 65 Km ciascuna, esclusa la terza che aveva una lunghezza di 115 Km. : il pomeriggio del primo giorno abbiamo fatto un giro intorno a Würzburg tra i vigneti e i campi di grano sulle colline della Franconia.

Le città, i borghi storici incontrati e visitati sono stati tanti e hanno riempito la nostra mente, i nostri occhi di immagini belle di un territorio amato e curato dai suoi abitanti come un bene prezioso da salvaguardare: un insegnamento forte per noi, che veniamo da una città autocentrica, dove il ciclista è un negletto senza patria e protezione.

Il tempo non è stato sempre amico, qualche giorno ci ha bersagliato con gelidi spruzzi di pioggia, ma ci ha anche regalato degli squarci di cielo azzurro intenso indimenticabili. Nelle tappe più lunghe l'aria pungente e il cielo coperto ci hanno ridotto la fatica e fatto assaporare meglio il paesaggio.

È difficile dire se una parte sia stata migliore dell'altra: siamo sempre stati affascinati dalla varietà degli ambienti naturali e architettonici. Ad Ellingen l'inaspettata apparizione della Residenza del Gran Maestro dei Cavalieri Teutonici ci ha lasciati senza parole per la maestosità ed eleganza dell'edificio.

A Weissenburg la cerchia delle mura con il fossato d'acqua intorno e le 35 torri di guardia ci hanno portati ad un tempo fuori ormai della storia, l'interminabile sentiero in mezzo al bosco e lungo il lago Brombacher ci hanno fatto apprezzare il concetto di salvaguardia ambientale, i resti degli accampamenti romani del Limes ci hanno ricordato la nostra antica presenza in quei territori.

A Eichstatt le nostre guide ci hanno portato a scoprire il buon governo dei principi vescovi della valle dell'Altmühl, a Kelheim abbiamo danzato e bevuto al

suono della banda nella locale festa e siamo poi rimasti affascinati dal meraviglioso tratto del Danubio chiuso in una fantastica gola di rocce sino all'Abbazia di Weltenburg, apparizione magica sull'ansa del grande fiume, centro di preghiere e di grandi bevute e mangiate.

Gli hotel, le cene e le colazioni sono state sempre di buon livello, con qualche punta elevata.

Ad Ingolstadt, dopo "l'ultima cena", il gruppetto dei giovani ci ha fatto la sorpresa della filastrocca sotto pubblicata in parte, segno di un forte legame di simpatia stabilitosi tra tutti i partecipanti.

GRUPPETTO DOSSO? YA!
STORNELLO CICLISTICO
IN VERSI A LIBERTÀ VIGILATA

Qui comincia la sciagura,
gruppen Dosso all'avventura.

Son partiti senza fretta

Con bagagli e bicicletta

Chi in costume ed ombrellone

Chi con pinne e mascherone.

[....]

La Germania ci ha lasciato

Un ricordo immacolato

Che fatica che tormento

Pedalaré controvento.

[....]

Sempre in testa il timoniere

Della bici gran nocchiere

È una bussola vivente

Vede tutto, quasi o niente

Guarda questo, guarda quello

Non s'avvede del tranello

Gira il capo traballando
Caccia l'urlo stramazando.

[....]

Un saluto caloroso
dal gran gruppo numeroso.

Ed infine tutto il gruppo

Si presenta già da sé

Tanti amici in bicicletta

Che più lesti non ce n'è

7 luglio 2007



liberamente tratto dal manoscritto



Un altro bello scorcio di paesaggio bavarese

ITINERARIO DAI MELI DELLA VAL PASSIRIA AL PASSO DI ROMBO A QUOTA 2500 METRI

Viaggiando tra le Alpi a un passo dal cielo

di Luciano Zamperini

Bianca, pulita e splendente, come questa nuova alba, è oggi la mia bici. Par quasi scivolare e la strada scorre via sotto le sue ruote scintillanti.

Il mio viaggio attraverso le Alpi comincia qui, tra i meli della Val Passiria, per arrivare fin lassù, oltre i 2500 metri del Passo di Rombo: nome "greve", quasi allarmante. Ad un bivio, dopo un usurante saliscendi, la strada comincia ad inerparsi più decisamente e, tornante dopo tornante, il fondo valle diventa sempre più indistinto. Sembra quasi immergersi, fino a sparire del tutto, in un mare di afa azzurrognola. Lungo i pendii, prati verdissimi sono animati, qua e là, da piccole case in legno. Intorno, sui campi rasati si stanno asciugando, allineati come antichi menhir, scuri covoni di fieno.



Luciano Zamperini in viaggio nella suggestiva Val Passiria

Sento l'odore dell'erba appena falciata, buono ed asciutto, che presto il vento disperde.

La strada continua a salire ripida e senza pause. Poco dopo uno stretto tornante, uno sbiadito ritratto in bianco e nero fissato alla roccia ed un mazzolino di fiori, solo in parte appassiti, testimoniano un sofferente amore ancora vivo, anche se da tempo perduto.

Poi, piano piano, i miei pensieri se ne vanno, volano via, fuggiti dal vento e dalla fatica.

Gli alberi sono quasi del tutto scomparsi e restano soltanto arbusti. Sempre più bassi e contorti.

I fianchi della montagna sembrano illuminati da innumerevoli cuscini di fiori: sassifraghe bianchissime e gialli ginestrini. Più in alto sopravvive solo il muschio, tenacemente abbarbicato ai sassi, come me alla bicicletta. Di quando in quando un fugace sguardo all'abisso sottostante. A malapena intravvedo, sfocata dal sudore sugli occhi, la strada percorsa: sembra un filo di lana bianca dipanato disordinatamente sul pavimento.

Una lunga e buia galleria. La pendenza si addolcisce, respiro, il valico è vicino. Sì!, ce l'ho fatta! Par di essere in cielo! Una breve pausa e poi via, oltre lo spartiacque, ad assaporare la gioia di una lunghissima e vertiginosa discesa verso la valle dell'Inn.

Un vento gelido mi avvolge ma mi rigenera portando via, lontano dietro di me, quasi tutta la fatica.

Attraversando una manciata di case linde, sono attratto da un trionfo di fiori sotto il quale campeggia, nella sontuosità dei caratteri gotici, la scritta "Gasthaus".

Ferma sull'uscio, forse ad aspettare che qualche avventore le chieda un'altra birra, mi sorride sorniona una paffuta signora: ha lunghi capelli biondi ordinatamente raccolti in una treccia, occhi azzurri seminasconditi da gote arrossate e gonfie. Il seno, ben esposto ma troppo abbondante per resistere alla gravità, è maliziosamente incorniciato in basso ed ai lati da leziosi bianchi ricami.

Colpito ed affondato! Mi trovo già seduto a tavola ad osservare il pendio discendente di un grosso e succulento stinco di maiale. Una discesa vale l'altra, mi vien da pensare ...e mi sento meglio.

LA SCHEDA TECNICA

Difficoltà. Percorso molto impegnativo

Lunghezza: In totale circa 600 km di strade e ciclabili molto belle, solo in parte sterrate, con un'interminabile sequenza di meraviglie della natura e dell'arte umana.

Dislivello: Complessivamente, il dislivello è di 6.200 metri.

L'itinerario: Si parte da Merano, quindi si arriva al Passo di Rombo (2509mt. e ben impegnativo), si scende nell'alta Valle dell'Inn e la si segue, oltre Innsbruck, fino a Jenbach in un paesaggio straordinario tra Abbazie, castelli e paesini stupendi. Si prende poi la verde Zillertal e si affronta il pedalabile Gerlospass (1507 mt.), dal quale si può ammirare estasiati un panorama unico, per arrivare alle cascate di Krimml negli Alti Tauri. Si prosegue fino a Bruck e da lì si sale al Grossglockner (che non finisce mai) e con pendenze impegnative soltanto in prossimità del valico Hochtor a 2575 mt. Si lascia alle spalle un ghiacciaio mozzafiato per la sua imponenza e si scende verso Lienz. Poi S. Candido, Brunico e la bellissima ciclabile fino a Bressanone.

Alberghi: Ottima e poco costosa l'accoglienza alberghiera.

Equipaggiamento: Suggestirei l'utilizzo di una bici da strada e un bagaglio ultra leggero ed essenziale, anche se qualche goccia di pioggia non manca mai.

IMPORTANTE CONFRONTO TRA ASSOCIAZIONI, ENTI PUBBLICI E CITTADINI

A Milano la conferenza nazionale della bici

di Eugenio Galli*

Si è svolta dal 9 all'11 novembre a Milano la prima Conferenza nazionale della bicicletta "Inbici - Due ruote per il futuro", organizzata dal ministero dell'Ambiente e dalla Provincia di Milano. Tre giorni di dibattiti, seminari, fitti incontri che hanno visto affrontare, per la prima volta in Italia, i temi della mobilità ciclistica in un'ottica non più di settore ma "trasversale", coinvolgendo in termini partecipativi la rete associativa e i cittadini, insieme alle istituzioni, agli enti locali, agli amministratori e ai tecnici, alle aziende e agli enti. Tre giorni per discutere, per confrontarsi, per capire cosa manca in Italia per far decollare una vera, concreta politica della mobilità ciclistica, quali contenuti essa debba avere, quali passi sono necessari, e per riflettere in modo informato sulle tante nostre arretratezze ma anche sui molti spunti positivi che pure si affacciano nell'orizzonte della nostra penisola. Molta è ancora la strada da percorrere perché si possa finalmente vedere affermato il principio che l'Italia non è solo "lunga", nella sua estensione territoriale, ma anche veramente "una" ed europea a pieno titolo, in fatto di mobilità sostenibile. Come ha autorevolmente osservato nel suo intervento Manfred Neun, presidente di European Cyclists' Federation, se anche solo un decimo di quanto emerso nel corso della Conferenza troverà attuazione, per l'Italia sarà una vera

rivoluzione. Una rivoluzione dolce e leggera, su due ruote. Ma con effetti straordinari. Da qui è nato un doppio impegno: quello di rendere la Conferenza un appuntamento di confronto a cadenza biennale itinerante in Italia, sul modello di Velo-City, e quello, fatto proprio esplicitamente dal Ministro dell'Ambiente al termine della conferenza, di istituire un Servizio nazionale per la Mobilità Ciclistica. Il dibattito di apertura di venerdì ha visto aprirsi il confronto con alcune realtà europee, direttamente dalla voce dei protagonisti: il Bicycle Master Plan della Germania (relatrice Dagmar Meyer, Ministero federale per il Traffico), Monsieur Vélo e il caso di Parigi (con il rappresentante del Governo francese Hubert Peigné, coordinatore delle politiche per la mobilità ciclistica), l'esperienza spagnola delle Vias Verdes, riportata dalla responsabile Carmen Aycart Luengo, e la posizione dell'Unione Province Italiane sul tema della bicicletta nelle politiche di governo del territorio tra mobilità quotidiana, programmazione e interventi, esposta dall'assessore Pietro Mezzi. E ancora: la relazione di Luigi Riccardi, direttore Fiab, sulla bici come strumento ecosostenibile nelle politiche per gli spostamenti quotidiani, per il turismo e per la salute, quella del responsabile del settore amatoriale della Federazione ciclistica italiana, Carlo Zuccaro, sul ruolo della bici nell'educazione all'ambiente e allo sport. Diciotto i

filoni tematici dei workshop, nei quali molti esperti Fiab erano tra i relatori, tra cui il veronese Marco Passigato, consigliere nazionale della Fiab ed esperto in mobilità ciclopedonale. Nel corso di uno dei seminari più "caldi", quello sul tema dell'intermodalità con i mezzi pubblici, è emerso il grave ritardo culturale del vettore ferroviario italiano. Dopo lo scioglimento del monolitico Ente Ferrovie dello Stato, la moltiplicazione dei soggetti titolari (Trenitalia, Rfi, Grandi Stazioni, Cento Stazioni), lo spacchettamento di competenze e responsabilità, l'assenza di coordinamento, la frequente rotazione e la permanente instabilità delle figure di riferimento dirigenziali, hanno creato più di una difficoltà, se è vero che, ancora oggi, l'offerta di strutture e servizi per la mobilità ciclistica è spesso carente, quando non del tutto assente e con poche e ristrette aree di soddisfazione. Si è dunque ribadito che bici e mezzi pubblici sono alleati nella lotta contro traffico e inquinamento e per una migliore mobilità, consapevoli che, nel settore dei trasporti, l'offerta modifica la domanda e che, anche per questo, è indispensabile una piena collaborazione dei diversi soggetti, a partire dai responsabili manageriali delle aziende del pubblico trasporto. Il documento conclusivo dei lavori è accessibile al link <http://www.bici2007.it/bici/manifesto/index.html>. Le presentazioni dei relatori Fiab sono disponibili all'indirizzo: <http://www.ciclodit.it/notizia.asp?IdN=1357>

*presidente Ciclobby di Milano



Cicloturisti in Germania: in Europa la bici è più considerata

Scrivete a merlinmerlin@inwind.it o consegnate la lettera in sede AdB di via Spagna, 6
 Il testo non deve superare le 1500 battute. La redazione si riserva di tagliare gli scritti troppo lunghi

**Due mondiali a Verona
 ma i ciclisti valgono zero**

Oltre ad essere un modesto ciclista urbano, sono un grande appassionato di ciclismo su strada e domenica sono rimasto incollato alla tv, gustandomi il bis mondiale del Grillo Bettini.

La memoria però mi è tornata ai due mondiali disputati nella nostra città, archiviati con un bilancio positivo soprattutto sul piano della comunicazione.

Il territorio veronese è stato valorizzato dalle immagini confezionate da Rai Sport. Qualche dato "televisivo": in Italia nel 2004 l'audience complessiva nell'arco dei 6 giorni di gare ha superato i 15 milioni di spettatori. Sui percorsi sono state calcolate 600 mila presenze, 350 mila delle quali nella giornata di domenica 3 ottobre. Osservo però che a fronte di tutto questo Bengodi comunicativo, per contro, poco in realtà si fa per valorizzare la mobilità a due ruote a Verona.

La vecchia Amministrazione ha arruffato un minimo piano disarticolato di piste ciclabili e la nuova sembra, almeno dalle dichiarazioni iniziali, ancora peggio. Arriveremo al punto che in città non potremo più andare in bicicletta, mentre i Suv potranno scorrazzare e parcheggiare in Piazza Brà. Quando si parla di fare una ciclabile, non si guarda alla possibilità o meno di poterla realizzare, ma prima che non vi sia nel raggio di 1 km qualche negozio e che non gli si porti via il posto per parcheggiare. Insomma, la prima e ultima parola spetta ai commercianti, dimenticando che nella sola Verona vi sono almeno una ventina di rivenditori di biciclette, senza poi dimenticare il turismo (soprattutto tedesco) sempre più in aumento, di quanti arrivano in città in bicicletta e alloggiano in B&B e alberghi.

Un ultimo pensiero a quanti ultimamente associano, chissà perché, la bicicletta a povertà e degrado, mentre io al contrario l'associao al benessere fisico, mentale e anche economico.

Forse perché la collego al fatto che in Italia e in Europa, dove esistono ciclabili ben fatte e una maggiore mobilità urbana su due ruote, ho visto città e regioni dove la qualità della vita è migliore della nostra.

Cesare Zanella

Risponde Bepo Merlin:

Quando fu chiusa al traffico via Roma, sorse un comitato di commercianti contro la chiusura.

Quando fu ventilata l'idea di riapirla, sorse il comitato contro la riapertura.

I politici dovrebbero essere un po' più avanti dei cittadini comuni (e dei commercianti).

Invece...



**L'Odissea in bici di una famiglia
 per andare al Tocati**

Sono un genitore, abitante a Verona nella zona di Borgo Nuovo.

Il 22 settembre, con la mia famiglia (moglie più due bambini di 11 e 5 anni), decidiamo di andare al Tocati, la rassegna internazionale dei giochi di strada. Prendiamo tutti le nostre biciclette, anche se con un po' di preoccupazione: si sa che arrivare in centro in bici è sempre un po' dura, soprattutto con i bambini, non essendoci piste ciclabili.

Ci rafforza comunque il pensiero che troveremo il centro storico chiuso al traffico, come da giorni vanno ripetendo tv e giornali.

Sfruttata la pista ciclabile che dal Chievo porta a Corso Milano, iniziamo l'avventura, o l'odissea, con saliscendi dai marciapiedi (corso Milano è pericoloso per gli adulti, figurarsi per i bambini) e arriviamo ad attraversare viale Colombo sulle strisce pedonali e poi di nuovo su un marciapiede, con rispetto per i pedoni, per arrivare a San Zeno. E qui continua tra marciapiedi e attraversamenti la nostra gimkana in mezzo a miriadi di macchine, fino al centro città. Arriviamo finalmente a Castelvecchio. Ora, secondo quanto sentito, l'intero centro storico dovrebbe essere chiuso al traffico per il Tocati.

Purtroppo verificiamo che, almeno nel tratto da noi percorso, le strade chiuse sono quelle che solitamente tutti i giorni lo sono. Quindi, dopo aver percorso Corso Cavour tra le macchine e su e giù dai marciapiedi, arriviamo finalmente a Porta Borsari. Grazie al Tocati riusciamo a rilassarci un po' e ritrovare il gusto di tanti giochi, fatti sulla strada anche da noi genitori quando eravamo bambini e che ora guarda caso, per il crescente traffico, sono scomparsi e sono proponibili solo in manifestazioni programmate.

Poi si ritorna a casa e ricomincia l'avventura per arrivare sani e salvi. Mi piacerebbe invitare i vari assessori all'urbanistica e all'ecologia a rifare con noi e con i nostri figli il percorso da noi intrapreso e forse, con l'ottica del ciclista e dei più piccoli, si capirebbe cosa vuol dire veramente sicurezza a Verona. Si può fare qualcosa? Al Comune, adesso, posso solo dire: tocati.

Giampietro Tosoni

Risponde Bepo Merlin:

Mi pare una buona idea quella di invitare gli assessori.

Provaci!

Noi, come vedi, ce la stiamo mettendo tutta.

Tosi chiuda la superstrada per Rovigo

di Bepo Merlin

Altro che bamboccioni del buon Padoa Schioppa: i ciclisti urbani veronesi sono dei bambinetti dell'asilo, anzi, scusate, della scuola dell'infanzia, incapaci di badare a se stessi.

Per fortuna i nuovi amministratori condominiali, anzi, scusate ancora, comunali pensano alla nostra incolumità e lo fanno con una puntualità e una sollecitudine ammirevoli.

Prima tolgono di mezzo la costruenda ciclabile di viale Bixio, poi azzerano quella del Cesiolo, poi tocca a via Todeschini, poi ancora via Ghetto, via Salieri, poi sarà la volta di Corso Porta Nuova. Il motivo? Sono un pericolo per i ciclisti.

Mi attendo che chiudano la superstrada per Rovigo, visto che è pericolosa per gli automobilisti e che cancellino l'aeroporto Valerio Catullo, visto che è notoriamente pericoloso per coloro che volano, e così via, con grandi cartelli che ammoniscano i cittadini a non muoversi più da casa.

Fatalità, a lamentarsi della pericolosità delle summenzionate ciclabili non sono stati i ciclisti, ma gli automobilisti.

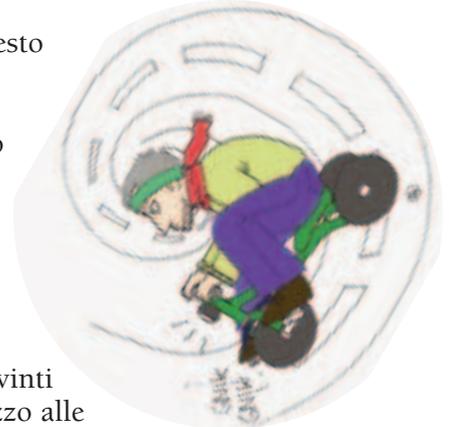
Tutti a preoccuparsi della nostra salute.

Mi torna alla mente il film "Nell'anno del Signore". Alberto Sordi, nella parte di un frate ingenuo e infervorato, tenta inutilmente di far pentire i due anarchici condannati a morte per l'attentato al papa. I due non recedono dal loro proposito e rifiutano la confessione.

Ma il frate non demorde e, mentre stanno per essere portati al patibolo, esclama: "Io vi assolvo lo stesso!", salvandoli dall'inferno contro la loro volontà.

Continuando di questo passo, la Giunta ci salverà.

Di sicuro correremo meno pericoli in bicicletta visto che, senza più ciclabili, saremo costretti a lasciarla in garage. A meno che non riescano a farci convinti che pedalare in mezzo alle auto, ai furgoni e ai tir sia pratica sana e sicura.



ORARIO SEDE

lunedì, mercoledì, venerdì e sabato ore 16.00-19.00
venerdì sera ore 21.00-23.00

ABBONATI A RUOTALIBERA

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus

Come?

- Vieni in sede: Via Spagna, 6 oppure • Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
- cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA via Porta San Zeno, 15/b - 37123 Verona
- cc bancario presso Unicredit Banca SpA n. 40099139 ABI 2008 CAB 11710 intestato a FIAB AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS
- cc bancario presso Banco Popolare di Verona e Novara n.37232 ABI 5188 CAB 11703 intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS

ABBONAMENTI 2008

<p>ORDINARIO Euro 19.00</p> <p>SOSTENITORE Euro 29.00</p>	<p>_____ 1 Abbonamento a Ruotalibera</p> <p>_____ 2 Tessera FIAB-Amici della Bicicletta-Onlus di Verona</p> <p>Comprende: _____ 3 Iscrizione alla newsletter FIAB-Amici della Bicicletta</p> <p>_____ 4 Assicurazione RC del ciclista</p> <p>_____ 5 Gadget</p>
---	---

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

FAMILIARE* o GIOVANE Euro 9.00** Hanno gli stessi diritti del socio ordinario

*chi ha già un familiare convivente iscritto 2008.

Viene inviata una sola copia di Ruotalibera per tutta la famiglia

**chi non ha ancora compiuto 25 anni

DIRETTORE RESPONSABILE:

Elena Chemello

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

Composizione: Franco Anderloni

Hanno collaborato:

Paolo Fabbri, Donatella Miotto, Alberto Bottacini, Marco Campedelli, Fernando Da Re, Guido Dosso, Luciano Zamperini, Lelia Melotti, Bepo Merlin, Laura Costantini, Eugenio Galli.

Utilizzazione libera dei testi citando la fonte

Stampa:

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

Editore: "Amici della Bicicletta - Onlus"

Via Spagna, 6 - 37123 Verona

Tel./Fax: 045 8004443

e-mail: sede@amicidellabicicletta.it

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

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