

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

Amici della Bici per una città possibile di Verona - Onlus

BIMBI IN BICI COLORIAMO LA CITTÀ DI DIVERTIMENTO



BIMBIBICI
PER UNA MOBILITÀ
A MISURA DI BAMBINO

VITA ASSOCIATIVA
- ASSEMBLEA NAZIONALE
- CAMBIARE PER CRESCERE

RACCONTI DI VIAGGIO
- DOVE IL TEMPO NON HA FRETTA
- QUALCHE VOLTA SBAGLIANO

CONSIGLINBICI
UN GIRO: UN SOCIAL PER
APPASSIONATI DELLA BICI

BICI NEL MONDO
BICIMANIA A UTRECHT

MOBILITÀ
VIAGGIO SU ROTAIA ALLA SCOPERTA
DI NUOVE POTENZIALITÀ (PARTE 2)

3	IL PUNTO Novità FIAB Novità locali ULSS Veneto e FIAB alleati	12	CONSIGLINBICI UnGIRO: un social per appassionati della bicicletta	20	BICI NEL MONDO Bicimania a Utrecht
4	BIMBIMBICI Per una mobilità a misura di bambino	13	Pedalar ciacolando	22	RACCONTI DI VIAGGIO Dove il tempo non ha fretta
6	11 Maggio: Bimbimbici 2014	14	VITA ASSOCIATIVA Una Arena di pace e disarmo	24	Qualche volta sbagliano
7	A scuola in bici, ma che brividi!	16	AGENDA Scambio bici per ragazzi	26	Avventura attraverso quattro nazioni
8	BICI É SALUTE Il farmaco miracoloso	16	Sostenitori e Convenzioni 2014	28	VITA ASSOCIATIVA A Congresso per la nuova FIAB 2.0
10	RACCONTI DI VIAGGIO Verona-Resia-Verona	17	CIBO DA VIAGGIO Dolce al cucchiaino	29	Cambiare per crescere
11	Bici sporche	18	ENIGMISTICA	30	MOBILITA' Viaggio su rotaia alla scoperta di nuove potenzialità per il trasporto pubblico (Parte 2)
		19	AdB ROVIGO Bicisicura, consigli in piazza	32	EL CANTON DEL BEPO Ma non è una cosa seria

Gli Amici della Bicicletta aderiscono a:



Indirizzo e orari sede

Amici della Bicicletta onlus - Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona
Lunedì - Mercoledì - Venerdì: ore 16.00-19.00 - Tel./Fax: 045 8004443

Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus, come?

- Vieni in sede: Piazza S.Spirito, 13 oppure
- Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
 - ♦ cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA Piazza S.Spirito, 13 - 37122 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 - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: IT83 O 05034 11703 000000037232

Adesioni 2014

Socio ordinario	€ 22
Socio familiare* e Socio giovane**	€ 10 cad.
Socio sostenitore	€ 35
Famiglia da 4 persone (1 ordinario e 3 familiari)	€ 47
Famiglia da 5 persone (1 ordinario e 4 familiari)	€ 52

*chi ha già un familiare convivente iscritto. 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.

DIRETTORE RESPONSABILE: Elena Chemello.

Redazione:

Michele Marcolongo, Bepo Merlin,
Francesca Gonzato, Donatella Miotto,
Anna Berra, Fernando Da Re,
Luciano Lorini, Valeria Rigotti.

Composizione:

Martina Brighenti (martina.brighenti@gmail.com)

Foto di copertina: fotomontaggio d'archivio.

Hanno collaborato:

Fabio De Giovanni, Liz Gill, Donata Avesani,
Susanna Morgante, Mara Baldissera, Renzo Bassi,
Cristina Stevanoni, Susanna Natale, Giovanni Bertossi, Adalberto Minazzi, Marco Passigato, Luigia Pignatti, Laura Costantini, Paolo Pigozzi, Alberto Bonfante, Cinzia Malin, Mauro Padoan.

Raccolta pubblicitaria:

Luciano Damiani, Marisa Milani.
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
Tiratura 3300 copie stampato su carta ecologica
T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)

Editore: "Amici della Bicicletta - Onlus"

Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona
Tel./Fax: 045 8004443
e-mail: sede@amicidellabicicletta.it
internet: http://www.amicidellabicicletta.it



Novità FIAB

Prima o dopo doveva succedere. Il congresso di Roma ha sancito quello che inevitabilmente e giustamente sarà il futuro FIAB. E' stato presentato il nuovo logo, più moderno del precedente, e soprattutto si è deciso che d'ora in poi il nome ed il logo FIAB dovranno prevalere su quelli locali. Non poteva che essere così, se vogliamo essere i rappresentanti di tutti i ciclisti il nome ed il logo devono essere uguali su tutto il territorio per qualunque altra organizzazione, ACI tanto per fare un'esempio. Intanto i contatti con esponenti del ministero e del governo sono aumentati. Per Bimbibici, ottimo successo come sempre, a Verona avremmo dovuto avere il sottosegretario all'ambiente. Purtroppo all'ultimo momento la visita è saltata ma comunque non era cosa da poco. Anche a Roma proseguono i contatti in sede parlamentare e ministeriale per ottenere modifiche al Codice della Strada più favorevoli alle bici in linea con altri paesi europei. Questo è il grande lavoro che con successo sta svolgendo la nostra presidente FIAB Giulietta Pagliaccio.

Novità locali

Chi compie escursioni sul Biffis o sulle strade secondarie in alcuni comuni limitrofi non può non accorgersi che sono comparsi nuovi cartelli con le indicazioni di itinerari per le bici. Finalmente abbiamo delle belle indicazioni, con il numero del percorso, il nome del paese, la distanza chilometrica. Stiamo diventando europei? Non lo so ma un vento nuovo sta soffiando, il cicloturismo si espande, le ciclabili e le strade secondarie sono sempre più frequentate da ciclisti e pedoni.

Abbiamo parlato di queste novità con l'assessore alla viabilità e turismo invitando il Comune di Verona a completare ciò che questi comuni limitrofi hanno già fatto. Cosa succederà, non lo so, spero che per l'ennesima volta non resteremo delusi. L'impegno richiesto per mettere in piedi almeno un po' di segnaletica sarebbe davvero modesto con il risultato concreto di facilitare i cicloturisti italiani e stranieri. Anche per i ciclisti urbani si rafforzerebbe la sensazione che la bici sia un normale mezzo di trasporto come gli altri con i suoi percorsi ed i suoi cartelli.

Incrocio di S.Luca: andremo ad un confronto con i competenti uffici comunali per andare a fondo sulla questione. Se non ci saranno novità proseguiremo con altre iniziative. È diventato il simbolo delle nostre battaglie. Non chiediamo niente di impossibile: rivedere i tempi di un semaforo è a costo zero. Inoltre chiediamo una segnaletica chiara che non tragga in inganno pedoni e ciclisti.

Si applichi poi il criterio che dove il traffico di pedoni e ciclisti prevale su quello delle auto siano i primi ad essere facilitati.

ULSS Veneto e FIAB alleati

In una delle ultime mailing list ho riportato il link alla newsletter n. 24 della ULSS Veneto <http://www.newsletterattivitamotoria.info/>. Cosa succede? Succede che le ULSS (sì, le ULSS, non FIAB!!) oltre a parlare sempre più spesso dei benefici della attività motoria non agonistica si stanno facendo promotrici del completamento della ciclabile Treviso-Ostiglia. La FIAB per anni ed anni si è battuta per realizzare questo percorso ed alcune delle province attraversate hanno anche fatto la loro parte. La provincia di Verona è buona ultima ancora a zero come chilometri realizzati e progetti. Il messaggio che ci viene dalle ULSS è molto chiaro, inequivocabile. Le patologie da sedentarietà stanno minando la salute di moltissime persone con il triplo problema di: 1-costi che ricadono su tutta la popolazione, 2-diminuita aspettativa di vita, 3-diminuita probabilità della qualità della vita, ovvero aumento di malattie invalidanti.

Speriamo che questo vento nuovo che oltre che dalla società ora viene anche dalle ULSS arrivi ai nostri amministratori.

PER UNA MOBILITÀ A MISURA DI BAMBINO .. di Lelia Melotti

Bimbimbici è arrivato quest'anno alla sua 15° edizione. E' un appuntamento a livello nazionale con la ciclabilità sostenibile pensato in funzione dei bambini, che vede la partecipazione di 250 città per un totale di circa 70.000 ciclisti.

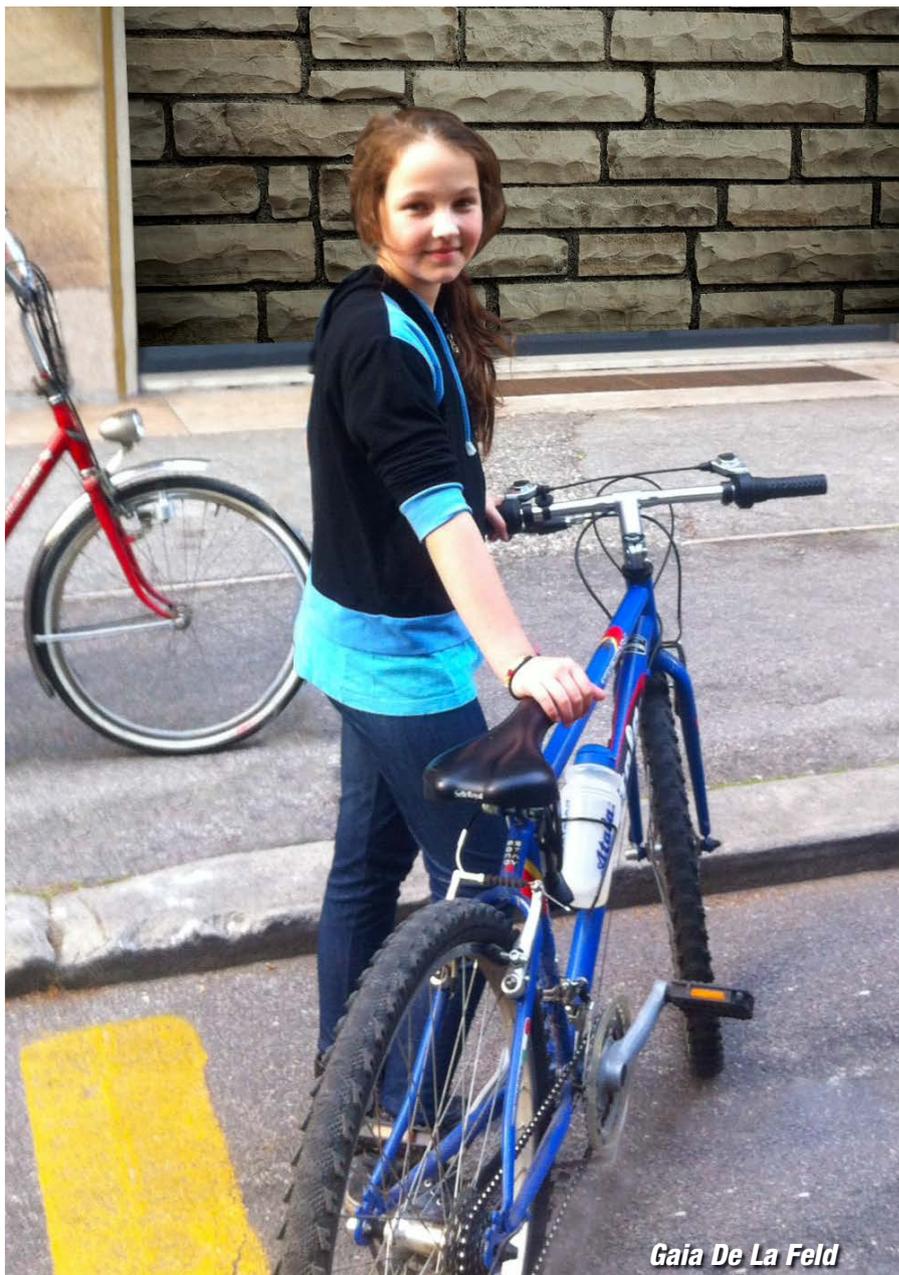
La tradizionale pedalata, promossa dalla Fiab nelle città italiane per affermare il diritto alla sicurezza dei più piccoli negli spostamenti quotidiani, riconquista, anche se per poche ore, spazi urbani abitualmente monopolizzati dall'assordante traffico cittadino. L'obiettivo è sensibilizzare bambini e genitori all'importanza di lasciare a casa l'auto per i piccoli spostamenti quotidiani, come ad esempio il tragitto casa-scuola, con evidenti vantaggi per la salute, l'aria, la vivibilità dell'ambiente e, non ultima, l'autonomia personale. L'iniziativa si propone anche di sollecitare le istituzioni pubbliche a promuovere provvedimenti che, da un lato scoraggino l'uso dell'auto, e dall'altro, mettendo in sicurezza i percorsi dei ciclisti, incentivino l'uso della bicicletta.

Parallelamente alla manifestazione, Fiab organizza un concorso nazionale per le scuole: "La nostra ricetta è presto detta: MANGIAR SANO E ANDAR IN BICICLETTA".

Fondamentale è il ruolo della scuola nell'educare alla mobilità sostenibile. I modelli che la scuola propone sono determinanti per il cittadino di domani.

Francesco Tonucci, responsabile del progetto internazionale "La città dei bambini" dell'ISTC-CNR, nel suo intervento al convegno di Roma "I bambini mobilitano la città" spiega perché è importante che i bambini tornino a muoversi autonomamente:

"E' sconcertante la condizione nella quale vivono le bambine e i bambini dei nostri Paesi. La condizione che differenzia sostanzialmente l'essere bambini di oggi, dall'esserlo stato appena quaranta anni fa, è la totale perdita di autonomia di movimento. La tendenza è rappresentata dal progressivo aumento della perdita di autonomia per fasce di età sempre più alte.



Gaia De La Feld

I dati raccolti da Hilmann nel 1990, e confermati dalle nostre ricerche in Italia all'inizio degli anni 2000, davano la media dei bambini dai 6 agli 11 anni autonomi nel percorso casa scuola intorno al 10% (era il 90% nel 1970). Oggi questi dati indicano che la percentuale è scesa al 6-7%.

Tenendo conto che ci saranno sempre i bambini che vivono a lato della scuola e i bambini stranieri che comunque vanno da soli, dobbiamo pensare che siamo vicini ad una soglia minima.

E' una tendenza preoccupante, perché l'impossibilità di uscire di casa da soli e vivere sempre accompagnati o vigilati da adulti impedisce ai bambini, negli anni più importanti del loro sviluppo, di vivere le esperienze di esplorazione, ricerca, scoperta e gioco necessarie a mettere le fondamenta su cui possono costruirsi tutte le conoscenze e le abilità successive." Due chiacchiere con **Gaia De La Feld**, che frequenta la 5° elementare agli Angeli. Ogni giorno, da ponte Catena raggiunge la scuola in auto con la mamma o in moto

col papà. Solo una bambina della sua classe viene a scuola da sola.

L'anno prossimo Gaia s'iscriverà alla prima media. Ha scelto la scuola media Alighieri per vari motivi, ma fondamentale nella scelta è la vicinanza a casa. Dice Gaia: "Mi piace sentirmi libera, andare a scuola a piedi da sola, tornare coi compagni, non dover sempre aspettare i genitori".

Gaia non crede che sia pericoloso.

Penso a quelle mamme che portano i figli in auto fin davanti al cancello della scuola, incuranti dei divieti che spesso impediscono il passaggio delle auto negli orari d'ingresso dei bambini, parcheggiano sui marciapiedi, corrono perché c'è traffico e sono in ritardo. Si scusano dicendo che vogliono proteggere i figli dal pericolo, non pensando che loro sono il pericolo. Per fortuna sono una minoranza, ma poche mamme con questo comportamento rendono spesso desolante la situazione davanti alle scuole. Spesso, ma non sempre, nei paesi la situazione è diversa. A Sant'Anna d'Alfaedo, come ci spiega l'insegnante **Paola Tommasi**, i ragazzi del paese si muovono quasi tutti da soli, dai paesi vicini arrivano grazie ad un efficiente servizio pulmini. Pochissimi arrivano in auto, accompagnati da genitori, che poi proseguono per il lavoro.

Parlo con due mamme davanti alla scuola elementare Nogarola, in centro storico **Marilena Scaridurra** e **Francesca Tonoli**. Quasi tutti i bambini arrivano accompagnati, a piedi o in bici, le auto stanno diminuendo per la difficoltà di

parcheggiare e per la presenza di un efficientissimo nonno vigile, Federico, che devia le auto sulla strada parallela, vigilando con attenzione il passaggio degli alunni.

La dottoressa **Angela Capuzzo**, coordinatrice dell'Ufficio educazione fisica di quello che un tempo si chiamava Provveditorato, ci parla di un calo dell'abilità nell'attuazione degli schemi motori di base. I bambini di oggi hanno più problemi di autonomia negli spostamenti e nell'orientamento.

Alcune valutazioni conclusive espresse sempre da Francesco Tonucci, responsabile del progetto internazionale "La città dei bambini":

a) I bambini che vanno a scuola da soli sono più puntuali di quelli accompagnati. Significa che i bambini, anche piccoli, sono in grado di amministrare correttamente e responsabilmente il tempo.

b) Ai bambini che si muovono da soli, contrariamente alle funeste previsioni dei loro genitori, non succede nulla, né rapimenti, né incidenti stradali, né violenze. Sono dati emersi da un'indagine compiuta dalla Polizia municipale di Pesaro, dopo otto anni di "a scuola da soli", esperienza che a tutt'oggi coinvolge 10 scuole della città e che muove più di 1.000 bambini ogni giorno tutti i giorni.

c) I bambini che si muovono da soli nel quartiere rendono sicuro il quartiere.

Sono dati emersi da un'analisi dell'Assessorato alla sicurezza della città di Buenos Aires che ha potuto affermare in un Convegno che nei quartieri dove si

realizzava questa esperienza la criminalità urbana era diminuita per lo meno del 50%.

Il tema è vasto e complesso e non può essere esaurito in poche righe. E' fondamentale educare i bambini alla mobilità sostenibile per formare una popolazione sensibile a queste tematiche. Questa è solo la prima puntata, svilupperemo ampiamente l'argomento nei prossimi numeri ascoltando bambini, genitori, insegnanti, vigili, presidi. Parleremo di pedibus, di bicibus, di percorsi sicuri casa-scuola, di gite scolastiche in bicicletta, dell'educazione stradale



Per approfondire:

Qui trovate i link a progetti che si occupano dei diritti del bambino a vivere e muoversi in autonomia e sicurezza in una città amica e rispettosa anche di chi non arriva al metro di altezza.

www.pedibus-italia.it

www.bimbibici.it

www.camina.it : associazione di città amiche dell'infanzia e dell'adolescenza sostenibili.

www.fiab-scuola.org : dai 3 ai 18 anni: educazione stradale, percorsi casa scuola, bicibus e pedibus, tempo libero.

11 MAGGIO: BIMBIBICI 2014..... di Francesca Gonzato



In più di 250 città italiane Bimbibici è una festosa occasione per portare i propri bambini in giro in bicicletta in compagnia di tanti altri coetanei per dire no a città invase, condizionate, abbruttite dalle automobili, per chiedere città in cui i nostri figli e nipoti possano muoversi sempre più autonomi e sicuri a piedi o in bicicletta. A Verona come di consueto il lungo serpentone dei partecipanti ha allegramente percorso molte vie del centro. Al giro cittadino anche quest'anno si sono aggiunte le epiche imprese dei piccoli pedalatori di San Giovanni Lupatoto e di Pescantina, che dai loro paesi sono giunti trionfalmente in gruppo all'Arsenale. Qui tutti i ciclisti in erba hanno trovato

> Per dire no a città invase, condizionate, abbruttite dalle automobili

un ampio spazio di gioco con il percorso ad ostacoli dove dimostrare la loro abilità e a rallegrare la festa si è aggiunto il piacevolissimo intermezzo musicale del Babycoro. Se tutto è andato benissimo il merito è proprio dei tanti volontari ADB che si sono prodigati e non si sono persi d'animo nel guidare e proteggere agli incroci i piccoli ciclisti nonostante l'incomprensibile assenza della polizia municipale. Non era mai successo! Solo dopo insistenti telefonate, quando il corteo ormai si stava avvicinando a Piazza Brà, abbiamo avuto due agenti come scorta. Difficile non leggerla come un'ulteriore dimostrazione dell'indifferenza dei nostri amministratori per le tematiche della mobilità urbana sostenibile. ●



APPUNTAMENTI COL GUSTO

in Via Vittorio Veneto, 3 - Negrar
Tel. 045 7500735 - perlacaffe@gmail.com

dal lunedì al giovedì: 6.30 - 21.00
venerdì e sabato: 6.30 - 24.00
domenica: 8.00 - 13.00

A SCUOLA IN BICI, MA CHE BRIVIDI! ... di Vinicio Savoia

L'esperienza di una famiglia che ogni mattina sfida il traffico di Corso Milano e Lungadige Attiraglio.

Da 3 anni a questa parte tutti i giorni, tempo permettendo, io e mia moglie (alternandoci) accompagniamo due delle nostre figlie, Rebecca di 12

anni e Biancamaria di 9, a scuola in bici. Cinque chilometri all'andata e 5 al ritorno, partendo da Parona fino via Ugo Foscolo, una traversa di Corso Milano. Le ragioni di questa scelta sono varie: salute, ambiente ed economia hanno equamente inciso. Essendo noi genitori sportivi praticanti, conosciamo molto bene il valore di un'attività aerobica costante e i benefici che comporta. I ragazzi d'oggi sono costretti a lunghe permanenze in ambienti chiusi con scarse possibilità di movimento.

Aver inserito questa pratica mattutina non ha tardato a dare i suoi benefici favorendo buona salute e aumento della capacità di concentrazione durante le ore di studio delle nostre figlie.

La crisi economica ci ha poi facilitato la decisione costringendoci a rinunciare al servizio del pulmino scolastico.

Partiamo ogni mattina alle 7.30 da Parona, prima di poter accedere alla ciclabile della Diga, dobbiamo percorrere il lungadige Attiraglio da Parona alla Diga, circa 1 Km di alta tensione che ci fa riflettere ogni mattina sulla opportunità della nostra scelta, le auto percorrono questo tratto di strada a velocità folle e la rotonda della Diga è inutile per rallentare la velocità della colonna delle auto, anzi rende quel punto ancor più pericoloso!

Finalmente raggiungiamo la ciclabile che è assai comoda pur dovendo dribblare pedoni e cani che la percorrono, inoltre bisogna prestare molta attenzione ad ogni incrocio con i ponti del canale a causa delle auto che l'attraversano.

Una volta arrivati in Corso Milano ricomincia il terrore; malgrado i semafori l'attraversamento è assai pericoloso. L'anno scorso l'abbiamo sperimentato sulla nostra pelle: Biancamaria è stata

investita sotto il nostro sguardo per fortuna senza importanti conseguenze fisiche. Un altro aspetto che mette a dura prova la voglia di noi tutti d'utilizzare la bici è la facilità con cui queste vengono rubate; per ben due volte e dentro il cortile della scuola Rebecca ha subito il furto della sua bici.

Ciononostante la nostra scelta la rinnoviamo ogni giorno e ci fa piacere di essere stati d'esempio e sprone per docenti e famiglie della scuola che hanno scelto a loro volta la bici come mezzo di trasporto.



IL “FARMACO” MIRACOLOSO

di **Susanna Morgante**
Servizio Promozione ed Educazione alla Salute,
Dipartimento di Prevenzione ULSS 20

L'uso regolare della bicicletta può abbattere i casi di malattia e favorire salute e benessere.

Quando si parla di bicicletta e salute si parla di vantaggi per l'ambiente ma anche di **contrasto alla sedentarietà**. La carenza di attività fisica attualmente rappresenta una delle più importanti cause di malattia, più ancora del fumo di sigaretta; a Verona è stato calcolato che, su una popolazione di 264 mila abitanti con circa 170 morti al mese, circa 50 di queste morti siano correlate a sovrappeso e sedentarietà, altre 4 dipendano dagli effetti acuti dell'inquinamento e 3 dagli incidenti stradali.

Andare in bicicletta e camminare è il modo più piacevole ed economico per essere attivi tutti i giorni; si tratta di uno sforzo fisico alla portata di quasi tutti, con pochi rischi cardiovascolari e facilmente inseribile nei ritmi di vita quotidiani (parliamo in particolare degli adulti che lavorano). Un uso regolare della bicicletta, almeno 30 minuti al giorno, può abbattere grandemente i casi di malattia e soprattutto favorire potentemente la salute e il benessere. L'attività fisica può essere vista come un “farmaco miracoloso”: riduce lo stress, migliora il sonno e la qualità di vita, combatte l'obesità, il diabete, le malattie cardiovascolari, i tumori, la depressione, i disturbi dell'invecchiamento e il rischio di cadute nell'anziano. Tutte patologie che siamo fin troppo abituati a curare solo con i farmaci, mentre lo stile di vita potrebbe farci risparmiare soldi ed effetti collaterali.

Il problema del movimento non può essere risolto semplicemente con lo sport: **la sedentarietà riguarda la relazione tra le persone e il loro ambiente**. E' quindi indispensabile rivolgere l'attenzione agli stili di vita e alla vita quotidiana, soprattutto incoraggiando alla mobilità attiva le persone di ogni età. E' ormai dimostrato che usare la bicicletta tutti i giorni come mezzo di trasporto previene il 40% della mortalità prematura. Nelle persone che non praticano movimento (tipo cammino veloce o bicicletta) il rischio di cancro, cardiopatia, ictus e diabete è maggiore del 30%; viceversa l'attività fisica regolare aumenta di ben 4 anni l'aspettativa di vita e consente di ridurre significativamente la spesa sanitaria. Inoltre un ambiente urbano accogliente, sicuro e vivibile incoraggia la vita di relazione e la salute psichica. **Se la “città diffusa” è più brutta, fa anche più paura** e allora diventa più forte la tentazione di proteggersi con uno scafandro metallico; l'automobile rappresenta da questo punto di vista un ostacolo ad una corretta interazione sociale. Viceversa l'uso della bici, specie se in un ambiente urbano accogliente, sicuro e vivibile, è uno dei modi migliori per promuovere anche la salute psichica.

E nei bambini? In Veneto lo studio “Okkio alla Salute” ha evidenziato dati allarmanti: solo il 20% fa attività fisica almeno un'ora al giorno per 5-7 giorni la settimana e solo un quarto va a scuola a piedi o in bicicletta. Attualmente in Italia 1 bambino su 3 è in sovrappeso o obeso e questo colloca purtroppo il nostro paese tra le prime nazioni in Europa che si contendono il triste primato dell'obesità. Le conseguenze per la salute vanno ben al di là del semplice problema estetico. Basti pensare che il sempre più diffuso diabete di tipo 2, una volta denominato “diabete dell'anziano”, a causa dell'obesità oggi colpisce fasce sempre più giovani e perfino bambini; che il ragazzino in sovrappeso è destinato a diventare un adulto a rischio di malattia cardiovascolare; che l'ipertensione può colpire i bambini obesi e sedentari.

Come in tutti gli interventi connessi con la salute, è importante **valutare l'efficacia**

delle azioni realizzate. Ad esempio mediante Heat (The Health Economic Assessment Tool for walking and cycling), proposto dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) per calcolare l'aspettativa di riduzione delle patologie croniche ed il conseguente risparmio sulla spesa sanitaria. Un esempio concreto è quello relativo alle stime effettuate nel comune di Verona: è stato calcolato che se il 100% degli abitanti percorresse tutti i giorni 3 km in bicicletta si potrebbero risparmiare oltre 17 milioni di euro l'anno in termini di costi sanitari diretti e indiretti!

A tutto questo si aggiungono, naturalmente, gli **effetti dell'inquinamento**. I bambini residenti vicino a strade ad elevato traffico presentano deficit respiratori significativi mentre negli adulti si osserva un aumento del rischio di ictus cerebrale e di trombosi venosa. Viceversa è ormai dimostrata la relazione positiva tra salute e presenza di aree verdi nella città: minor inquinamento ma anche possibilità di camminare e andare in bicicletta senza rischi, bassi livelli di stress, incremento di coesione sociale e relazioni interpersonali. Ad esempio i residenti in quartieri con molto verde hanno tre volte più probabilità di svolgere una significativa attività fisica e il 40% in meno di essere in sovrappeso di chi abita in aree degradate e cementificate.

Spesso chi usa la bicicletta si interroga sui rischi per chi pedala nelle città inquinate; ma gli automobilisti sono sottoposti ad un



Utilizzare rapporti più bassi (agili) con maggior frequenza delle pedalate.





tasso di particolato molte volte maggiore rispetto a quello dell'ambiente circostante, mentre chi va in bici sceglie di norma strade con poche automobili e respira da una posizione più alta che se fosse seduto in una macchina.

Dei rapporti tra bicicletta e rischi sanitari causati dall'inquinamento abbiamo parlato nel precedente numero di Ruotalibera, quindi non ci dilungheremo, ci limitiamo a ricordare che sono sempre più robuste le evidenze sull'impatto dell'inquinamento sulla salute, in particolare su quella dei soggetti più deboli (bambini, anziani, ammalati). L'International Agency for Research on Cancer ha deciso di inserire l'inquinamento tra i cancerogeni, in particolare per il suo ruolo nel cancro al polmone e in quello della vescica. Secondo le ultime conclusioni dell'OMS gli effetti sulla salute del PM2.5 si verificano anche a concentrazioni inferiori sia a quelle accettate dalla normativa europea, sia a quelle indicate nelle linee guida del 2005.

Se vogliamo promuovere efficacemente la salute attraverso la bicicletta, **l'intervento urbanistico è fondamentale**. Bisogna aumentare la lunghezza e la rete delle piste ciclabili ma anche esercitare un maggior controllo sulle localizzazioni di abitazioni, servizi e attività produttive, invertendo la tendenza a separare le attività in aree urbane diverse. Questi temi sono stati affrontati anche nella ricerca su urbanistica e salute svolta dal programma veneto MuoverSI' (<http://prevenzione.ulss20.verona.it/inu09.html>).

Di tutto questo e molto altro ancora si parla nelle **tesi su "Bicicletta, mobilità e salute" presentate in aprile con successo al convegno nazionale Fiab**, scaricabili alla pagina web http://fiab-onlus.it/download/Tesi_Congressuale_Bici_e_salute.pdf. Hanno aderito, oltre a MuoverSI', il Dipartimento di Prevenzione dell'ULSS 7 e 20 e alcune onlus; ulteriori adesioni sono ancora possibili. In allegato alle tesi vengono

riportate le buone pratiche di promozione della salute legata alla ciclabilità nelle diverse regioni.

E' chiaro infatti che per agire in maniera adeguata sui fattori ambientali e socio-economici delle malattie croniche **non basta la sanità; sono necessarie alleanze tra forze diverse** e azioni coordinate di rete fra le istituzioni e i cosiddetti stakeholder, ossia tutti coloro che, anche al di fuori delle istituzioni, promuovono azioni utili per la salute.

In conclusione, grazie all'uso della bici possiamo aumentare i livelli di attività nella popolazione, ridurre l'impatto delle malattie croniche, incentivare il benessere psicologico, ridurre i danni sull'uomo e sull'ambiente dovuti all'inquinamento. Per far ciò, tutte le componenti della società civile, comprese le istituzioni e le associazioni, devono urgentemente attivarsi e mettersi in rete.

Questo noi della Fiab lo sappiamo da sempre. ●

farmacia

BORGO MILANO

Corso Milano, 69
VERONA tel. 045 574192.



IL MELOGRANO

CENTRO INFORMAZIONE
MATERNITÀ E NASCITA

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, nella **FARMACIA BORGO MILANO**, 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 BORGO MILANO** 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.



FARMACIA AMICA
DELL'ALLATTAMENTO
MATERNO™

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

www.
farmaciaborgomilano.it



senza plastica naturalmente

VERONA-RESIA-VERONA di Michele Marcolongo

IL CICLOTURISMO SECONDO I RANDONNEURS

Né forte né piano ma lontano: è lo spirito che anima le randonné, manifestazioni ciclistiche non competitive né agonistiche che si svolgono periodicamente (ogni due o quattro anni) su lunghe distanze, solitamente multipli di 200 o 300 chilometri. L'unica regola di "ingaggio", per così dire, è un tempo massimo da rispettare, circa 20 ore ogni 300 chilometri, entro il quale si riceve il "timbro" di randonneur. Per il resto l'impresa si affronta come una escursione individuale, tant'è vero che non c'è obbligo di assistenza sul percorso da parte degli organizzatori e i partecipanti sono tenuti ad essere autosufficienti in tutto (pianificazione del percorso, illuminazione notturna, eventuale pernottamento). La più rinomata di queste maratone è la Parigi-Brest-Parigi di 1.200 chilometri, ma anche il territorio veronese negli ultimi anni si è fatto conoscere grazie alla Verona-Resia-Verona che vede Traguado Volante come sponsor principale. Il 26 e il 27 luglio prossimi si terrà la terza edizione. Circa 400 i partecipanti. Riconosciuta dall'Ari, l'autorità garante del settore, la nostra randonné si svolge sulle distanze (dette

brevetti) di 300 e 600 chilometri. Il via è fissato per sabato 26 luglio dalle 5.30 alle 6.30 (cosiddetta partenza alla francese). Chi pedala per i 300 chilometri ha tempo fino alle 1.30 di notte per raggiungere Resia. Gli altri sono attesi a Verona domenica sera a partire dalle 22.

Date le notevoli distanze e i dislivelli, queste manifestazioni richiedono ovviamente una buona preparazione fisica. La velocità minima richiesta sulla Verona-Resia-Verona sia è di 15 chilometri orari. Nell'ultima edizione in 90 si sono fermati a Resia per poi tornare in treno. Ma le randonné misurano anche il grado di preparazione del territorio, e sotto questo aspetto dobbiamo purtroppo constatare che i 5 bicigrill di riferimento sono tutti concentrati nella parte trentina del percorso.



La Gran Lessinia

Il 22 giugno prossimo debutterà la Gran Lessinia, randonné "in libera escursione" che, a giudicare dai 4.600 metri di dislivello, si annuncia piuttosto impegnativa. Sono previsti percorsi diversificati per le bici da strada e le mountain bike. La manifestazione si presenta come una variante della Lessinia Legend, si cui si sono già svolte ben 11 edizioni. La partenza è prevista alle ore 7.00 dal Campo "CUS Verona Rugby" di Lungadige Attiraglio. Si salirà in direzioni Boscochiesanuova. Gli arrivi si chiuderanno alle 21. Ogni concorrente avrà la facoltà di scegliere il percorso a lui più congeniale direttamente nel corso dello svolgimento della manifestazione.

Un po' di storia...

Storicamente le randonné costituiscono una forma di cicloturismo, almeno per come veniva inteso tra le fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento. La prima escursione ciclistica a lungo raggio effettuata da un gruppo di persone viene fatta risalire al 1897, quando un gruppo di ciclisti partì da Roma per tentare di percorrere in giornata i 230 km che li separavano da Napoli. L'impresa, ritenuta davvero audace, dette origine all'uso di battezzare con il termine latino "audax" la formula delle escursioni ciclistiche di gruppi capaci di percorrere 200 km tra l'alba e il tramonto. La disciplina del randonneurs è nata in Francia nel 1904, nell'ambiente delle Gran Fondo, ad opera di Henry Desgranges (che l'anno precedente aveva creato il Tour de France); la randonné venne definita nelle sue regole dall'Audax Club Parisien, società fondata anch'essa nel 1904.

Il Club istituì nel 1921 i "Brevets Randonneurs Français", consistenti in attestati rilasciati agli atleti che riuscivano a coprire le distanze previste dalle varie manifestazioni secondo le relative tabelle di marcia. Questa disciplina si pone in alternativa al dilagante agonismo che sempre più caratterizza tutte le discipline sportive, proponendo un modo più tranquillo di fare comunque del ciclismo sportivo, apprezzando la compagnia ed il paesaggio.

BICI SPORCHE

di **Luigi Bertaso**
Rivenditore

Dietro al fenomeno spaccate nei negozi di bici c'è una filiera criminale internazionale capace di attirare consumatori inconsapevoli

Ladri di biciclette”, film del 1948 diretto da Vittorio De Sica che ha appassionato le platee di allora. Ora i ladri di biciclette fanno disperare chi della bicicletta fa il suo lavoro o il suo hobby.

Da qualche anno i rivenditori sono vittime di continue spaccate notturne nei negozi specializzati. Le bici più gettonate sono quelle più tecniche. I sistemi antifurto attualmente sul mercato non riescono a contrastare questo fenomeno vergognoso. Vuoi sapere dove è finita la refurtiva? La puoi trovare, esattamente come tu l'avevi esposta in vetrina, su siti ucraini e russi. Volendo puoi ricomprarla.

Tu comperi la merce, paghi l'Iva, paghi l'assicurazione per la copertura furti, paghi le tasse di esercizio e ti tocca pure ricomprarti le bici!!!! Roba da matti!!!

Chi ti vende la merce da questi fantomatici siti, non compera il materiale, non paga l'Iva, non paga l'assicurazione, non paga le tasse e ti fa un ottimo prezzo.

E tu caro ciclista, sempre molto attento ai dettagli, ti sei mai chiesto come mai su alcuni siti si fanno dei grandi affari? Puoi scegliere se comperarti una bici intera o le varie parti di ricambistica anche di alto livello. Chi di voi non è mai stato vittima di un furto nei garage? Anche queste bici seguono un percorso ben calcolato. Molti sporgono denuncia, chi ha avuto riscontro? Noi negozianti dopo le innumerevoli denunce, giornate perse di lavoro dovute a chiusure forzate, lunghe attese per espletare



interminabili pratiche, non siamo mai venuti a capo di questo malaffare.

In questo ultimo mese la situazione è notevolmente peggiorata. Ci siamo riuniti in 75 negozi, abbiamo raccolto filmati, documentazioni ed interviste. Chi ha raccolto il nostro grido disperato? Solamente “Striscia la Notizia” si è prestata a trasmettere i vari servizi. I furti sono documentati dalle telecamere posizionate nei negozi.

Non possiamo parlare di “Ladri di biciclette”, questi sono criminali pronti a tutto. Le cifre che ruotano intorno a questa



“attività” si aggirano intorno ai 10 milioni di euro, calcolando che ogni colpo frutta dai 50.000 ai 200.000 euro.

Perché nessuno si muove? Ormai le compagnie di assicurazioni esasperate o non ti coprono più, o ti propinano dei premi da capogiro. E' chiaro che questo si riflette anche sui prezzi delle biciclette. Quindi, se vogliamo incrementare questo mercato criminale, comperiamo pure il materiale su questi siti, ma non chiediamo al negoziante come mai le bici che vende sono più care di quelle in bella mostra su Internet.

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

Cierre Grafica	Cierre Edizioni
tel. 045 8580900 - fax 045 8580907 grafica@cierre.net.it	tel. 045 8581572 - fax 045 8589883 edizioni@cierre.net.it

Cierrevecchi distribuzioni editoriali

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

www.cierre.net.it

la bici e...
di Luigi Bertaso

Tutte le Novità 2014
- Biciclette
- Accessori
per il cicloturismo

Via S. Lucillo, 18
37139 - S. Massimo VERONA
Tel. 045 8904249

www.labiciverona.it

UNGIRO: UN SOCIAL PER APPASSIONATI DELLA BICICLETTA

di Susanna Morgante,
Diego Soave,
Carlotta Chiari

Servizio Promozione ed Educazione alla Salute,
Dipartimento di Prevenzione ULSS 20

UnGIRO.it è un nuovo social di percorsi ciclabili e si rivolge a singoli, associazioni ed enti che hanno in comune l'amore per la bicicletta, la natura, la cultura e la buona tavola e che lo vogliono condividere. E' possibile pubblicare via web le proprie scoperte, i percorsi più suggestivi, le immagini dei luoghi visitati ed i punti di ristoro. Insomma il portale rende protagonista il ciclista valorizzando le sue conoscenze in merito al territorio.

Nell'ottica della creazione di un social network a tema gli utenti possono interagire attraverso lo scambio di notizie, esperienze e messaggi. Tanto che ora sta nascendo l'omonima associazione. Il sito è consigliato anche da MuoverSI, il programma regionale di promozione del movimento (di cui il Servizio Promozione Salute di Verona è capofila).

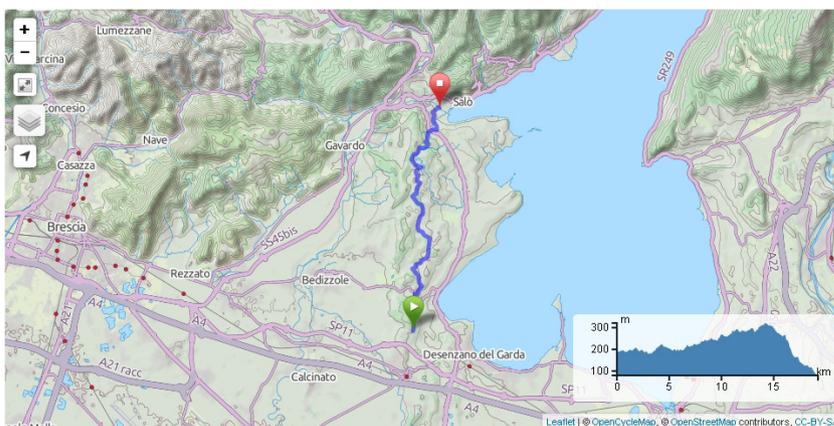
Uno degli obiettivi del sito è quello di dare spazio a percorsi urbani o atipici, prevalentemente veneti ma non solo. Alcuni esempi: le case popolari del 900 a Verona, i percorsi di "street art" a Roma, le contrade di Bassano, i tracciati della Lessinia. L'obiettivo è quello di vivere il territorio nella sua interezza e di prestare attenzione anche alle bellezze delle periferie, spesso ignorate a favore dei centri storici.

Viene segnalata la difficoltà del percorso e molta attenzione è rivolta alla facilità di lettura, con ampio spazio per la multimedialità anche grazie al caricamento di foto e video da parte degli utilizzatori. I creatori si sono preoccupati poi dell'attendibilità delle fonti, dando informazioni su chi ha scritto l'itinerario, sempre però con la convalida del marchio di redazione. Esiste una versione mobile del sito per verificare la propria posizione con la geolocalizzazione, evitando di perdersi. E' anche possibile scaricare il file gps nel navigatore o nello smartphone e lasciarsi guidare durante il percorso. ●



Sei qui: Percorsi >> Lombardia >> Brescia >> Salò >> BS02 - La ciclovia della Valtenesi

BS02 - La ciclovia della Valtenesi



Specifiche tecniche

Tipo di bicicletta:	Mountain bike, Bicicletta da strada
Difficoltà:	Facile
Adatto ai bambini:	No
Partenza:	BarcuZZi, via Valsorda
Arrivo:	Salò
Lunghezza:	19,24 Km
Salita:	371 m
Discesa:	479 m
Fondo stradale:	Ciclabile, Strada sterrata, Strada asfaltata

Galleria



Descrizione

L'itinerario corre parallelo al Lago di Garda su colline e altipiani. E' caratterizzato da un contesto unico fatto di ulivi e vigneti e da diversi castelli disseminati lungo il percorso. L'itinerario è molto ben segnalato ed è tutto su stradine strette di campagna tranne l'ultimo tratto che scende a Salò. La discesa è lungo la strada provinciale e la pista ciclabile scorre accanto ad essa.

Risorse:

Sul sito tuttogarda.it potrete trovare moltissime foto della ciclovia e altre indicazioni di spezzoni ciclabili che utilizzano in parte la ciclovia e in parte altri percorsi.

[Leggi tutto](#)

Info sul percorso

Autore



Assembler

ha scritto 0 guide e 5 percorsi .
[Guarda altre pubblicazioni](#)

Tipo di pubblicazione

Risorsa esterna.

L'autore è un membro dello staff. La maggior parte dei contenuti è frutto di ricerche effettuate sul web. L'Assembler scansiona la rete alla ricerca di risorse utili e interessanti che poi vengono riassemblate.

Links

Questo percorso appartiene a
Nessuna guida trovata

Scarica

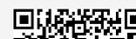


[Scarica File gpx](#)

[visualizza su Google Maps Satellite](#)

Mobile link

Visualizza questo percorso sul telefono cellulare (è necessario avere un lettore di codice QR installato sul telefono)



PEDALAR CIACOLANDO di Marisa Milani

NUOVO APPUNTAMENTO DEL VENERDÌ MATTINA

Tra le molteplici iniziative degli iper-attivi Amici della Bicicletta di Verona, c'è un nuovo appuntamento il venerdì mattina battezzato Ciclociacolando.

Consiste in una dolce "pedalata soft", con partenza dalla nuova sede degli Amici della Bicicletta di Verona in Piazza Santo Spirito 13, caratterizzata dalla sosta di metà mattina in una delle pasticceria di cui Marisa Milani va alla ricerca durante le sue ricognizioni.

L'idea di Ciclociacolando è nata da una richiesta di alcune delle signore che

frequentano le gite degli Amici della Bicicletta, le quali osservano che in tali occasioni non sempre si può disporre di tutto il tempo necessario a fare delle rilassanti "ciacolate".

Ecco che quindi Marisa ha pensato di mettere a disposizione un po' del suo tempo di lavoratrice part-time in una iniziativa che tiene vivi i rapporti tra le persone e contemporaneamente migliora il loro stato psico-fisico promuovendo l'uso quotidiano della bicicletta.

L'ultima uscita, quella a cui si riferisce la foto, ha riguardato Villa Del Bene di Volargne che abbiamo potuto visitare

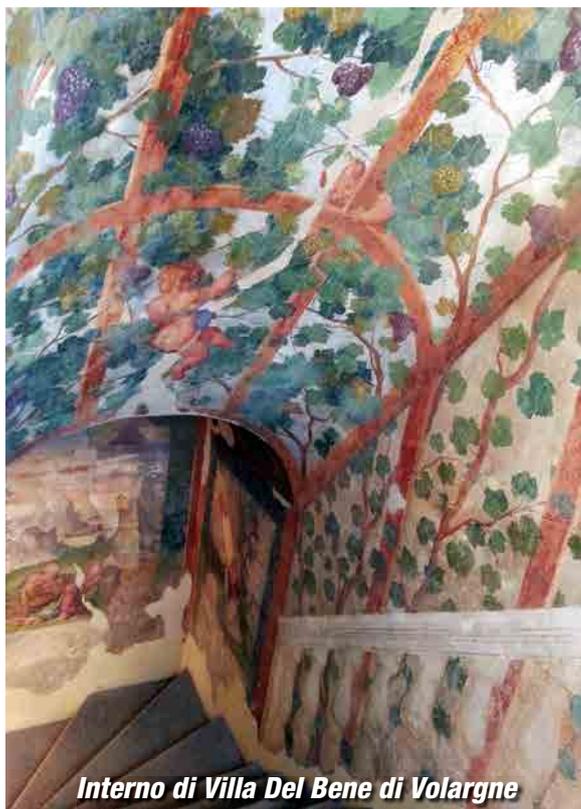
grazie alla disponibilità della signora Marica che ci ha accolto con piacere nonostante l'unico giorno di visita alla villa sia la domenica.

Pertanto, riassumendo: ciclociacolando è una pedalata in totale relax ma che, volendo, può anche servire da recupero muscolare per chi è abituato ad uscite più impegnative e "performanti" che gli Amici della Bicicletta organizzano in altri giorni della settimana.

Insomma la lingua non viene tirata fuori per l'eccessiva fatica ma per ciacolar pedalando, ossia CICLOCIACOLANDO. ●

Le caratteristiche di tali piacevoli ciclociacolate sono:

- una lunghezza media del percorso di circa 40-50 km. (durata media 4 ore soste comprese);
- percorso facile o comunque non impegnativo, alla portata anche di chi non è molto allenato;
- tour nei dintorni di Verona in località più o meno famose con eventuali soste e/o visite a punti di interesse culturale, di attrazione turistica o semplicemente di bellezze naturali;
- soste lungo il percorso per foto o per gustarsi il panorama e un buon caffè, il tutto condito da rilassanti chiacchiere (ciacole) tra i partecipanti.



Interno di Villa Del Bene di Volargne



Foto di gruppo all'esterno della Villa



Momenti di relax e ciacole



UNA ARENA DI PACE E DISARMO

Fiab partecipa dell'iniziativa arcobaleno del 25 Aprile ●●●●●●●● di **Donatella Miotto**

E finalmente il 25 aprile, alle 12.30, puntualissimi (o quasi!) i 5 ciclocortei arrivano davanti all'Arena. Il primo, e il più imponente per la partecipazione di più di 200 persone, è quello che proviene dal giro cittadino dedicato a 'Resistere, Pedalare, Resistere': un ricordo della Resistenza che quest'anno abbiamo voluto legare alla necessità di dare un nuovo impulso ad una vera politica di pace. Poi ecco arrivare anche il gruppo proveniente da Sommacampagna, ecco gli amici di Isola della Scala, quelli di Tregnago e Illasi ed il gruppo partito da Cavaion. Alcuni amici ci raggiungono anche dalla Valpolicella, sorpassati in corsa dalla sezione Fiab trentina che ha organizzato una treno + bici. Francesca e Franca mi raccontano che è stato simpatico accogliere a Sommacampagna gli amici di Modena, arrivati alla meta dopo tre giorni di ciclocammino e una notte a Cà Fornelletti, e quelli saliti in sella la mattina presto a Brescia. Molti si sono

riconosciuti avendo partecipato ad una Paciclica, pedalata di avvicinamento alla marcia Perugia-Assisi (a proposito: anche quest'anno si ripeterà l'impresa!). Insomma, centinaia di biciclette sono sbucate da varie direzioni invadendo piazza Bra. Eppure... l'effetto non è stato così visibile come avevo immaginato. Per forza: la piazza era già affollatissima. Lasciate le bici nel cortile delle scuole Segala sotto la gentile sorveglianza di tre giovani volontari (che organizzazione!), ci siamo confusi nella folla ed avvicinati ad uno degli arcovoli, dove si sono alternati gli interventi dei rappresentanti delle decine di associazioni coinvolte in questo straordinario evento. Perché la Fiab abbia prontamente aderito e partecipato attivamente all'Arena di Pace l'ha chiarito Stefano Gerosa: "Nata 25 anni fa nell'ambito del movimento ambientalista, la Fiab non solo ha scritto nel proprio statuto di ispirarsi alla nonviolenza, ma in tutti questi anni ha portato avanti la propria mission specifica coniugandola con un impegno civile di

più ampio respiro. E la bicicletta, mezzo ecologico e disarmato per antonomasia, si è dimostrata un formidabile veicolo anche per questo genere di iniziative." Stefano indossa una 'strana' maglietta, dove l'arcobaleno della pace fa da sfondo ad un cartello che impone una "zona 30". Ne spiega il senso affermando che sulle nostre strade c'è quotidianamente una "guerra silenziosa" che ormai, da decenni, è accettata con rassegnazione e che solo occasionalmente fa scalpore. Una guerra sanguinosa che uccide in particolare gli utenti "fragili" della strada: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, insieme a tanti conducenti e passeggeri di autoveicoli; una guerra alla quale noi continuiamo a reagire con indignazione e proposte concrete. "Dobbiamo fare pace con l'ambiente", continua Stefano, "ma come non ha senso parlare genericamente di pace senza parlare di disarmo, noi non possiamo limitarci a parlare di biciclette e diciamo che bisogna togliere un po' di spazio alle auto, impedirne fisicamente la



*Un tocco che fa la differenza
Risvegliare l'Energia e sentirsi Vivi!*

Trattamenti Shiatsu
ROBERTA SACCOMANI - Insegnante Shiatsu - Iscritta FISIO
Tel: 338 9645207 - robysacc@libero.it - www.doinshiatsu.it



velocità ed imporre in città il limite dei 30 km/h. Anche se è un discorso difficile, che suscita perplessità". Ma è ora di entrare: l'Arena si sta riempiendo e si sta scaldando. Sulla pelle, in barba a tutte le previsioni, scotta uno splendido sole. L'aria vibra già al suono dei contributi dei musicisti dei più diversi generi. Negli occhi i colori di migliaia di persone, degli striscioni e delle bandiere. Intorno si riconoscono qua e là amici persi di vista da tempo. Ma in realtà non c'è bisogno dei vecchi amici: nessuno si può sentire solo qui, anche 'perdendosi' nell'anfiteatro. Il clima si scalda ancora di più, restando in un'atmosfera di ascolto e di festa, quando sul palco si alternano gli interventi: quelli di Lidia Menapace, Alex Zanotelli, Luigi Ciotti, Albino Bizzotto, Gad Lerner, o del sindaco di Messina Renato Accorinti per citare alcuni degli ospiti più conosciuti e trascinanti. Ma anche tante testimonianze dirette, concrete e toccanti come quella dei giovani aderenti ai Corpi Civili di Pace, capaci di portare una presenza nonviolenta – e, a vederli oggi, incredibilmente serena e carica di speranza - proprio nelle zone del mondo dove si vivono i più drammatici conflitti. Stavolta però non annoto nulla, mi lascio semplicemente cullare da quest'atmosfera al tempo stesso consapevole e festosa. E piano un po' anch'io, col mio aeroplanino di carta, sulle centinaia di persone sotto di me. Il mio jet si confonde tra gli altri 13.000 vettori colorati che vanno a ruba tra i bambini per essere rilanciati ancora e ancora. Penso che alla loro età non ho mai lanciato aeroplani di carta, mi sa che è il primo che costruisco in vita mia. Forse ne aspettavo proprio uno con scritto sopra 'No F35'. ●

In bici verso l'Arena di Pace e Disarmo

**RESISTERE
PEDALARE
RESISTERE**

Verona 25 aprile 2014
Arena di Pace e Disarmo



TRAGUARDO VOLANTE
obiettivo ciclista

64 anni di esperienza,
al servizio del ciclista.

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

Paolo e Fabrizio: Verona - via Cà di Cozzi, 10/A - Tel. 0458302389
Luca e Pasquale: Verona - via Sabotino, 1/C - Tel. 0458342500

Progetto grafico di IDEANDO - Tel. 04565151061

SCAMBIO BICI PER RAGAZZI della Redazione

figli crescono in fretta e non serve solo cambiare le scarpe ma anche le bici! Così da una idea di una nostra socia abbiamo deciso di partire con questo servizio. Chi, socio o non socio, ha una bici da ragazzo/bambino che non usa, faccia una donazione all'associazione. L'associazione a sua volta la donerà al figlio di un socio, massimo una bici per famiglia, in cambio di un piccolo contributo anche sotto forma di tessera familiare.



SOSTENITORI NEL 2014

Biciclette R.Manfrin	Via Carmelitani Scalzi, 8/a - Verona tel. 045 8000092
Chesini	Via San Paolo, 8 - Verona tel. 045 8030459
Cicli Pigozzi Michele	Via Centro, 213 - Verona tel. 045 2227185
Conati Luciano solo riparazioni	Via S. Alessio, 40/a - Verona tel. 045 8340672
Eurocicli	Viale del Lavoro, 36 - S. Martino B. A. (VR) tel. 045 8799017
Fontana	Via C. Battisti, 14 - Domegliara (VR) tel. 045 6861215
Girolli Moto Cicli	Circ. Raggio di Sole, 7/b - Verona tel. 045 8005792
Giusto solo riparazioni	Via Risorgimento, 35 - Verona tel. 349 6119840
Grandis	Strada della Giara, 11 - Verona tel. 045 525145
Il Velocipede	Via Vago, 11 - Caldiero (VR) tel. 045 982535
La bici e...	Via San Lucillo, 18 - Verona tel. 045 8904249
Lunardi Leonardo solo riparazioni	Via Longhena, 2/e - Verona tel. 349 4045177
Motociclidoro	Via Valparntena, 18 - Quinto (VR) tel. 347 7743212
Pit Stop riparazioni a domicilio	Dario Zovadelli - Verona tel. 327 1980798
Traguardo Volante	Via Ca' di Cozzi, 10/a - Verona - tel. 045 8302389 Via Sabotino, 1/c - Verona - tel. 045 8342500
Zanchi Claudio	Corso Cavour, 13/a - Verona tel. 045 8005681

CONVENZIONI 2014

Girolibero www.girolibero.it	Su viaggi in bicicletta, di minimo sei notti e che non prevedono volo incluso, sconto del 10% sulla quota base a catalogo, non cumulabile con altri sconti e promozioni.
La Buona Terra Via Carlo Alberto, 5 - Verona Via Custoza, 32 - Villafranca Via Pozzo dell'amore, 9 - Affi	Ai soci AdB, se soci della Cooperativa (quota 5.18 euro), ulteriore sconto del 3%.
La Macina Via C.Nepote, 4 - angolo via Montorio (VR)	Per la spesa di almeno 15 euro, sconto del 5%.
La Trottola Via XX Settembre, 50 - Verona	Sulle creazioni artigianali, sconto del 10%.
L'Erboristeria Artigiana Via San Paolo, 26 - Verona	Su tutti gli articoli e preparati di produzione dell'erboristeria, sconto del 6%.
Libreria Cortina Via Alberto Mario, 10 - 045 594177 Piazzale L.Scuro, 10 - 045 505270 Via dell'Artigliere, 3 - 045 8036014	Testi scolastici per tutte le scuole: 8% Narrativa, saggi e testi universitari: 10% Vocabolari, atlanti e strenne di Natale: 15%
Libreria Gulliver Via Stella, 16/b - Verona	A tutti gli associati FIAB raddoppio dei punti nella tessera fedelta', rilasciata gratuitamente dalla libreria.
Ottica Grisi Piazza Chievo, 4 - Verona	Su occhiali da vista e da sole, sconto del 15%.
Peperone Ristorante Via Garofoli, 315 - S.G.Lupatoto	Sulle consumazioni, sconto del 10%.
Ristorante Pizzeria Rosa Blu Piazza Corrubbio, 29 - Verona	Su listini prezzi, sconto del 15%. Menu fisso a mezzogiorno 12 euro anziche' 13 euro.
Turnover Via Carrara, 22 - Grezzana	Sconti vari su presentazione tessera AdB. La fidelity card distribuita nel 2009 resta valida.

Dolce al cucchiaino a impatto (quasi) zero. Proprio come la bicicletta!

di **Paolo Pigozzi**

Per ciclisti appassionati come noi potrebbe essere una sfida avvincente preparare un dolce (buono) senza l'impiego dei soliti e apparentemente irrinunciabili ingredienti (latte vaccino, burro e uova). E perché mai, si domanderà qualcuno. È presto detto. La nostra FIAB all'articolo 3 dello statuto si propone di "combattere il riscaldamento globale, diminuendo l'emissione di CO2 e favorendo il risparmio energetico". Pedalando, certamente. Ma anche, aggiungo io, facendo scelte opportune a tavola. Gli allevamenti intensivi (dai quali provengono latte, burro e uova) sono responsabili secondo la FAO di quasi il 15% delle emissioni di gas serra prodotte dall'umanità (il traffico a motore in Europa, secondo l'European Environment Agency, ne è responsabile per il 25%). Ecco allora un dolce preparato senza ingredienti di origine animale, perfetto per concludere in gloria una pedalata. Un dolce a impatto limitato sull'ambiente. Proprio come la bicicletta. ●



INGREDIENTI

Biscotti secchi biologici	180 g
Caffè d'orzo	1 tazza
Marmellata di albicocche	1 vasetto
Latte di soia (meglio se aromatizzato alla vaniglia)	1,5 lt
Zucchero integrale di canna	2 cucchiaini
Farina semintegrale	2/3 cucchiaini
Panna di soia	2 cucchiaini
Scorza di limone grattugiata	q.b.
Cacao amaro	1 cucchiaino raso

PREPARAZIONE:

Preparate il caffè d'orzo e lasciatelo raffreddare. Nel frattempo mettete in una pentola la farina e aggiungete poco alla volta il latte di soia, la panna, lo zucchero e la scorza di limone e fate cuocere mescolando continuamente con un cucchiaino di legno per non fare grumi e per non farla attaccare sul fondo. Dopo qualche minuto di cottura la crema è pronta. Mettetene circa un terzo in un altro contenitore e mescolatevi il cacao. Lasciate raffreddare leggermente le creme (si addenseranno un po'). Passate alla confezione del dolce. Versate il caffè d'orzo in un piatto e bagnatevi (poco) un biscotto alla volta. Disponete i biscotti con ordine sul fondo di un contenitore di vetro. Stendeteci sopra un velo di marmellata, poi fate uno strato di crema chiara, poi ancora biscotti e così via. L'ultimo strato di biscotti sarà ricoperto con la crema al cacao e decorato con le nocciole tritate. Riponetelo tutto in frigo per qualche ora prima di gustare. Preparatelo il giorno prima: sarà splendido.

GAROLDINI Viaggi S.a.s.
Dal 1969 noleggio autobus con conducente
con capienze comprese fra 19 e 52 posti

Via Oreficeria, 55 - 36100 Vicenza
Tel. **0444/348222** - Fax 0444/348136
e-mail info@garoldini.it
www.noleggioautobus.eu

La macina

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

Ogni mese 200
prodotti biologici in offerta,
vieni a trovarci!

Grazie agli **Alimenti Biologici** seguiamo un'alimentazione sana
promuovendo la biodiversità delle colture e preservando
il nostro organismo dagli OGM per il bene Nostro e di tutta la Terra!

BICISICURA, CONSIGLI IN PIAZZA di Ida Zangirolami

Domenica 9 febbraio 2014, in adesione all'iniziativa della FIAB Nazionale, gli AdB di Rovigo hanno organizzato un banchetto in Piazza Vittorio Emanuele, sotto la torre municipale, per illustrare e spiegare alla cittadinanza il progetto "Bicisicurezza: complichiamo la vita ai ladri di biciclette".

A tale scopo è stato distribuito un pieghevole scaricabile anche dal sito www.fiab.onlus.it ed alcuni soci e collaboratori della sezione si sono resi disponibili a fotografare le biciclette

ed i numeri di matricola delle stesse per poi registrarle nel computer della sezione allo scopo di facilitarne il ritrovamento in caso di furto.

L'iniziativa ha richiamato passanti, famiglie coi bambini, giovani, frequentatori occasionali delle nostre gite e semplici curiosi. A chi aderiva, veniva consegnato il programma annuale dell'associazione e illustrati i consigli contro i furti. Nel frattempo i nostri "tecnici meccanici" lavoravano sulle bici per individuare il codice inciso dalle case costruttrici a cui veniva scattata una bella foto.

Scetticismo e meraviglia non sono mancati da parte dei visitatori, ma l'iniziativa sembra aver procurato interesse ed invogliato i cittadini a riprendere, con il bel tempo, le loro biciclette e a partecipare, speriamo in numero sempre maggiore, alle nostre uscite.

A conclusione della giornata, con la consueta buona volontà, si sono caricati tutti gli arredi e "strumenti del mestiere" sulle biciclette soddisfatti di aver dato il consueto contributo alla mobilità sostenibile ed all'iniziativa. ●



Bicitalia day a Rovigo

FIAB ed il Gruppo di Azione Locale Polesine Delta del Po invitano all'evento "Turismo Slow tra l'Adige e il Po" in occasione di "Bicitalia Day 2014"

Il Polesine è terra strana ed affascinante, mutevole, colorata, ricca di vita vegetale e animale, di storia e di arte. Quello del Polesine è il solo paesaggio italiano segnato da due importanti corsi d'acqua. Adige e Po parallelamente solcano le terre e poi incontrano il mare. Nelle terre di mezzo la trama dei canali, le terre disegnate e gli abitati. L'appuntamento è per domenica 1 giugno 2014 con ritrovo alle ore 9.00 a Rovigo in piazza Vittorio Emanuele II. Facile escursione aperta a tutti e adatta a tutta la famiglia tra i paesaggi rurali del Polesine, con diversi percorsi da 38 a 75 km attraversando centri quali Rovigo, Pontecchio Polesine, Guarda Veneta, Polesella, Arquà Polesine, Villamarzana e Fratta Polesine. Un viaggio in sella alla bicicletta da non perdere tra arte, cultura, natura e sapori. Si effettueranno soste per visite guidate e punti ristoro. Per partecipare, basta rivolgersi alle proprie associazioni locali e versare 7 euro, per la ristorazione presso gli agriturismi e per l'assicurazione, entro il 24 maggio. (B.M.)





BICIMANIA A UTRECHT: QUESTIONE CULTURALE O SCELTA CONSAPEVOLE?

Alle origini del caso olandese di **Elena Butti**

Impassaggi in bici sulla strada davanti alla mia università sono 20.000 ogni giorno. Questa strada è stata recentemente convertita in pista ciclabile, per cui le bici hanno la precedenza sulle macchine su tutta la superficie stradale. Ogni giorno ci passano ragazzini, anziani, mamme con enormi ceste della spesa e carrello porta-bimbi, studenti con valigie, persino vagabondi con il proprio cane... tutti su due ruote.

Dov'è questo luogo magico?

Io e la mia bici viviamo in Olanda da tre anni. Paese con il più alto numero di ciclisti al mondo, l'Olanda è anche ritenuta il paese più sicuro dove andare in bicicletta. Ad Utrecht, la mia città, sono cominciati i lavori per un nuovo cicloparcheggio che ospiterà più di 12.000 bici, ad oggi il più grande al mondo.

Pedalando in questa realtà, non posso che fare il confronto con Verona, dove per andare a scuola ero costretta ad allungare il percorso di almeno 15 minuti per evitare strade trafficate e viaggiare in sicurezza. Più volte mi sono sentita in pericolo pedalando nel buio la sera, e spesso mi sentivo guardata dai guidatori più come un impiccio che come un altro utente della strada con gli stessi diritti e doveri.

Perché questa differenza? In fondo, in Italia piove meno e fa meno freddo. Perché, allora, in Olanda le bici hanno tanto più successo, e sono tanto più rispettate?

Un primo motivo è l'idea di bicicletta. In Olanda, la bici è sempre stata vista come un mezzo di trasporto più che come uno sport ricreativo. Durante gli anni hippie del movimento Provos, gli Olandesi hanno inventato il primo bike sharing (gratuito!) della storia. "Le cosiddette 'biciclette bianche' venivano lasciate a disposizione per le strade, senza lucchetto," mi racconta Jan van Weesep, professore di urbanistica dell'Università di Utrecht. "Chiunque ne avesse bisogno poteva prenderle, e poi lasciarle al luogo d'arrivo. Questo sistema è ancora in uso all'interno di alcuni grandi parchi in Olanda."

Ma la bici in Olanda non è soltanto un mezzo di trasporto: è un'idea di vita. "La bici dà libertà alla gente, specialmente ai più giovani: la libertà di muoversi. Negli

Stati Uniti questa libertà è data dal lasciar guidare i ragazzini di 15 anni. Qui, invece, i ragazzini vanno in bicicletta. È la loro emancipazione. "E per gli anziani," continua van Weesep, nascondendo un sorriso sotto la barba bianca, "è un buon esercizio."

Come si è arrivati sin qui?

È interessante sapere che l'Olanda non è sempre stata un idillio su due ruote. Con il boom economico degli anni '50, le auto hanno inaspettatamente invaso le stradine olandesi, non pronte ad accoglierle. Le piazze sono state trasformate in parcheggi, e la distanza media percorsa ogni giorno è balzata da 3.9 km nel 1957 a 23.2 km nel 1975. Questo sviluppo inaspettato e senza precedenti ha portato alla morte di 3.300 persone nel solo 1971, tra cui diversi bambini.



Le accese e intense proteste della gente ed il prezzo del petrolio balzato alle stelle con la crisi del 1973 determinarono un cambio di rotta. Il governo dell'epoca decise di promuovere attivamente l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo. Sono così nati i primi centri storici vietati alle auto e le prime domeniche senz'auto, parte di un insieme di politiche che ha ridotto la mortalità infantile dovuta al traffico da più di 400 bambini nel 1971 a soli 14 nel 2012.

Magli olandesi sono concreti, e a complementare le politiche di riduzione del traffico ci sono infrastrutture ad hoc. Appositi semafori ad altezza ciclista, piste ciclabili ben segnalate su quasi ogni strada, e un generale rispetto per le due ruote fanno sì che, sulle strade olandesi, "più piccolo sei e più ti senti protetto". Anche la legge è dalla parte dei ciclisti, che in principio e fino a prova contraria sono innocenti nel caso di un incidente con un'auto. "Anche se questo non è proprio corretto," sorride van Weesep, "visto che molti ciclisti sono davvero degli imprudenti..." Una volta che l'infrastruttura c'è, non serve molto altro per convincere la gente a 'saltare in sellino'. E quando ci si sposta in un'altra città, è facile portare con sé la propria bici sul treno, o noleggiarne una ai noleggi presenti in ogni stazione. Mentre inizialmente questi servizi erano di proprietà di privati, sono stati gradualmente nazionalizzati e coordinati con gli altri trasporti urbani e nazionali. "Il segreto è questo:" mi spiega van Weesep. "La bici, qui, è parte non accessoria, ma integrante, del sistema di trasporto. È la sua spina dorsale." La 'bicimania' olandese non è dunque una questione culturale, ma piuttosto un investimento, una scelta consapevole. Ed è qualcosa che si nota ogni giorno, vivendo qui. Il più delle volte è qualcosa di positivo. Tranne quando trovare un posto nel parcheggio per bici è più difficile che nel parcheggio per auto...



Coast to coast Puglia-Basilicata: storia, tradizioni, natura, sapori

Coast to coast. Il pensiero corre immediatamente alla traversata degli Stati Uniti dall'Atlantico al Pacifico, alle favolose Harley Davidson, alla route 66, al romanzo di Kerouac. Oppure al più casareccio film di Rocco Papaleo con Alessandro Gassman su quel gruppo di musicisti che fa a piedi la traversata Tirreno-Jonio per partecipare al festival di Scanzano Jonico.

In questi scenari manca però la protagonista dell'omonima proposta fatta da Guido Dosso all'Adb di Verona: la bicicletta. In bicicletta dall'Adriatico allo Jonio attraverso Puglia e Basilicata. Idea accolta con entusiasmo da una trentina di ciclo viaggiatori, che saliti sul pullman a sera inoltrata, si sono ritrovati, al mattino successivo, proiettati davanti al castello di Barletta. E' l'inizio di un'avvincente avventura che ci ha fatto conoscere un territorio troppo spesso ignorato dagli itinerari turistici.

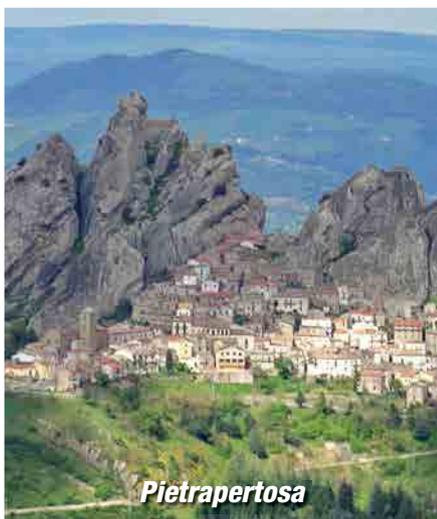
Barletta e il suo castello – affacciati sull'Adriatico e visitati a piedi - servono per sgranchire le gambe rattrappite dalla lunga notte sui sedili del pullman. Poi in bici per l'antipasto della vacanza: 15 km per raggiungere Trani, tra il giallo delle margherite a far da contrasto all'azzurro del mare, fino alla bianca cattedrale della città pugliese, dopo aver attraversato una zona di lavorazione dei marmi, omologa alla veronese Sega di Cavaion.

La prima vera tappa – lasciato il mare e diretti verso le Murge - ci mette subito a contatto con il mistero di Andria. Nella cattedrale è conservata una spina della corona di Gesù. Un sacerdote ci racconta che quando la festa dell'Annunciazione, il 25 marzo, coincide con il venerdì santo, la spina, portata in processione, sembra animarsi, quasi ci fosse un getto che da lei vuole uscire. L'ultima volta è accaduto nel 2005; la prossima sarà nel 2016. Crederci o no è una questione di fede; di certo noi, senza l'aiuto di due angeli con la divisa dei vigili urbani, saremmo ancora là a cercare di uscire dall'intricatissima viabilità della città. Alla nostra richiesta di indicazioni una pattuglia automunita si è messa davanti al gruppo, ha acceso i lampeggianti e, paletta fuori dal finestrino, ha fermato il traffico sino a portarci sulla strada per Castel del Monte. Per qualche km ci siamo sentiti dei veri Vip.

Castel del Monte sotto la pioggia non offre il meglio di sé. Per fortuna spostandoci verso Gravina, lungo una strada costeggiata da ferule in fiore, finalmente il sole. Gravina di Puglia – seconda città-sosta - è uno spettacolo che non ti aspetti: chiese rupestri, l'acquedotto-ponte, la cattedrale. Una mattinata per gustarcela bene. E bene era andata anche la sera precedente a cena al ristorante al Cucco. Piatti superbi e incontro con il peperoncino "crusco": una specialità essiccata e poi cotta nell'olio. Piacevole anche la prima esperienza di

albergo diffuso: la gentilissima signora Carmela, che sta portando avanti questa interessante iniziativa, ci ha "spalmati" nei piccoli residence da lei ricavati in alcuni edifici del centro storico. Nella tappa successiva entriamo in Basilicata: obiettivo Matera. E' un saliscendi, su colli verdissimi punteggiati da rare masserie. Ma piove e allora cambiamo programma e puntiamo direttamente all'albergo. Ad Altamura, che dovevamo incontrare a metà percorso, andremo nel tardo pomeriggio in pullman. Capiteremo in mezzo alla festa medievale intitolata all'imperatore Federico. Tanti i banchi di specialità culinarie. Tra i più apprezzati il Cardoncello di Roberta con cibi esclusivamente arcaici e il vino "ippocrasso" a conclusione degli assaggi.

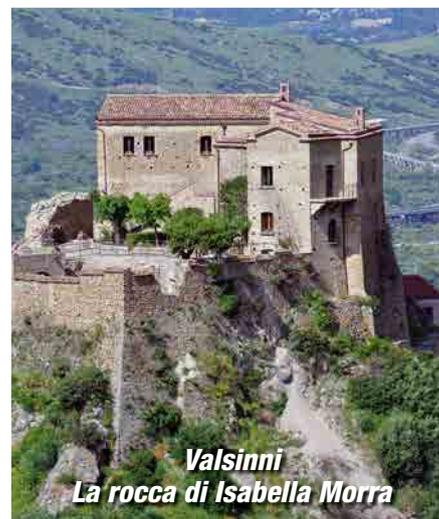
Matera, la città dei "sassi" patrimonio dell'Unesco, parla da sola, ma l'illustrazione fattaci da Claudio, uno studente delle medie che con i compagni segue un corso per piccole guide turistiche – strappa gli applausi. Finita la visita, via verso le Dolomiti lucane situate al centro della regione. Delizioso percorso agreste, intruppati a volte in greggi di pecore che non ne vogliono sapere di lasciare libera la strada, sino ai 10 km di dura salita per raggiungere Pietrapertosa. Il piccolo paese ci accoglie con un tavolo colmo di salumi, formaggi, peperoncini e vino; poi ci distribuisce nella sua versione dell'albergo diffuso: non stanze, ma intere abitazioni del centro storico attrezzate per



Pietrapertosa



La cantastorie di Isabella Morra



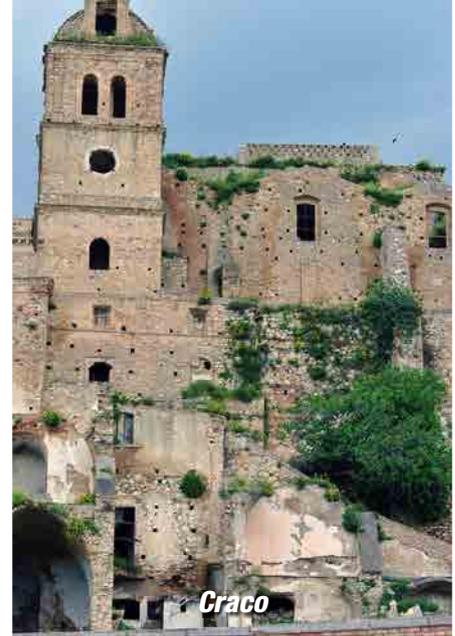
**Valsinni
La rocca di Isabella Morra**



Castello di Barletta



Cattedrale di Trani



Craco

ricevere gli ospiti. Malgrado le scarpinate per i vicoli, una simpatica alternativa che durerà due giorni. Passata la notte percorriamo un circuito – più breve per chi decide di andare a piedi, più lungo per i ciclisti – che ci porterà a Castelmezzano, altro paese di quelle Dolomiti che danno spettacolo tutt'intorno. Qui impariamo che il minuscolo agglomerato di case ha dato i natali ad Antonio Campagna il più importante costruttore di grattacieli di New York tra il 1915 e il 1950. Lungo il tragitto possiamo vedere i cavi aerei che collegano Pietrapertosa alle dirimpettaie Castelmezzano, divise da una profonda vallata. I temerari, imbragati e appesi ai cavi, fanno il cosiddetto “volo dell'angelo”: 1500 metri percorsi a una velocità che tocca i 120 km/ora. Nessuno di noi lo ha provato. Troppo basso il numero dei coraggiosi disposti all'avventura per permettere la messa in funzione dell'impianto. Ultima città-tappa è Nova Siri che

raggiungiamo dopo aver attraversato l'estesissimo bosco di piante di cerro di Montepiano avvolti dal suggestivo, delicato verde delle foglie nuove. Sforiamo poi il paese di Craco ormai del tutto abbandonato dopo la frana del 1973, determinata da una canalizzazione sbagliata. Unico elemento integro la torre longobarda che svetta ancora su un mare di rovine. Una piacevole discesa e quindi, tra un profumo di zagare che inebria, saliamo in pullman per evitare strade troppo trafficate e raggiungere finalmente lo Jonio. La traversata è conclusa ma ci aspettano ancora due circuiti.

Il primo per visitare l'oasi del wwf del Bosco Pantano, lo stupefacente museo archeologico di Policoro, il santuario della Madonna dell'Anglona e Tursi con la sua Rabatana, il quartiere arabo. Per la pioggia molto pullman e poche pedalate. Il giorno seguente, l'ultimo, Rita, la nostra amica della bicicletta

della zona ci propone un giro bellissimo sui colli vicino a Rotondella. Unico neo, pendenze che in alcuni punti viaggiano sul 15 per cento! Traguardo finale a Valsinni con Carmen e Rosario che nel piccolo castello dell'antica Favale ci raccontano la tragica storia di Isabella Morra, la prima poetessa lucana uccisa dai fratelli nel 1545 per una – si dice creata ad arte – difesa dell'onore della famiglia. Caricate le bici sul carrello torniamo a Nova Siri. Ci aspetta l'indomani il lungo ritorno in pullman.

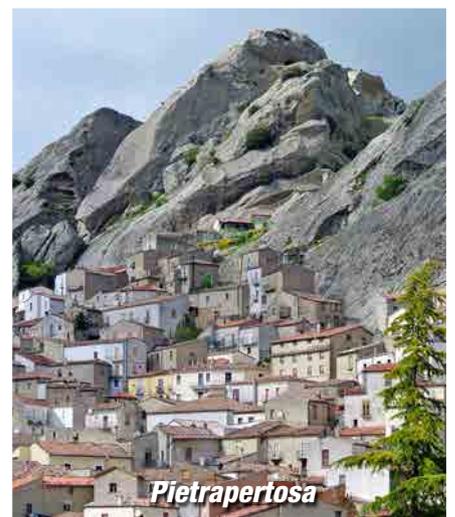
Dimenticati il freddo, la pioggia e le fatiche (anche con il contributo continuo di apprezzatissimi piatti locali) resta il bellissimo ricordo di una terra ricca di tradizioni, monumenti, spettacoli naturali, cittadine inattese, parchi archeologici, percorsi ciclabili sempre variati, una serenità e una semplicità da noi in gran parte perdute. Un insieme che ti dice: “Torna presto!” ●



Castel del Monte



Sassi di Matera



Pietrapertosa

QUALCHE VOLTA SBAGLIANO di Stefano Schena

... non i capogita, cosa avete pensato mai! Le previsioni! Ebbene sì, sembrava che nel “ponte” del 25 aprile, a parte qualche ora di sole, ci aspettassero cascate di pioggia ed invece... acqua (dal cielo) praticamente assente fino al momento di risalire sul pullman per il ritorno a casa, e poi... lascia pur che piova!

E così i 51 che hanno affrontato l'Istria, terra di confine tra Italia, Slovenia e Croazia, sono stati premiati. Un gruppo composito nella provenienza, con partecipanti da Rovigo, Brunico, Modena e Mogliano, segno questo che la “mobilità” tra le diverse sezioni FIAB è un dato consolidato. Composito anche nelle capacità ciclistiche, dai quasi professionisti della mtb ai veri ciclo-amatori, ma unito nella determinazione di completare il percorso e di vivere a tutto tondo questi tre giorni di fatica e relax: il vero ossimoro del cicloturista!

Itinerari vari e piacevoli tra asfalto e sterrato, monti e mare. Un itinerario internazionale ma interamente europeo, da luglio scorso anche la Croazia è entrata nella UE. Condotta con abilità ma giusta flessibilità da Giulia, alla sua prima esperienza da “conduttrice leader”, affiancata da

Marisa, che Dio solo sa quanto ha sofferto il ruolo di scopa, lei che, gomiti larghi da sprinteur, da sempre si piazza nelle primissime posizioni del gruppo che, di regola, non abbandona mai.

Forse c'è stato qualche incidente meccanico di troppo: diciamo che ciò che il fato ci ha concesso con il meteo, ci ha tolto con la ciclomeccanica!

Un breve resoconto per i più curiosi: dopo qualche ininfluente svariazione dell'autista, del resto ampiamente compensato da uno stile nell'abbigliamento di alto profilo, arriviamo a Basovizza dove ci attendono gli amici triestini che ci guideranno nei tre giorni: Franco e Rossella. Da lì inforchiamo le bici e non può mancare, è il 25 aprile e siamo in Istria, una veloce visita alle foibe e precisamente a quella di Basovizza, triste memoria di un tragico periodo storico.

Poi in picchiata su Trieste per la val Rosandra, la prima ferrovia dismessa che percorriamo; questo delle ferrovie dismesse sarà un leitmotiv della gita. Visita a San Giusto, panorama sulla città, Piazza Unità d'Italia e poi via verso Muggia, la Slovenia e l'arrivo a Koper (Capodistria) che sarà il nostro punto di riferimento per le due notti.

Si riparte il giorno dopo per il parco di Strugnano per stradine e sentierini con affacci a picco sul mare, per proseguire per le cittadine veneziane di Isola e Pirano dove è curioso sentire il “veneziano” nelle conversazioni al mercato e assai piacevole scoprire con la guida di Rossella stradine e palazzi e chiesette nascoste. In piazza Tartini a Pirano aspettiamo quello che sembra un nubifragio in arrivo, ma non arriva, perciò ripartiamo per le saline. Qui ci dividiamo, alcuni vanno a visitarle, altri prendono la parenzana, alcuni poi provano il percorso interno collinare, che rappresenta un rientro più impegnativo con qualche salitella non banale. Anche per la cena libertà e flessibilità, altro leitmotiv del viaggio, ma risulta molto gettonata la cena tipica in agriturismo proposta dal programma.

Il terzo ed ultimo giorno la partenza è stata con il pullman che, come da programma, ci ha portati in Croazia. Poco dopo il confine saliamo in bici e riprendiamo la parenzana, che ha sempre un bel fondo sterrato e segue un suo percorso selvaggio, lontano da strade e abitati. Piccola deviazione per vedere Grisignana, cittadina murata recuperata dagli artisti, e poi via in ordine sparso giù verso la fine della





Piazza Unità d'Italia a Trieste



valle fino a Livade dove ci aspetta il pullman. Da qui i più audaci ed in forma si sono cimentati nella salita al borgo medievale di Montona. Giusto il tempo di ricompattare il gruppo, caricare le bici, partire e... acqua a catinelle, ma ormai eravamo al sicuro! Infine, e non me ne vogliono tutti i non citati, alcune immagini di protagonisti che ben rendono l'idea di questo gruppo variegato: signore "non più giovanissime" che abbiamo visto

pedalare con l'entusiasmo e l'energia di ragazzine; inviati speciali che hanno saputo sfoderare miracolose performance quando la strada si impennava; trepidanti Presidenti che hanno passato ore al telefono con nemmeno malcelati sensi di colpa per non essere al seguito della squadra; insegnanti di ogni ordine e grado che abbiamo visto dare il meglio di sé come se, oltre ai compiti, le interrogazioni, i colleghi docenti, la bici fosse il loro

pane quotidiano; varie coppie presenti che hanno interpretato in modo diverso e originale l'esperienza: chi era inseparabile, chi viaggiava agli antipodi del gruppo, chi si regalava un bacio sfuggente, chi litigava anche mentre pedalava...

Ed infine uno speciale encomio alla giovane Margherita, che caparbia e tenace ha dimostrato a tutti che la volontà e la passione non hanno confini! Alla prossima! ●



Tra le saline

LA NOSTRA AVVENTURA ATTRAVERSO QUATTRO NAZIONI: META BUDAPEST...

di **Monica Consolini,**
Stefania Consolini
Luca Marchi

Un viaggio alla scoperta del Danubio, fiume imponente e maestoso, dove nessun posto è uguale al precedente, in cui si susseguono infinite insenature che sono una più bella dell'altra. Decidiamo quindi di percorrere un tratto di questo fiume alla scoperta di quattro nazioni, partendo dalla tipica Passau passando per Vienna e Bratislava raggiungendo infine Budapest.

A fine agosto inizia il nostro viaggio percorrendo una delle ciclabili più visitate e conosciute in ambito cicloturistico, la Passau-Vienna. In questo tratto attraversiamo cittadine maestose quali Linz, Grein, Melk, Krems e lungo il percorso incontriamo molti cicloturisti di svariate nazionalità tra cui alcuni italiani con i quali percorriamo alcune tappe. Il tempo purtroppo non è dei migliori, i primi cinque giorni volano all'insegna di una pioggia che lascia spazio solamente per alcune ore a delle schiarite. Nonostante la condizione climatica, che peggiora il nostro stato di affaticamento, rimaniamo incantati dai meravigliosi panorami che ci regala il Danubio, tra i quali il famosissimo Schlögen. Non curanti delle previsioni meteo, proseguiamo il nostro viaggio fino a Vienna dove ci attende un meraviglioso

sole che ci permette di gustare appieno la città, anche se frettolosamente. Lasciamo quindi l'Austria ed entriamo in Slovacchia. Raggiungiamo Bratislava al tramonto e ci godiamo il meraviglioso contrasto di colori tra il bianchissimo castello (oggi sede del governo) e il Danubio. Qui pernottiamo in una barca-hotel in cui ci stupiamo di trovare persone che parlano l'italiano. A Bratislava percepiamo una nazione giovane, infatti rimaniamo stupiti dall'enorme folla di giovani che la sera animano le piazze cittadine.

Terminato il territorio slovacco, entriamo nel territorio ungherese proseguendo per qualche giorno non più a fianco del Danubio, ma immergendoci nell'entroterra. Entriamo così a Gyor e successivamente a Tata. Il territorio ungherese si presenta molto povero e semplice, ma non abbiamo occasione di conoscere gli abitanti in quanto sembrano un popolo introverso. Una volta entrati in Ungheria la situazione cambia: non incontriamo più cicloturisti, le ciclabili sono quasi inesistenti, si pedala su strade trafficate. Siamo però avvolti da un senso di pace nell'attraversare i numerosi villaggi, distanti fra loro diversi chilometri e costituiti per lo più da una chiesa e qualche casa. Il paesaggio è un continuo contrasto tra prati e coltivazioni di frumento e girasoli, nei quali

spesso sono presenti grossi parchi eolici. Percorriamo dei tratti sterrati nel nulla dove per un po' ci sentiamo soli e sperduti, ma una volta raggiunta la meta, ci pervade una grande adrenalina e soddisfazione.

Gyor, la prima cittadina dell'entroterra ungherese, ha rappresentato per molti anni la capitale dell'Ungheria e solo successivamente questa è stata portata a Budapest. Troviamo infatti palazzi e vie molto importanti anche se un po' trascurate. Proseguiamo quindi verso Tata, situata in zona collinare e sull'omonimo lago, meta delle gite fuori porta degli ungheresi. Il panorama qui è fantastico ed il viaggiare lento ci permette di godere del meraviglioso panorama che ci circonda. Ci dirigiamo ora in direzione di Esztergom e Visegrad tornando ad affiancarci al nostro inseparabile Danubio. Dopo qualche giorno di lontananza, rivederlo e pedalare su strade a fianco al fiume, ci dona un senso di tranquillità e pace. Visegrad, famosa cittadina medioevale, ci permette di godere di un panorama mozzafiato dalla torre di Salomone. In tarda serata attraversiamo il fiume e pedalando nel buio raggiungiamo finalmente Vac. Questa rappresenta per noi la nostra ultima sera prima di raggiungere Budapest. Qui incontriamo il proprietario del "panzio" (significa "hotel" in ungherese),

Passau





Vista del Danubio dalla Torre di Salomone a Visegard

un signore simpaticissimo e gentilissimo che però non parla nessuna lingua al di fuori dell'ungherese, con il quale è stato molto divertente confrontarsi per avere delle informazioni sul percorso del giorno successivo. A Vac riacquistiamo quella speranza di interagire con le persone del luogo che avevamo ormai perso nei giorni precedenti. Proprio qui, ad esempio, incontriamo un signore che vedendoci incuriositi nell'osservare attraverso il vetro della porta di entrata l'interno della chiesa, al momento chiusa, ci fa segno di seguirlo aprendo solo per noi la chiesa cittadina ed illuminando tutti gli altari.

Ci traghettiamo per l'ultima volta verso la sponda opposta del Danubio ed ormai a pochi chilometri da Budapest attraversiamo un paese-villaggio Szentendre, nel quale veniamo più volte fermati da alcuni turisti che incuriositi da noi (bici e bagagli), ci chiedono se possono farci/si delle foto. Noi ovviamente accettiamo divertiti.

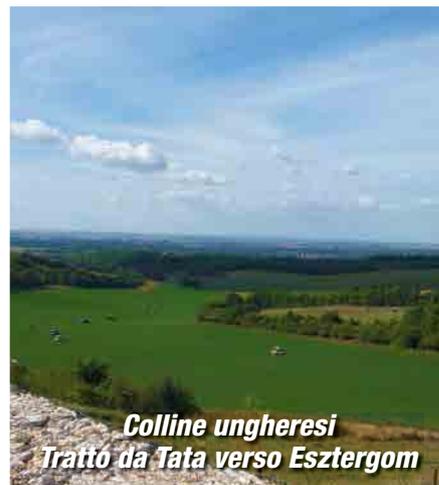
Simpatico è stato l'episodio in cui tutti i cicloturisti s'imbattono prima o poi: "la foratura della camera d'aria", ma quella che

è capitata a noi è stata molto divertente. Ci fermiamo in un parco alle porte di Budapest per mangiare un panino e mentre divoriamo il nostro cibo seduti su una panchina in riva ad un lago al sole, sentiamo un "pssss" e vediamo il cerchione di una delle bici toccare rapidamente terra. Improvvisamente il cielo inizia ad annuvolarsi velocemente e noi tra le risate iniziali e la successiva fretta, cambiamo la camera d'aria e ripartiamo a tutta velocità.

Una volta arrivati a Budapest, attraversiamo l'isola di Margaret rimanendo sorpresi dalla molteplicità di verde, piante e fiori che ci accolgono. Assistiamo ad un bellissimo spettacolo d'acqua realizzato dai getti sincronizzati di una fontana azionati a ritmo di musica. Più ci avviciniamo al centro della città più pensiamo che Budapest non rispecchi i paesi attraversati precedentemente. Pernottiamo in ostello dove veniamo accolti dal titolare, un ragazzo giovanissimo che dopo averci offerto un buon caffè, ci illustra tutte le principali attività e luoghi da visitare. Visitiamo la città bassa durante il giorno ed

alla sera rimaniamo incantanti dalla visita notturna di Buda, la quale sovrasta Pest ammirandone il panorama mozzafiato.

Budapest è una capitale dove si respira una magica atmosfera, composta da contrasti di luce, colori e persone. Per noi questo viaggio ha rappresentato il raggiungimento di un obiettivo: vivere per 13 giorni a contatto con altri paesi ed altre realtà, insomma un'avventura fantastica!



**Colline ungheresi
Tratto da Tata verso Esztergom**



Il team al completo a Schönbrunn



Vista di Pest da Buda



A CONGRESSO PER LA NUOVA FIAB 2.0 .. di Luciano Lorini

Nuovo logo, nuova immagine, nuovi nomi per una FIAB più visibile e più incisiva

La seconda edizione del Congresso Nazionale FIAB è stata organizzata a Roma dal 4 al 6 aprile. Obiettivo: riconoscere il particolare consenso di cui la bicicletta gode in questo momento storico, individuare le migliori strategie per coltivarlo e orientare il cammino della Federazione verso una sempre maggior crescita. Per lavorare al meglio, le associazioni ospitanti hanno organizzato l'accoglienza nei minimi dettagli, provvedendo anche occasioni di intrattenimento (visite e pedalate) per gli accompagnatori che, considerata la destinazione, sono arrivati numerosi. Per i delegati, invece, molto lavoro, con un programma ricco e variegato.

Tra venerdì e sabato, due momenti pubblici: il convegno "Roma: Ciclabilità e mobilità sostenibile", focalizzato sulla "questione romana" e una tavola rotonda sul "Progetto di legge sulla ciclabilità", presentata dall'onorevole Paolo Gandolfi, del gruppo interparlamentare per la Mobilità Sostenibile. I molti ospiti, sia tecnici (dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dall'agenzia Euromobility), sia portatori di interesse per la ciclabilità (esponenti dell'associazionismo ciclo-ambientalista e delle federazioni ciclistiche sportive) hanno dibattuto sul futuro delle norme, prospettato da Gandolfi come un passaggio ineluttabile per una reale

evoluzione del sistema di mobilità. Non tutti si sono ovviamente trovati d'accordo su ogni punto, ma la considerazione finale unanime è stata di considerare la svolta ciclistica come opportunità piuttosto che problema, dato che la bici è un "megatrend". Piuttosto che come una forzatura al cambiamento, si è suggerito di considerare la legge in approvazione come accompagnatoria ad una spinta, una tensione culturale già in atto.

I lavori sono proseguiti a porte chiuse, con la relazione della nostra Presidentessa ad un anno dall'elezione. Giulietta Pagliaccio ha salutato l'assemblea ringraziando tutti per quest'anno intenso e ricco di lavoro e soddisfazioni. Ha invitato ad essere visionari e guardare al futuro, perché «il traguardo è ancora da raggiungere». Ha infine ricordato le parole chiave per raccontare come si è evoluta FIAB in quest'ultimo anno e come evolverà nei prossimi: Formazione (organizzazione corsi: fund raising, accompagnatori, formazione tecnica, collaborazioni universitarie...) e Informazione (addebiato stampa, rivista...), Politica (rapporti con le amministrazioni), Impresa (alleanze con le realtà produttive), Professionalizzazione, Crescita, "Romanizzazione" (più vicini al potere, più lobbismo), Identificazione (percezione di noi, logo, denominazione...), Definizione di un'agenda, Comunicazione.

Spiace dover dedicare solo poche parole all'importante risultato politico del Congresso, con l'approvazione della revisione di due tesi. La prima, "Scelte urbanistiche per la città delle persone" ha integrato alcuni aspetti legati al paesaggio urbano, concentrandosi sul consumo di suolo destinato ai parcheggi. La seconda, "Mobilità sostenibile e salute", ha proposto, con l'autorevole contributo della nostra dott.ssa Susanna Morgante e di un gruppo di altri esperti di Salute e Prevenzione, una totale riscrittura aderente ai principi della Carta di Toronto 2010.

L'approvazione del nuovo logo e delle nuove denominazioni per le associazioni ha infine segnato un passaggio fondamentale nel percorso di crescita della nostra Federazione, così come importante sarà il percorso, approvato dall'Assemblea, che porterà alla costituzione del nuovo soggetto imprenditoriale (FIAB Servizi) che affiancherà FIAB Onlus nelle sue attività, e di cui parlare in futuro.

Collegamenti:

- Tutte le informazioni sul Congresso e sulle delibere approvate: <http://fiab-onlus.it/bici/la-fiab/statuto-ed-organi-dirigenti/assemblea-nazionale.html>
- La Carta di Toronto 2010: http://www.azioniperunavitainalsalute.it/files/materiali/in%20evidenza/cartaToronto/GAPATorontoCharter-Italian_HIGH.pdf
- Foto di: Mariella Berti (FIAB Milano - Ciclobby)



CAMBIARE PER CRESCERE di Bepo Merlin

“È ormai indispensabile creare una struttura operativa, cosiddetta FIAB servizi, che possa agire con più libertà di FIAB ONLUS”



L'Assemblea Nazionale di Roma ha coinciso con la fine, volontaria, della mia esperienza di Direttore della Fiab. Ho lasciato il 31 marzo scorso l'incarico dopo quattro, intensi, anni di lavoro.

Arrivato a Milano, in Via Borsieri, quando erano appena stati aperti i cantieri dei grandi lavori attorno alla Stazione di Porta Garibaldi, ne sono ripartito passando tra due ali di grattacieli. In questi anni ho cercato di dare il massimo, anche se i risultati, ahimè, non sono sempre stati all'altezza. Spero di aver contribuito al rilancio della Fiab e della sua immagine esterna. Abbiamo iniziato, in questo periodo, alcune avventure che si stanno consolidando: la rivista BC, il catalogo Albergabici, i Biciviaggi, per citare quelle più conosciute. Ho portato a livello nazionale l'esperienza maturata nell'associazione veronese, com'era naturale, ma ho anche dovuto far fronte ad una situazione ben diversa, in un ruolo che prima di me era stato ricoperto da un personaggio unico e irripetibile come Luigi Riccardi, il Presidente che ha guidato Fiab per 12 anni. Fiab nazionale non può reggersi sul volontariato puro. Pensiamo solo a quante trasferte devono affrontare Presidente nazionale, Direttore e altri dirigenti, chiamati a parlare con Ministeri, Regioni e Comuni e con le altre associazioni nazionali. O a quanto costa riunire quattro volte all'anno il Consiglio Nazionale, che ha componenti da ogni parte d'Italia. O a quanto costa produrre e distribuire in tutta Italia il materiale destinato alle associazioni locali. Sono costi inevitabili destinati ad aumentare, perché Fiab ha una struttura professionale sottodimensionata, rispetto alla crescita numerica degli ultimi anni e, soprattutto,

rispetto all'aumento vertiginoso degli impegni derivanti dall'accresciuta visibilità della Federazione.

Tanti si rivolgono a Fiab per i più disparati motivi: collaborazioni, richiesta di patrocinii o di aiuti organizzativi per eventi legati alla bicicletta. A tutti bisogna dare una risposta. Il bilancio della Fiab, pertanto, è in perenne sofferenza, nonostante ci siano inventati iniziative per acquisire fondi. Abbiamo una debolezza di fondo, che ci impedisce di dedicarci come dovremmo alla ricerca di mezzi adeguati alle necessità della Federazione. Lo status di Onlus, tra l'altro, scelta eticamente valida e fiscalmente vantaggiosa, ci impedisce di approfittare dell'appel della bicicletta e chiedere sponsorizzazioni onerose.

È ormai indispensabile creare una struttura operativa, cosiddetta Fiab Servizi, che possa agire con più libertà di Fiab Onlus in una serie di attività commerciali, lasciando alla Onlus il compito di fare politica. Politica per la bicicletta, s'intende. Di questi cambiamenti sono stato uno dei fautori più convinti, ma sono altrettanto convinto che spetti ad altri gestire il cambiamento. Io, dopo quattro anni di impegno a “tempo pieno” non metaforico ma molto concreto, non ho più la forza e l'entusiasmo che serve in un momento tanto delicato per la Federazione. Altri semina, altri raccoglie, dice il vangelo. Ma Francesco Baroncini, il nuovo Direttore, scelto fra una platea di 37 pretendenti, non avrà solo da raccogliere. Ogni contadino sa che

tra la semina e il raccolto ci sono tante e delicate operazioni culturali da effettuare. Francesco possiede tutte le caratteristiche per aiutare la Dirigenza Fiab a fare un grande balzo avanti: è giovane, preparato e determinato quanto basta. Per parte mia, tornerò a fare il volontario presso la mia Associazione Fiab veronese, che ha tanto bisogno di braccia per mantenere il suo primato, faticosamente raggiunto e spero anche di recuperare un po' di tempo per la mia famiglia e per i miei progetti futuri (??). Lascio Fiab con tanta riconoscenza verso i due presidenti che mi hanno voluto e sopportato. Antonio Dalla Venezia, che mi ha voluto accanto a sé quattro anni fa, è diventato un altro fratello minore e un Presidente di grande autorevolezza. Non gli sarò mai grato a sufficienza. Con Giulietta Pagliaccio ho cominciato a collaborare prima che diventasse Presidente e ho continuato anche dopo, trovandomi sempre in grande sintonia. Resteremo buoni amici. E resteremo buoni amici anche con tutti gli altri dirigenti Fiab con cui ho collaborato in questi anni, a volte anche con fatica. Ho trovato persone meravigliose, innamorate della Fiab e della bicicletta. Abbiamo ancora un futuro.

MARCHI: OLYMPIA - ADRIATICA - LOMBARDO - KAWASAKI

BICICLETTE

ADIGE

di Roberto Manfrin

Via Scalzi, 8/a - 37122 Verona - Tel. e Fax 045 8000092

info@manfrinroberto.it www.manfrinroberto.it

CONTINUA IL NOSTRO VIAGGIO SU ROTAIA ALLA SCOPERTA DI NUOVE POTENZIALITÀ PER IL TRASPORTO PUBBLICO

La Verona-Lago di **Fabio de Giovanni**

Nello scorso numero abbiamo presentato l'impianto generale del progetto di un sistema di trasporto su scala provinciale, tesi di laurea di Fabio de Giovanni, laureatosi in Ingegneria edile e Architettura presso l'ateneo trentino lo scorso novembre. Delle ragioni che ci hanno spinto a sostenere questo progetto abbiamo già parlato. Quest'oggi sposteremo l'attenzione a un livello di maggior dettaglio, analizzando un pezzo di questa rete, quello riguardante la linea Verona-Lago, che l'autore ha approfondito in modo più puntuale.

Entrambi gli aspetti sono stati presentati alla cittadinanza e agli amministratori in occasione di due serate-conferenza, al Bicigrill di Affi e nella nostra sede di Verona, che abbiamo convintamente patrocinato, e che hanno registrato un grande successo di pubblico e un'attenta partecipazione di cittadini e amministratori. Questi ultimi in particolare, hanno lasciato trasparire in più momenti (specialmente da parte dei sindaci della provincia) un reale spiraglio di illuminazione. Da parte nostra, abbiamo ribadito l'appoggio a questo tipo di interventi e abbiamo approfittato della massiccia presenza politica in sala per ribadire come sia compito non solo delle Accademie, ma anche della Politica stessa, l'indicazione di una visione per il futuro. Sognare non è esercizio limitato ai soli cittadini. Abbiamo anche citato (specificandone l'intento provocatorio) il professor Poli al convegno di settembre in Università, ricordando che «ogni qualvolta si inaugura una nuova strada, il politico che orgogliosamente si vanta del risultato tagliando il nastro, dovrebbe piuttosto scusarsi coi cittadini per non essere riuscito ad ottenere il contrario, cioè la chiusura al traffico di qualche tratto».

A conferma del contesto assolutamente positivo dell'incontro, basti considerare che questa difficile affermazione non ha quasi suscitato reazioni, ed è stata anzi accolta per lo stimolo che intendeva rappresentare.

Nonostante ci fossimo proposti di non addentrarci in profondità nel merito degli aspetti tecnici (le soluzioni ingegneristiche scelte) e di quelli economico-finanziari (il project financing, necessario -pare- per poter presentare agli amministratori un investimento importante, ha sollevato più di una osservazione, non solo da parte nostra), l'interesse dei presenti si è palesato in un numero elevato di domande, generalmente molto preparate e pertinenti, alle quali l'ingegner de Giovanni ha risposto in modo esaustivo, talvolta rimandando agli inevitabili approfondimenti che uno studio di tale portata dovrà sicuramente affrontare qualora l'idea dovesse concretizzarsi.

Ci fa infine piacere rilevare che l'interesse delle amministrazioni per questa Ferrovia Provinciale non si è limitato alla serata di presentazione, ma è proseguito con successivi contatti. A metà gennaio, ad esempio, l'assessore provinciale alla manutenzione e progettazione viabilistica, Carla De Beni, ha organizzato un incontro di approfondimento tecnico con i dirigenti del settore programmazione e pianificazione, per guardare al progetto un po' più da vicino, anche dal punto di vista finanziario e politico (saranno necessarie azioni di promozione e provvedimenti che ne favoriscano il successo). Un buon segnale.

Sappiamo bene che alle buone idee servono anche gambe forti per ben camminare e oggi il problema comune a tutte le amministrazioni è quello di reperire i fondi necessari ad investire. Siamo davvero sicuri che non si possa far nulla? Forse non è proprio così, ma questo è un altro discorso. Nell'attesa che gli amministratori si impegnino e facciano la loro parte, a noi sia consentito sognare ed elaborare un miglior futuro. (Luciano Lorini)

Si tratta di un'opera pensata per collegare Verona al lago di Garda (Bardolino) attraverso la Valpolicella (Negrar, San Pietro in Cariano, Sant'Ambrogio, Rivoli, Caprino, Costermano, Affi, Cavaion). Una metropolitana leggera, parte in galleria e parte in superficie, che ripercorre (anche se non nella sua totalità) il vecchio tracciato della storica ferrovia Verona-Caprino-Garda. Inquadrata in un più ampio sistema di livello provinciale, l'infrastruttura in oggetto si compone di 53 Km di linea ed è ripartita (in funzione dei diversi contesti attraversati) in tre porzioni: una prima tratta all'interno del comune di Verona (7 Km, 6 stazioni); una seconda tratta passante per il cuore della Valpolicella classica (14 Km, 10 stazioni); una terza tratta che, attraversando l'unità

paesaggistica del Baldo-Garda, raggiunge il lago (38 Km, 12 stazioni).

Correndo a circa 100 Km/h il nuovo mezzo pubblico porterebbe veronesi e turisti sul lago in soli 40 minuti. Oltre a soddisfare le quotidiane esigenze di

> Il nuovo mezzo pubblico porterebbe veronesi e turisti sul lago in soli 40 minuti

lavoratori e studenti (i primi costretti ad estenuanti code in macchina, i secondi ammassati sui bus del mattino), il metrò avrebbe un'alta valenza turistica, collegando le frequentatissime località balneari lacustri allo splendido centro storico del capoluogo. In base all'ipotesi

d'esercizio elaborata, il metrò avrebbe una media presenze giornaliera di circa 69.000 utenze. Questo significa 25 milioni di utenze l'anno, di cui oltre 8 milioni dovute a turisti. Nel ricercare la massima efficienza della linea, non si è trascurata la necessità di valorizzare il territorio, servendo quante più frazioni possibile ed assicurando al viaggiatore la vista di tutti i paesaggi attraversati.

Fra le ricadute positive si ha la possibilità di riqualificare diverse aree degradate che verrebbero a trovarsi in prossimità delle future stazioni di linea. Tutte le fermate sono infatti ubicate in zone oggi sviliate dall'abbandono o dal sottoutilizzo, con l'obiettivo di recuperare e valorizzare non solo queste superfici, ma anche le sopraindicate porzioni di territorio

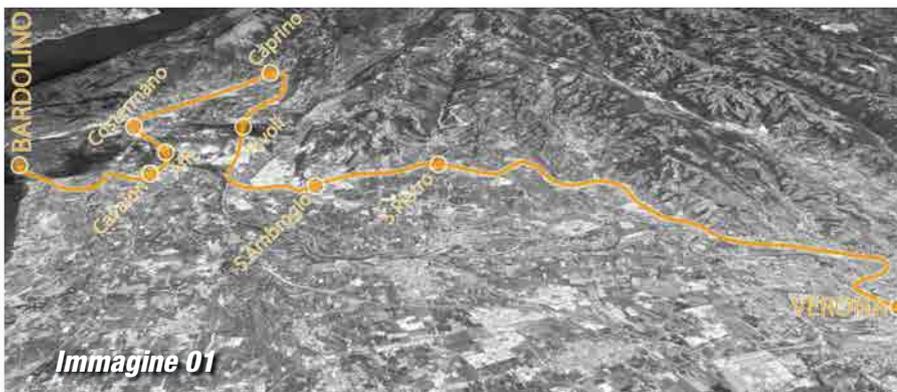


Immagine 01

➤ **“Lo spostarsi rappresenta uno dei momenti fondamentali della vita quotidiana dell’uomo ed i trasporti rappresentano uno dei più rilevanti problemi del nostro tempo”**

[P. Gelmini, 1988].



Immagine 01

circostanti. Sono state censite e catalogate 54 aree, per ciascuna delle quali è stato redatto un report sullo stato di fatto ed uno sulle potenzialità progettuali sviluppabili con la realizzazione della Verona-Lago.

Il progetto prevede il ripristino di oltre 30.000 m² di superfici verdi, con una riduzione delle emissioni di CO₂ dovute ai trasporti del 20% circa. Non vanno sottovalutate poi le conseguenze economiche e sociali: maggiore mobilità significa maggiore possibilità d’interazione tra le persone, scambi commerciali ed opportunità di promozione del territorio. L’utilizzo di mezzi con ruote in gomma (anziché metallo come le classiche metropolitane) permetterà di ridurre i disturbi legati al passaggio dei convogli nei centri abitati (rumore e vibrazioni), che saranno prossimi se non inferiori (grazie alla trazione elettrica) a quelli degli odierni autobus.

I costi dell’opera non sono certo modesti (una prima stima di massima li individua in 1,5 miliardi di euro), ma non bisogna lasciarsi scoraggiare: l’attrazione di investimenti privati (legati ad un lungimirante piano di valorizzazione immobiliare delle aree di stazione) potrebbe coprire fino al 40% delle spese. Fondi strutturali europei e stanziamenti locali potrebbero fare il resto. Realizzazione ed entrata in esercizio della linea potrebbero inoltre avvenire per fasi successive, seguendo la partizione in tre tratte vista in precedenza. Ciò permetterebbe di superare il classico inconveniente politico all’italiana: la “necessità di inaugurare”. Ciascuna tratta è infatti realizzabile in circa 4 anni, e potrebbe quindi rientrare nel programma politico di un’eligenza amministrativa.

Stiamo parlando di un’opera che, nel suo complesso, potremmo vedere conclusa di qui ad una decina d’anni, non oggi o domani, ma che consentirebbe di guardare con maggior ottimismo al futuro della nostra provincia.



Immagine 02

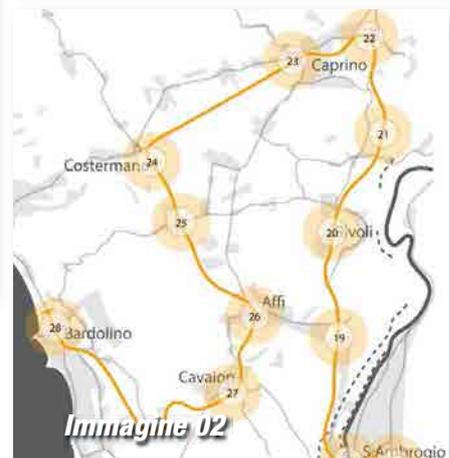


Immagine 02

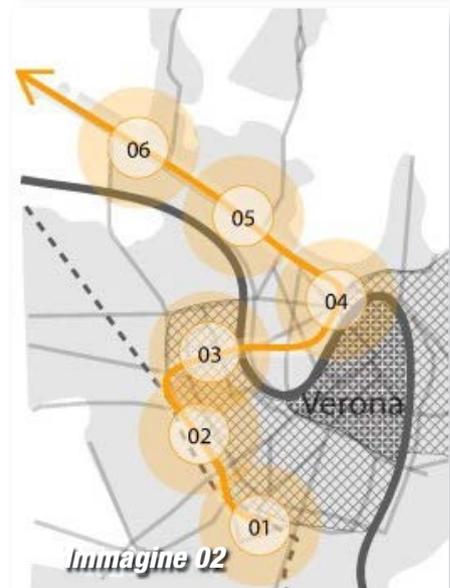


Immagine 02



Immagine 03

Bibliografia: Lavoro tratto dalla tesi di laurea “La Verona-Lago: infrastrutture tra memoria e scenari futuri” di Fabio de Giovanni, Dottore Magistrale in Ingegneria edile - Architettura.

• Articolo di Eliana Rapisarda, pubblicato sulla testata online Veronagreen: <http://veronagreen.it/index.php/mobilita/item/55-da-verona-a-bardolino-in-metro-lo-studio>

Immagine 01: Visione d’insieme della linea Verona-Lago.

Immagine 02: Verona-Lago: le singole tratte (I, II e III).

Immagine 03: Dettaglio del carrello con sistema di ruote in gomma.

Foto di: Tutte le immagini e le elaborazioni grafiche dei dati sono a cura dell’Autore.



El canton del Bepo - Ma non è una cosa seria

Le scuse per non andare in bicicletta, o a piedi o con i mezzi pubblici, sono più numerose e fantasiose di quelle che – si dice – accampano le mogli nei confronti dei mariti per sottrarsi al famoso (un tempo) “dovere coniugale”.

E' un dato di fatto che non tutti possono rinunciare facilmente all'uso dell'auto o della moto, per mancanza di alternative, ma almeno il 50 per cento delle automobili che si vedono in giro per la città a tutte le ore del giorno potrebbero tranquillamente restare a riposare nei garage o non uscire mai dalle concessionarie.

“Ho fretta di arrivare” è la scusa tipica di chi usa l'auto come una protesi del suo corpo. Sempre di corsa, a parte quando staziona davanti alla TV o al computer o al bar, non si rende nemmeno più conto di quanto tempo perda andando in auto anziché con mezzi più umani. “Ho fretta di arrivare” è stata la frase che mi ha convinto a usare la bicicletta per andare al lavoro per 25 anni. Avevo scoperto, infatti, che la bicicletta, nelle ore di punta, era il mezzo più veloce di tutti e sempre era il più affidabile. Sorvolo sull'economicità.

“Devo portare i bambini a scuola”. Brava o bravo! Così toglie loro il piacere di una passeggiata in compagnia di altri bambini, che permetterebbe loro, oltre che di conoscersi meglio e di sentirsi più autonomi, anche di vedere diversamente le strade della loro città, scoprendo particolari che dal finestrino dell'auto scompaiono nella confusione.

“Sono anziano e l'auto mi è di grande aiuto”. A volte. Di solito l'auto ti aiuta a scivolare pian piano nella dipendenza assoluta. L'anziano ha estremo bisogno di muoversi con le sue gambe, altroché in auto. Camminare e andare in bicicletta, con costanza, aiuta a tenersi in forma fisica e mentale e favorisce le relazioni umane. Invece le nostre strade, specialmente di mattina, brulicano di “pantere grige” che girano – come si dice da noi – come “ave mate”, spesso senza una meta prestabilita. Ma la scusa più fantasiosa è quella di certi nostri amministratori che sostengono che le nostre città sono medievali, hanno le strade troppo strette. Quindi non si possono costruire le ciclabili. A parte il fatto che noi non chiediamo ciclabili a tutti i costi, bensì ciclabilità, vorrei capire chi ha messo in testa a questi signori che le altre città europee hanno tutte strade molto larghe. Evidentemente hanno in mente i vialoni di Londra, Berlino e Parigi, ma ignorano le centinaia di cittadine splendide e piene di biciclette, le cui strade, medievali come quelle di Verona, proprio perché strette, vengono interdette alle automobili.

Mentre qui da noi la zona trenta è regno incontrastato di SUV, furgoni e auto di ogni tipo.

D'accordo: noi siamo diversi, ma forse, a volte, la diversità non è proprio un pregio.



girolibero **VACANZE FACILI IN BICICLETTA**
in Italia e in Europa

10% Sconto soci Fiab

Richiedi il catalogo gratuito www.girolibero.it
info@girolibero.it - tel. 0444 323639 - n. verde 800 190510

in acciaio
corsa
vintage
cicloturismo
single speed
urban

Produzione artigianale di biciclette
Officina riparazioni

Cicli Pigozzi
Via Centro 213
Verona
045 2227185

info@ciclipigozzi.it
www.ciclipigozzi.it

PIGOZZI