



■ **IL PUNTO**

Assemblea e altro

■ **PROVINCIA**

*Ciclabilità e trasporti
pubblici*

■ **INIZIATIVE**

M'illumino di mio

■ **SERATE DIAPO**

Il calendario

■ **VIAGGI DI PACE**

*Donne in bici
in Medioriente*

Nebbia ciclabile



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

La pelliccia in copertina

Una lettrice ci ha fatto notare che la ciclista ritratta nella copertina del n. 114 porta un collo di pelliccia. Concentrati sul problema della visibilità notturna e sul giubbotto riflettente, ci siamo fatti sfuggire il dettaglio della pelliccia, peraltro sintetica (come appurato).

Pur non essendo la nostra un'associazione animalista, condividiamo la condanna delle inutili sevizie imposte agli animali.

Lo spirito di tolleranza che ci contraddistingue c'impone, tuttavia, di non condannare a priori quanti non condividono appieno queste idee.

In futuro staremo più attenti e per il presente ci scusiamo con la lettrice, che ringraziamo per la segnalazione, e con tutti coloro che avessimo, involontariamente, offesi.

Assemblea annuale AdB

L'assemblea annuale 2010 della nostra associazione si terrà

Sabato 20 febbraio, dalle 16 alle 19,

presso il Circolo Dipendenti Unicredit in via Rosa 7 (primo piano).

L'assemblea, alla quale ci proponiamo di invitare rappresentanti delle amministrazioni comunale e provinciale, è un momento importante per la vita dell'associazione: si discutono il bilancio e l'attività svolta nel 2009, programmi e obiettivi per il 2010.

L'assemblea elegge il Consiglio Direttivo che, a sua volta, provvede a rinnovare le cariche sociali.

Ha già confermato la presenza il Coordinatore regionale veneto Fiab Luciano Renier.



ORARIO SEDE

Amici della Bicicletta onlus - Via Spagna 6, 37123 Verona

Lunedì - Mercoledì - Venerdì
ore 16.00-19.00

Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus
Come?

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

ADESIONI 2010

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

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

**chi non ha ancora compiuto 25 anni

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

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

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello

Redazione:

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

Composizione:

Franco Anderloni

Hanno collaborato:

Paolo Fabbri, Mara Bicego, Marco Tosi, Marco Passigato, Michele Marcolongo, Francesca Gonzato, Laura Costantini, Susanna Morgante, Giorgio Migliorini, Melissa Merlin, Alessandro Troiani, Lucia Cambioli, Gigio Cassini, Adalberto Minazzi, Amelia Volpato, Sandro Burgato, Antonio Gambato, Stefano Maboni, Michele Mutterle, Leopoldo Trevisan.

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

Stampa:

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

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

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

L'ASSEMBLEA ANNUALE È L'OCCASIONE PER INCIDERE SULLE SCELTE ASSOCIATIVE

Più soci e più bici, ma non basta

di Paolo Fabbri



ASSEMBLEA ANNUALE 2010

Spero che sabato 20 febbraio parteciperemo in tanti all'assemblea annuale della nostra associazione (riquadro a pag. 2). Volontari, autodidatti, consapevoli che si potrebbe fare di più e meglio, siamo contenti di vincere ogni anno la scommessa di tenere in piedi e di far crescere, da soli, con le nostre forze, una bella associazione nella quale abbiamo saputo far convivere divertimento e cultura (viaggi, escursioni, feste, racconti), impegno sociale (abbiamo acquisito competenze che spendiamo in cittadinanza attiva) e il piacere impagabile della sperimentazione e del gioco (ci siamo inventati, spesso ridendo, nuovi strumenti che riusciamo ad utilizzare qualche volta persino in modo originale). Siamo convinti, oltretutto, di essere, in questo paese così malmeso, su questo pianeta così in pericolo, orgogliosamente nelle fila dei "buoni".

Fra coloro cioè che, magari senza prendersi troppo sul serio, non si rassegnano e si danno da fare come possono perché il peggio non avanzi.

E per vedersi prima o poi riconosciuto il buon diritto di pedalare in pace. Nell'assemblea dobbiamo decidere se stiamo facendo bene o no. Cosa dobbiamo fare meglio e come vogliamo proseguire, con quali obiettivi e con quali programmi. E di come affrontare la necessità di crescere sia numericamente che sotto il profilo organizzativo: abbiamo molto bisogno di altri soci attivi che condividano con

Bike sharing in una città francese



noi progetti grandi e piccoli e l'impegno per realizzarli. Non far mancare il tuo contributo: ti aspettiamo.

BIKE SHARING

In dicembre, per l'ennesima volta - da due anni di tanto in tanto i titoli di giornali e telegiornali locali si ripetono - è stato dato molto rilievo all'annuncio che Verona avrà presto un servizio bike sharing sul modello di quelli che stanno funzionando in diverse città italiane fra le quali Roma, Torino e Milano.

Nella nostra città si prevedono 250 biciclette prelevabili, tramite una tessera elettronica, da una ventina di stazioni presenti nei punti strategici (stazioni ferroviarie, uffici pubblici, parcheggi ...). La bici prelevata in una stazione si potrà parcheggiare in un'altra. Utilizzarla non costerà nulla nella prima mezz'ora, poi avrà un costo sempre maggiore. Ogni bicicletta sarà, così, disponibile per più persone perché converrà utilizzarla solo per il tempo strettamente necessario.

L'amministrazione, che non è riuscita a beneficiare di un finanziamento regionale che pure era stato istituito ad hoc, investirà nel bike sharing 450.000 euro (il precedente bando di concorso ne prevedeva 250.000 ma non è andato a buon fine).

Se il servizio sarà effettivamente attivato - speriamo - sarà sicuramente un fatto positivo che servirà a far aumentare gli spostamenti in bici nella nostra città. Ci preme tuttavia fare due osservazioni.

La prima. Chi si muove in bicicletta a Verona sa bene che la parola d'ordine per i ciclisti è "arrangiarsi". "Arrangiarsi" per il parcheggio, per la segnaletica che manca e, spesso, per l'impossibilità di muoversi rispettando norme viabilistiche che trascurano i ciclisti o li lasciano in "braghe de tela" proprio nei punti di maggior pericolo. Senza un piano della mobilità che si proponga di rendere effettivamente permeabile la città alle biciclette e più facile la vita dei ciclisti, il bike sharing perderà inevitabilmente buona parte della sua efficacia e del suo appeal.

La seconda. Il bike sharing incide sul-

la mobilità quando il numero di bici disponibili è adeguato.

Il servizio di bike sharing di Lione, la città di 500.000 abitanti che viene spesso citata a modello, è stato istituito nel 2005 con 173 stazioni e 2000 biciclette. Nei due anni successivi stazioni e biciclette sono raddoppiate e gli effetti di un investimento così importante si sono ben visti: i movimenti in bicicletta sono cresciuti dell'80%. Fatte le debite proporzioni, per imitare Lione qui a Verona (250.000 abitanti), dovremmo partire con 1000 biciclette e una novantina di stazioni. Le 250 biciclette veronesi meritoriamente previste, già molte di più delle 48 del bike sharing meno evoluto istituito nel 2004 da Zanotto, sono ancora troppo poche per avere un impatto forte sulla mobilità e rischiano di essere, per la nostra città, poco più di un costoso fiore all'occhiello.

Sin d'ora, ragionevolmente, si dovrebbe assolutamente prevedere la possibilità di aumentarne significativamente il numero di anno in anno.

CONSULTA

In Aprile il Consiglio Comunale di Verona ha deciso che la nostra associazione avrebbe potuto partecipare ai lavori della Consulta della Mobilità. Nonostante ciò l'assessore Corsi ha convocato due riunioni senza invitarci. Abbiamo scritto del nostro sconcerto (la lettera è sul sito) al Presidente del Consiglio Comunale, Pieralfonso Fratta Pasini.

Il Presidente ci ha dichiarato: "Ho ricevuto la lettera. La condivido perché fa riferimento ad un atto di indirizzo espresso dal Consiglio comunale.

Ho già provveduto ad inviare un sollecito all'amministrazione comunale affinché dia attuazione a tale indirizzo. In questi casi, tuttavia, i tempi della trafila burocratica sono un po' lunghi.

Comunque l'amministrazione deve rispondere, specificando i tempi e i modi con cui intende procedere, oppure, nel caso che non intenda dare attuazione alla decisione del Consiglio, ne deve specificare i motivi". Vedremo.

MESSAGGI PUBBLICITARI INGANNEVOLI PROMETTONO LA FELICITÀ: IN AUTO

Pubblicità regresso e zone 30

di Luciano Zamperini



Sproporzioni

È un bombardamento!

I messaggi pubblicitari ci arrivano a frotte come dardi sapientemente scagliati con sottile malizia.

A volte ci sfiorano appena, ma altre ci colpiscono al cuore (credo che Cupido, con il suo arco, non avrebbe saputo né potuto far meglio).

Ci prende allora una sorta di “innamoramento”, un forte bisogno di comprare, di avere.

Non importa poi se il bene acquistato ci servirà veramente, o se il suo valore intrinseco sarà insignificante rispetto al prezzo pagato.

L'imperativo è di possederlo.

La capacità persuasiva della pubblicità è diventata molto forte. Riesce spesso a minare fedi incrollabili o più semplicemente a demolire la capacità di critica. Può persino, lo sentiamo “suggerire” spesso, renderci felici.

Meno male!

Ecco allora il sogno realizzato, il mito raggiunto: la felicità. La felicità magari di credere nella maggior considerazione altrui solo per essere alla guida di una grossa auto.

Una di quelle auto che, a pensarci bene, non capisci a cosa serva nei centri urbani se non ad ammorbare l'aria tre volte di più di una dignitosissima utilitaria.

Frastornati da messaggi pubblicitari quantomeno “bizzarri”, se non al limite dell'inganno, ecco emergere un

certo egocentrismo, una latente maleducazione fino ad annullare qualsiasi forma di rispetto per gli altri.

Questa io la definirei semplicemente “Pubblicità regresso”

Quante le vittime, generalmente i più deboli (...non fisicamente) che convinti di aver raggiunto questa agognata felicità si trovano, orgogliosi, a destreggiarsi tra pedoni e ciclisti nella ZTL anziché, come sarebbe ragionevole, su impervi tratturi.

O quelli che, non potendo permettersi tanto lusso, si accontentano di “pilotare”, al limite della schizofrenia, auto rombanti con alettoni e minigonne che pare, nell'immaginario collettivo, aiutino a cuccare (nda. tacchinare con successo).

Li possiamo osservare condannati, dalla necessità di farsi notare, a correre sempre, a sgommare o al salto delle odiate tartarughe, quelle protuberanze poste solitamente nelle zone 30 per limitare la velocità: un vero fastidio, un intralcio, un pericoloso ostacolo.

Già! Le zone 30 - rare nella nostra città per un'amministrazione il cui pur lodevole intento di “fare” è ancora pervicacemente ispirato, in fatto di mobilità urbana, a concetti ormai vecchi e

SUV in Piazza Erbe



largamente superati - vengono spesso percepite come una insopportabile limitazione della propria libertà.

A me invece, di queste zone 30, ne basterebbe una, una soltanto, ma la vorrei nella testa di ciascuno di noi, un passaggio obbligato per ogni messaggio pubblicitario.

A bassa velocità, facendo appello a quel senso critico che la nostra educazione ci ha dato, potremo certamente analizzarlo meglio.

Così, ad esempio, quando riceveremo uno di quei tanti “spot” che ci offrono costosi prodotti o soluzioni per “mantenerci giovani” potremo, riflettendo con la dovuta calma, ottenere risultati ben più concreti ed economici.

Semplicemente utilizzando un po' più spesso ed un po' di più la nostra bicicletta.

GUIDO ZANDERIGO DIRIGE L'UFFICIO PIANIFICAZIONE E MARKETING DI ATV

Trasporti pubblici e Provincia

di Donatella Miotto



Non solo biciclette. Molte città d'Europa vedono i mezzi di trasporto pubblico locale (TPL) protagonisti nel superamento collettivo delle grandi distanze.

Da noi questo traguardo è ancora lontano. Chiediamoci perché insieme a Guido Zanderigo, dirigente ATV.

L'immagine sociale dell'utente dei bus andrebbe promossa e valorizzata.

Invece sembra che il trasporto pubblico a Verona sia percepito dalla collettività come una scelta "perdente" rispetto alla possibilità di usare la propria auto.

Non è esatto: da tempo si delinea un trend differente fra trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Dopo il boom della motorizzazione privata degli anni '60, che ha dato via all'emorragia di clienti nel trasporto pubblico, i centri metropolitani hanno evidenziato per primi una serie di problemi come traffico, inquinamento e difficoltà di spostamento che rendevano necessario un ritorno al servizio pubblico.

Anche Verona ha subito tale pressione e nel 1994 è stata realizzata una ristrutturazione della rete urbana che ha determinato un'inversione di tendenza ancor oggi in atto. Un simile processo non si è invece ancora realizzato in provincia, ove i principali fruitori del servizio continuano a essere gli studenti e quindi una clientela tendenzialmente 'obbligata'.

Le cause?

Sono molteplici. Prima fra tutte la dismissione nel tempo di alcune infrastrutture provinciali.

Pensiamo alla soppressione delle filovie provinciali, della ferrovia Verona - Caprino (che serviva anche la Valpolicella), nonché la limitazione o cessazione del servizio sulle tratte locali delle FS (come la Verona - Legnago).

In questo modo tutto il TPL corre su strada, dove subisce le limitazioni dovute al traffico, perdendo così rapidità e dunque appetibilità.

In effetti siamo sempre tutti in lotta contro il tempo, e i mezzi extraurbani non comunicano certo velocità.

Purtroppo è vero. Oltre al rallentamento da traffico, vi è anche una commistione di ruoli nel servizio offerto. Questo infatti non può organizzarsi secondo criteri di velocità (e quindi di massima efficienza) seguendo le strade più scorrevoli, perché spesso costretto a tortuosi giri per raccogliere passeggeri distribuiti in frazioni anche lontane dal percorso ottimale.

Così si assolve a un necessario ruolo 'sociale' di garanzia di mobilità, ma a scapito della rapidità che ciascuno pretenderebbe.

Quale potrebbe essere allora una strategia aziendale vincente?

Le risposte vanno diversificate e il TPL deve essere pensato a due velocità; una a finalità "sociale", lenta ma capillare, servita da mezzi proporzionati all'effettiva necessità. L'altra pensata per servire le principali direttrici e i comuni di prima cintura, centri importanti sia per numero di abitanti che per la presenza di servizi primari come ospedali, zone industriali e poli di istruzione: su questi percorsi il servizio deve essere veloce e continuativo, in modo da porsi come reale alternativa al mezzo privato.

Ci saranno investimenti sufficienti?

Purtroppo la pianificazione attuale non

Bus di linee urbane ed extraurbane



Sopra e a fianco bus in città

prevede risorse idonee a questo salto di qualità.

Ma già a breve termine sarebbero possibili accordi tra le diverse amministrazioni comunali della provincia per ottimizzare il servizio esistente senza pesanti aggravii di spesa.

E per il futuro?

Occorre un cambio di mentalità istituzionale che dedichi al TPL l'attenzione che merita, a partire dalla progettazione delle nuove arterie stradali ove sarebbe necessario pensare, almeno nei punti critici, a spazi riservati ai mezzi pubblici.

E poi occorre improntare il servizio a criteri di imprenditorialità, anche rivedendo la politica delle tariffe.

Finché a tariffe bloccate ogni chilometro aggiuntivo si traduce in costi per l'azienda, nessuno ha interesse a migliorare il servizio per ricercare nuovi clienti.

Qualità ed efficienza hanno un costo, ma alla fine il vantaggio - anche economico - è per tutta la collettività.

IL 12 FEBBRAIO TUTTI A PEDALARE ATTORNO ALL'ARENA PER CATERPILLAR

M'illumino di mio: seconda edizione

di Donatella Miotto

Cosa vi ricorda “noi siam come le luciole, brilliamo nelle tenebre”? E “monta sulla bici Mariù, basta che pedali anche tu”? Fochino, fochino. Anzi luce. A dinamo però. Vi torna alla memoria una scena con tanti ciclisti illuminati, che girano intorno all'Arena? Indovinato: era il 13 febbraio, e noi, in una delle nostre versioni più demenzial – creative, abbiamo partecipato a “M'illumino di meno”, Giornata del Risparmio Energetico lanciata dalla trasmissione radiofonica *Caterpillar*, di RAI Radio 2.

Ci saremo anche quest'anno. La sesta edizione della manifestazione, sostenuta da migliaia di ascoltatori e da intere città in Italia e all'estero, segnerà un passo avanti: gli organizzatori vogliono trasformare il noto invito ad un simbolico “silenzio energetico” in una “festa dell'energia pulita per proporre un'accensione virtuosa all'insegna dello sviluppo delle energie rinnovabili”.

E quale energia più pulita e benefica di quella di una mobilità basata sulla bicicletta?

Quale accensione più virtuosa di quella delle nostre luci, che rendono le nostre pedalate serali più sicure?

Il sito dell'evento (<http://milluminodimeno.blog.rai.it>) promette che “nelle piazze spente di tutt'Italia si accenderanno installazioni luminose alimentate a energia rinnovabile o dimostrazioni creative di consumo efficiente per testimoniare il passaggio da un sistema ormai al collasso ad una gestione più illuminata del nostro futuro”. Detto fra noi, modestamente: abbia-



Nelle foto momenti dell'edizione precedente

mo fatto scuola. Non sarà che proprio i nostri manubri illuminati in mezzo a una piazza Brà spenta, lo scorso anno, abbiano suggerito a Caterpillar questa brillante evoluzione? Bene, siamo pronti a ripetere. E a garantire che non solo Roma, ma anche Verona, avrà il suo “concerto” rigorosamente a impatto zero: il nostro co(r)o in bici ha già pronto un vasto repertorio.

A cominciare da “con ventiquattromila bici felici corrono le ore” per finire con “non ti fidar, in bici a mezzanotte, senza le luci non ti fidar”. Ma per farci sentire, servirà una grande partecipazione!

Intanto, mirabolanti installazioni luminose alimentate da motori umani sono allo studio del nostro staff tecnico. Non resta che venire il 12, alle 18 in Piazza Brà a scoprire che diavolo saranno riusciti a inventare.

E poi, a recuperare le energie con una bella cena. A lume di candela, naturalmente.

I testi dei canti

Con ventiquattromila bici

Con ventiquattromila bici felici corrono le ore di un giorno splendido perche' arrivo prima più di te niente bugie meravigliose dichiarazioni appassionante ma solo bici chiedo a te yeh yeh yeh yeh yeh yeh yeh

Con ventiquattromila bici cosi' frenetica è la via in questo giorno di follia ogni minuto è tutto mio niente bugie meravigliose dichiarazioni appassionante ma solo bici chiedo a te yeh yeh yeh yeh yeh yeh yeh

In bici a mezzanotte

Non ti fidar in bici a mezzanotte senza le luci non ti fidar perché perché il buio a mezzanotte riesce sempre a farti scomparir non ti fidar di stelle galeotte che invitano a volersi amar mezzanotte per andar mezzanotte per tornar e pedalar



FOLLOW THE WOMEN: UN'ORGANIZZAZIONE INTERNAZIONALE DI DONNE

Donne in bicicletta per la pace in Medio Oriente

di Mara Bicego

L'appuntamento è per venerdì 9 ottobre a Beirut, Libano. È qui il ritrovo di **Follow the Women**, un'organizzazione internazionale di donne per la pace che propone questo viaggio per prendere coscienza della complessità del mondo Medio Orientale, sostenere le donne e solidarizzare con loro, dare visibilità internazionale alla Palestina e al suo bisogno di pace.

Arriviamo in quindici dall'Italia, dodici "cicliste", di cui sette veronesi, e tre fotografi. Questa che si è svolta dal 8 al 21 ottobre 2009 è stata la quinta edizione della **"Pedal for Peace in the Middle East"**, una pedalata tra Libano, Siria, Giordania e Palestina. L'ideatrice della manifestazione è Detta Reagan, una donna inglese caparbia e tenace nelle idee, sensibile e attenta nei modi. Sapendo che in Medio Oriente le donne non vanno in bicicletta ha pensato che usarla per attraversare questi territori fosse il modo migliore per rendersi visibili, fare notizia e incontrare in modo più diretto le persone.

Ci si ritrova a Beirut con una eccitazione condivisa, sia per chi ha già partecipato in passato e reincontra vecchie conoscenze, sia per chi vive l'eccezionalità della prima volta: 200 donne insieme da più di 30 nazioni diverse per pedalare e sostenere la pace in un'atmosfera assolutamente multiculturale.

L'età delle partecipanti varia tra i 18 ed i 73 anni, cicliste più o meno esperte. Il primo giorno è caratterizzato dalla consegna delle biciclette curata in ogni dettaglio. Ma la manifestazione non è solo pedalare! Raggiungiamo infatti e siamo accolte nel campo profughi di Sabra e Shatila. Il campo è sovraffollato, manca dei servizi minimi e si percepisce tutta la sofferenza del vivere quotidiano. L'incontro con questa realtà ci consente di entrare immediatamente nel cuore del problema dei profughi palestinesi, una moltitudine di persone che vive tra il Libano, la Siria e la Giordania con un unico obiettivo: il ritorno in Palestina.

Il giorno dopo si pedala veramente. Usciamo quindi da Beirut, città con ferite di guerra visibili ovunque, per inoltrarci nella Valle della Bekaa, terra dei patriarchi fertile, coltivata e circondata da colline rocciose.

Dopo tre giorni in Libano la carovana si sposta in Siria dove lo sguardo incrocia il diverso verde degli ulivi e dei limoni con il turchese del mare; siamo in Lattakia.

L'accoglienza è calorosa: folla di persone lungo le strade, applausi, cibo alle soste. Mai visti tanti bambini! All'orizzonte anche pecore e tende beduine. Le donne velate si svelano da vicino e da lontano all'incontro dei nostri occhi solidali.

"Leave the bike on the right"!, questo diventa il nostro slogan dopo che il team italiano viene incaricato dell'ordine ai "pit stop". Ogni attesa, ogni sosta è occasione per cantare, suonare, ballare e gridare insieme per la fine della violenza.

Si prosegue per la desertica Giordania, direzione Amman. Qui i percorsi ciclistici sono nel traffico e... nello smog di una città di tre milioni di abitanti che ovviamente risente del nostro ingombrante passaggio. Forse il modo migliore per essere visibili! Infine una magnifica discesa lunga ben 50 km. Circondate da colline di sabbia e sale color creta arriviamo sulle rive del Mar Morto, a 400m sotto il livello del mare, per godere insieme l'eccezionale esperienza del... galleggiare sotto le stelle.

Il nono giorno varchiamo il confine giordano ed entriamo in Palestina attraverso l'Allenby Bridge: confine israeliano, quindi, passaggio non facilitato. Sperimentiamo così il pesante logorio quotidiano a cui sono sottoposti i palestinesi nel passaggio dei check point per attraversare macchie di terra diversamente occupate. Trascorriamo quattro giorni nei territori palestinesi dove incontriamo le comunità di Jericho, Hebron, Betlemme, Gerusalemme, Al Ram e Ramallah e ascoltiamo le loro istanze in relazione agli insediamenti israeliani e alla confisca della terra perpetrata dagli israeliani al di là di ogni diritto. Il paesaggio di colline rocciose è lacerato dal passaggio del muro che con violenza si insinua ovunque e divide territori, strade, colline, ma anche paesi e giardini.

Il 21 ottobre in una serata culturale con rappresentazioni e danze folkloristiche, l'edizione di **Follow the women 2009** si conclude. Ognuna di noi si avvia verso il proprio paese di provenienza con un nuovo bagaglio di emozioni, di incontri e di consapevolezza. Raccontare e coinvolgere diventano, oltre che un piacere, un preciso impegno per ciascuna perché la costruzione della pace passa anche, o forse molto, attraverso le donne.



IL CONSIGLIERE COMUNALE APRE ALLE RICHIESTE DEGLI ADB

Ederle: per la marcatura fondi dalla regione

di Michele Marcolongo

Per una porta che si chiude c'è una cancellata che si spalanca: se l'assessore al Traffico Enrico Corsi, sta mostrando di abbandonare l'idea di adottare anche a Verona il sistema della marcatura della bici, si apre uno spiraglio nientemeno che dalla Regione, dove l'assessore alla Sicurezza, il veronese Massimo Giorgetti, manda a dire di condividere in pieno l'iniziativa degli ADB e di essere pronto a finanziarla.

Ambasciatore di questa apertura è il presidente della commissione consiliare Sicurezza Stefano Ederle.

Presidente Ederle, nei lavori della commissione sicurezza c'è spazio anche per la tutela dei ciclisti urbani?

Le bici sono indubbiamente uno dei beni più spesso oggetto di furto e, an-



Massimo Giorgetti e Stefano Ederle

che quando vengono ritrovate, non si riescono a restituire al legittimo proprietario perché mancano di segni di identificazione.

Lo sa che gli Amici della Bicicletta hanno proposto al Comune di adottare il sistema della marcatura ma che da giugno aspettano una risposta dall'assessore Corsi?

Sì lo so, e su questo sono già stato interpellato dagli ADB, ai quali sono vicino.

Ho trovato l'iniziativa estremamente intelligente e valida e ho provveduto a contattare l'assessore regionale alla Sicurezza Massimo Giorgetti che ha espresso la volontà di incontrare al più presto il presidente e il direttivo ADB per dare concretezza all'iniziativa.

Quando avverrà questo incontro?

Convocherò una commissione apposita nei primi giorni di gennaio, alla quale verranno invitati l'Assessore Giorgetti, che ringrazio fin d'ora, il comandante della Municipale Luigi Altamura, il sindaco Flavio Tosi e gli Amici della Bicicletta.

Come si può organizzare il sistema di marcatura a Verona?

Vista la disponibilità dell'assessore si dovranno discutere con lui le modalità di finanziamento e l'organizzazione del servizio sul territorio.

MENTRE DAL NOSTRO COMUNE ABBIAMO ANCORA TIMIDE RISPOSTE

Anche a Trento adottata la marcatura

di Paolo Fabbri

Anche il comune di Trento ha deciso di adottare, come hanno già fatto quelli di Venezia, Padova e Vicenza, il sistema di marcatura delle biciclette che prevede la punzonatura del codice fiscale del proprietario sul telaio.

Una buona notizia perchè la diffusione del sistema lo rende più familiare fra le forze dell'ordine e perchè pensiamo che la marcatura, lungi dall'essere la soluzione definitiva contro il furto, può essere decisiva per consentire agli agenti di risalire (come già accaduto diverse volte a Padova e Vicenza) al legittimo proprietario di una bicicletta ritrovata o trovata in situazioni sospette.

Del sistema si è parlato diffusamente nel numero 114 (novembre 2009) del nostro giornale.

Ci sembra particolarmente positivo il fatto che a Trento il comune provvederà direttamente alla marcatura senza bisogno di appoggiarsi a volontari Fiab come in tutto o in parte avviene nelle città venete che hanno sin qui attivato questo servizio. Qui a Verona verrà adottato lo stesso sistema? Il comune offrirà ai cittadini veronesi lo stesso servizio?

Stiamo aspettando una risposta dal giugno 2009: in quel mese ci siamo incontrati tre volte con dirigenti di vari CdR comunali interessati e molto favorevoli ad una possibile attivazione del servizio. Da allora non abbiamo avuto più notizie.

A metà dicembre, per sollecitare una decisione, abbiamo scritto una lettera all'Assessore Corsi (è pubblicata sul nostro sito www.amicidellabicicletta.it).

Della questione abbiamo interessato anche il Consigliere Comunale Ederle (Presidente della Commissione Sicurezza del Comune) al quale abbiamo precisato che noi preferiremmo che fosse il Comune ad attivare direttamente il servizio impiegando personale dipendente.

E ribadita, nel caso in cui questo non fosse possibile, la disponibilità della nostra associazione, una volta finanziato l'acquisto delle apparecchiature necessarie, a provvedere alla marcatura con propri volontari. Sopra l'intervista che ci ha rilasciato.

Bicicletta (apparentemente) abbandonata



COME ABITANTI STORICI DEL QUARTIERE SAN ZENO, DICIAMO LA NOSTRA

Piazza Corrubbio? Ai pedoni!

di Donatella Miotto

Re Perto, fatti trovare! Questa la supplica che saluta passanti e clienti di una storica osteria di Piazza Corrubbio. Solo un reperto di una certa rilevanza archeologica potrebbe infatti fermare i lavori di un parcheggio che nessuno vuole: né gli abitanti, né i commercianti, né l'attuale giunta comunale. Un progetto che non piace nemmeno a noi che, con le nostre sedi, possiamo definirci ormai storici abitanti di San Zeno: si tratterebbe di un'ulteriore infrastruttura a favore delle auto e di un attrattore di traffico in un'area di rilevante pregio storico.

E farebbe sparire gli alberi decennali del giardino pubblico. Dal nostro punto di vista, che tenta di uscire dalla ristrettezza visuale di un abitacolo, i parcheggi sotterranei hanno una certa utilità se esclusivamente pertinenziali, finalizzati cioè a togliere dal piano stradale le auto dei residenti e a liberare piazze e strade in superficie, rendendo lo spazio urbano più fruibile e sicuro per pedoni e ciclisti.

Il parcheggio in questione prevede invece che la metà dei 300 posti previsti sia aperta a tutti. Come sappiamo, centinaia di persone hanno aderito ad un comitato di protesta.

E la città si è accorta di questa piaz-

za: che non è solo il prolungamento di piazza San Zeno, non è solo un incrocio con qualche posto auto, ma offre anche palazzi storici affiancati armonicamente, negozi, bar, trattorie e un piccolo giardino.

Uno spazio quasi vivibile. Quasi. Perché l'uomo vive soprattutto attraverso i sensi ed anche qui, prima del limbo in cui tutta l'area è entrata coi lavori in corso, lo spazio per muoversi era confinato in stretti marciapiedi, lo sguardo incrociava file di auto in coda o parcheggiate e ci si parlava cercando di superare il rumore di fondo dei motori. All'odore dello smog a tassi inaccettabili i nostri nasi si sono purtroppo abituati, qui come altrove.

Certo i gusti offerti dai locali della piazza sono ottimi. Ma vuoi mettere quanto sarebbe più buono un gelato assaporato in tranquillità, mentre i tuoi bambini giocano e corrono qua e là, senza sentirti il cuore in gola per l'ansia di un'auto in arrivo?

Vuoi mettere un aperitivo con gli amici all'aperto, chiacchierando senza dover urlare? Vuoi mettere leggere il giornale in un luogo silenzioso, sentendo il profumo di caffè e brioche invece di quello dei gas di scarico?

E allora, visto che ci siamo, proviamo a guardare un po' più in là anche oltre il no al parcheggio. C'è da scommetterci:

Camminare è il primo desiderio di un bambino e l'ultima cosa che vorrebbe perdere un anziano.

Camminare è un'attività che non richiede sforzi fisici.

È la cura senza farmaci, il controllo del proprio peso senza dieta, ed è il cosmetico che non si trova in farmacia.

È un rilassante senza pillole, una terapia senza psicanalista, ed è la vacanza che non costa nulla.

Camminare è conveniente, non richiede particolari attrezzature, è adattabile ad ogni esigenza ed è un'attività intrinsecamente sicura.

Camminare è naturale come respirare.

(John Butcher)

un'area pedonalizzata diventerebbe un luogo di incontro, dove è più facile e piacevole anche fare acquisti.

Una bella piazza vera, in ogni quartiere, invita a evitare di infilare l'autostrada per arrivare alle piazzette dei grandi centri commerciali, stucchevoli quanto false: luoghi senz'anima... con un cuore pedonale, però.

C'è da scommetterci: la qualità di vita degli abitanti, in una zona libera dal traffico, aumenta. Non sarà un caso se le aree pedonali sono quelle dove è più difficile trovare negozi in vendita (fonte Tecnocasa).

Se Milano (Milano!) anche in vista di Expo 2015, sta puntando sulla mobilità pedonale. L'assessore alla Mobilità e Ambiente Edoardo Croci ha illustrato le iniziative programmate a favore dei pedoni poche settimane fa, parlando del consenso e dell'apprezzamento dei cittadini milanesi.

Non sarà un caso se si è constatato che le isole pedonali, oltre ai benefici per la salute, la qualità della vita, la riqualificazione urbana, producono vantaggi anche di tipo economico: a Monaco di Baviera, per esempio, gli affari sono aumentati del 40%, a Colonia del 30%, a Copenhagen del 32% (fonte: www.aci.it - UITP Millenium Cities Database).

Allora, scommettiamo?

La protesta in Piazza Corrubbio



GLI STALLI A RIDOSSO DELL'ARENA: UN SEGNALE DI DEGRADO E POCA CIVILTÀ

Educare alla bellezza

di Luciano Lorini

"Più ti guardo, più mi piaci", canta Casadei. E qualcuno va rincalzando che "tanto, poi, ci si abitua".

Ma a noi, sognatori, piace ricordare Peppino Impastato, quando diceva che "bisognerebbe educare la gente alla bellezza, contro l'abitudine e la rassegnazione".

Non abbiamo quindi problemi a dire che questi nuovi stalli vicino all'Arena proprio non ci piacciono. Non ci sono piaciuti i primi 12, tracciati dalla giunta Zanotto (lo dicemmo in più occasioni); non ci sono piaciuti gli attuali nella loro prima sistemazione, a ridosso del vallo; non vogliamo abituarci alla loro presenza nemmeno ora che li hanno spostati dall'altro lato della strada. Proviamo a spiegare il perché.

Intanto sono e restano brutti. Molto brutti. E in una città che l'UNESCO ha dichiarato Patrimonio dell'Umanità (che significa "universalità, unicità ed insostituibilità") questo aspetto è tutt'altro che trascurabile. Tra l'altro la cura del patrimonio artistico avrebbe pure una sua valenza economica, alla quale però nessuno pensa.

Come se ai turisti e ai cittadini interessasse solo il lato prospiciente la piazza Bra', supponendo che la nostra Arena possa avere un suo "lato B", inteso

come bene di seconda scelta, rilevante per pochi.

In base a queste affermazioni ci chiediamo perché si siano spesi soldi per la pulizia degli arcovoli posteriori...

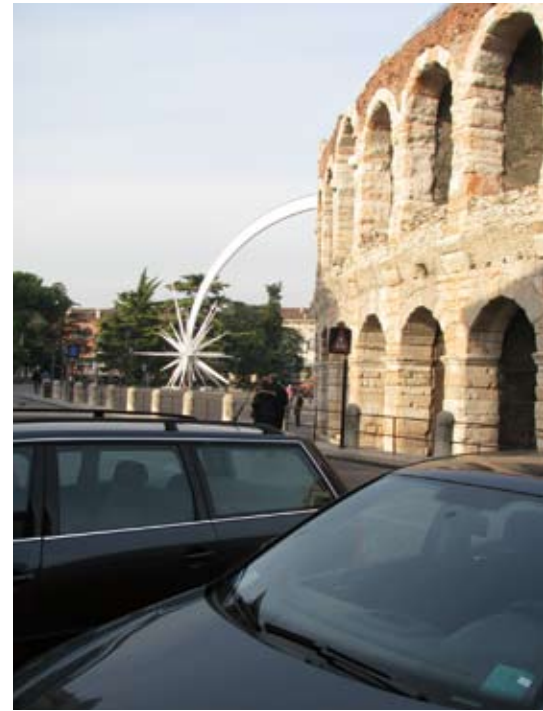
Parlando poi di aspetti legati al modello di mobilità ci spiace constatare che ancora una volta tutto ruota intorno all'automobile.

Per fare posto ai nuovi posti auto si è ridotta a senso unico una strada, sopprimendo una corsia preferenziale che, se è vero che non serviva più agli autobus dopo la pedonalizzazione di via Stella, garantiva comunque il collegamento Municipio-via Stella ai ciclisti, ai mezzi di servizio e ai tassisti (stupisce che non giungano proteste da questo fronte).

Ridurre la permeabilità del centro storico alle biciclette significa compiere un passo indietro rispetto alla direzione di progresso e civiltà che l'Europa ci addita di continuo e che noi ci ostiniamo a trascurare.

È un indice di grave miopia nei confronti della visione di modernità e progresso, quella vera, che qualcuno vorrebbe però venderci storpiata e declinata alla sua maniera.

Come dietro all'Arena, così pure in piazza Brà di fianco al Municipio e a Castelvecchio alla fine delle Regaste di San Zeno, l'obiettivo dell'Ammini-



Auto in sosta in Piazza Brà

strazione è ricavare posti auto. I tre stalli di Castelvecchio messi lì, "sul cantòn", tanto perché "i ghe stava" sono un insulto al buon gusto. Come pure le auto in sosta ai lati di Palazzo Barbieri, quasi dei telamoni a sostegno della scalinata.

Ci è stato raccontato che si tratta di un provvedimento temporaneo, in attesa della riapertura di Piazza Cittadella. Speriamo sia vero; anche se ci permettiamo di dubitare. Noi AdB ci stiamo interrogando su possibili iniziative a sostegno della definitiva cancellazione di tutti gli stalli che offendono i nostri bei monumenti.

In aiuto alla battaglia pro-decoro che qui a Verona, tanto efficace contro bivacchi e vu cumprà, non riesce a contrastare la pigrizia e la maleducazione dei suoi cittadini (un esempio: la sosta selvaggia davanti a Portoni Borsari).

Intanto rinnoviamo la proposta ai nostri amministratori di dimostrare la loro buona fede e l'impegno per la città e l'ambiente, rinunciando da subito al privilegio del parcheggio in Piazza.

L'invito è rivolto a tutti, compreso il Sindaco la cui auto, ad ogni buon conto, non ha bisogno di stalli: fa spesso mostra di sé proprio di fronte alla scalinata di Palazzo.

La vignetta di Giuseppe Luisi



IL GRUPPO SCUOLA ADB ALL'INTERNO DELLA RETE DI COLORO CHE PROMUOVONO L'INIZIATIVA

La mobilità sostenibile per le scuole

di Marco Passigato

Da molti anni nella nostra associazione esiste un "gruppo scuola" che nel tempo ha svolto numerose attività, anche corsi di formazione per insegnanti con il Comune di Verona, passando per la promozione di Pedibus, e nel tempo ha collaborato a numerose pubblicazioni a carattere locale, nazionale, e recentemente con buoni contenuti, all'implementazione del sito <http://www.fiab-scuola.org> che ovviamente vi invito a visitare per avere una panoramica allargata di quante cose si possono fare con le scuole per la promozione della mobilità sostenibile.

In questi anni a Verona e dintorni la situazione della mobilità scolastica attorno alle scuole in alcuni contesti è un po' migliorata: sono stati migliorati i marciapiedi, sono state realizzati numerosi attraversamenti pedonali rialzati, in alcune scuole Pedibus è ormai un'organizzazione stabile e la sensibilità comune sul tema sta aumentando.

Oltre agli Amici della Bicicletta si è attivato anche il Comune di Verona: da un suo monitoraggio risulta che in città circa 350 bambini fanno Pedibus alle elementari in vari quartieri; l'ufficio comunale Ecosportello ha inoltre avviato l'iniziativa Miglia Verdi, finalizzata a promuovere lo spostamento casa-scuola con i mezzi della mobilità sostenibile, coinvolgendo circa 3.000 bambini.

Anche il Dipartimento Prevenzione dell'ULSS 20 di Verona è attivo su questi temi, in particolare con il "Progetto Nazionale di Promozione dell'Attività Motoria" che riguarda anche la mobilità pedonale verso le scuole; inoltre il Dipartimento sta portando avanti su scala locale, regionale e nazionale il progetto "Vado a scuola con gli amici...camminando".

Ci sono anche altre realtà attive ormai da anni a Verona: le scuole medie Paolo Caliari, ove sono stati organizzati un corso

di manutenzione della bicicletta e diverse gite scolastiche in bici in ambito cittadino, sul Mincio e sul Delta del Po; oppure le scuole di Palazzina - Ca' di David, ove da anni è attivo un tavolo permanente sulla mobilità sostenibile con genitori, Comune, Ulss, Circostrizione.

Queste cose crescono e vivono grazie alla "passione" di insegnanti delle scuole che sono anche socie Adb.

In questi anni dunque il panorama è migliorato, ma davanti alle scuole le auto sono sempre ammassate, creando situazioni spesso pericolose.

Si possono dunque fare ancora molte cose; in particolare come Adb abbiamo intenzione di contattare l'Ufficio Scolastico Provinciale per essere partner e per proporre loro alcune iniziative attinenti al Patentino o un specifico corso di formazione per insegnanti, come ha già fatto la FIAB a Mestre, Lodi e Como.

Che altro si può proporre come Associazione da realizzare tramite i nostri soci?

Scuola dell'infanzia: far giocare i bambini con la bici.

Scuola primaria: aiutare a far nascere qualche bicibus, fare assistenza a qualche gita scolastica in bicicletta, come già accaduto in numerose scuole; aiutare a realizzare dei piccoli laboratori per insegnare ad aggiustare la bici.



Scuola secondaria di primo grado: aiutare a sviluppare iniziative come sopra adattandole ai più grandi (gite, bicibus, laboratori) e integrare il corso per il Patentino.

Scuola secondaria di secondo grado: integrazioni al Patentino, ricerche su pregi e difficoltà della mobilità in bici ed altre mobilità, iniziative tese a far innamorare i giovani ai temi ambientali ed in particolare alla mobilità sostenibile.

Su questi temi abbiamo programmato un incontro per l'11 febbraio al quale inviteremo cittadini interessati e disponibili, soci, genitori, nonni, insegnanti: tutti possono dare un prezioso contributo per attivare iniziative che migliorino la vita nella nostra città ed educino le giovani generazioni.

Immagini di "Pedibus" a san Bonifacio



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

Cierre Grafica	Cierre Edizioni
tel. 045 8580900 - fax 045 8580907 grafica@cierrenet.it	tel. 045 8581572 - fax 045 8589883 edizioni@cierrenet.it
Cierrevecchi distribuzioni editoriali	
tel. 049 8840299 r.a. - fax 049 8840277 distribuzione@cierrenet.it	
www.cierrenet.it	

TOMASI

Accademia Maestri Pasticceri Italiani

Corso Milano, 16/A - 37138 Verona - Tel. 045 574017

INTERVISTA AL PRESIDENTE DI VENETO STRADE SULLA CICLABILITÀ REGIONALE

Vinerbini: per la bici si può fare di più

di Michele Marcolongo

A prestare orecchio alle esigenze dei ciclisti veronesi è intervenuto in queste settimane un personaggio apparentemente insospettabile.

Si tratta di Gastone Vinerbini, sindaco di San Pietro di Morubio ma soprattutto presidente di Veneto Strade, la società della Regione deputata alla realizzazione di importanti opere stradali. Insospettabile perché spesso le opere stradali vengono progettate senza tener conto delle esigenze dei ciclisti. Ma per Vinerbini, che coltiva la passione della bicicletta, la segregazione di cui soffrono i ciclisti non è del tutto insanabile.

Presidente Vinerbini, dove va in bicicletta?

Diciamo che sono un ciclista dell'ultima ora, nel senso che da un po' di tempo uso la bicicletta al sabato e alla domenica, cercando di utilizzare le piste della nostra Provincia: quelle del lago di Garda, la pista dell'Adige e quelle disponibili qui nella Bassa veronese.

C'è contraddizione tra la sua passione di ciclista e il suo mestiere di costruttore di strade?

Non direi. È pur vero che le opere vengono progettate primariamente per il traffico a motore però Veneto Strade ha realizzato anche delle ciclabili, come la Calalzo-Cortina o la pista di Torri del Benaco. Ultimamen-



Il presidente con il logo di Veneto Strade

te, poi, si punta molto sul recupero della vecchia viabilità piuttosto che costruire nuove piste. Comunque è vero che raramente si tiene conto dei diritti dei ciclisti, per tutta una serie di ragioni: per carenza di fondi; perché la programmazione di strade e piste ciclabili sono separate tra loro e perché spesso si fa riferimento a progetti datati. Mi piacerebbe occuparmi di più di piste ciclabili.

Da dove deriva, secondo lei, questa mancanza di attenzione?

Compito di Veneto Strade è quello di realizzare i progetti che vengono redatti nell'ambito di una programmazione che è di competenza degli enti

locali. Però bisogna dire che negli ultimi decenni qualcosa si è fatto, non siamo più negli anni settanta, quando i piani di lottizzazioni quasi non prevedevano nemmeno i marciapiedi. Le amministrazioni comunali sono sempre più sensibili ai collegamenti ciclabili. Merito vostro, come associazione; merito di chi usa sempre più spesso la bici e merito anche della politica.

Spesso i Comuni lamentano che non hanno soldi...

È vero, ma ci sono anche in fondi comunitari da utilizzare nell'ambito dei piani provinciali. Si devono cogliere tutte le opportunità.

Ultimamente gli Amici della Bicicletta hanno sollevato il problema delle tante rotonde presenti in provincia.

Che cosa ne pensa lei?

Il problema indubbiamente esiste, tanto più che rotonde vengono sempre più spesso impiegate anche sulla viabilità secondaria, risultando pericolose ai ciclisti in fase sia di immissione che di uscita.

Bisognerebbe creare delle protezioni per i ciclisti, anche con dei semplici cordoli, che non rappresenterebbero una grande spesa. Anche questa è una cosa da portare all'attenzione di chi si occupa di programmazione.

Un altro problema riguarda la cosiddetta nuova Grezzanella, che taglia in almeno un paio di punti il vecchio itinerario, molto frequentato dai ciclisti.

Anche questo è un problema reale, che mi sono assunto l'impegno di verificare con il presidente degli Amici della Bicicletta Paolo Fabbri. La strada vecchia risulterebbe effettivamente interrotta in alcuni punti.

Contiamo tuttavia di evitare che ci siano interruzioni per i ciclisti: stiamo eseguendo un sottopasso per le aziende agricole che subiranno l'interruzione dei fondi e possiamo sfruttare anche le strade poderali realizzate per i mezzi agricoli. Resta poi da verificare l'attraversamento in corrispondenza di una rotonda.

Si iscriverebbe agli Amici della Bicicletta?

Può darsi, non è un'associazione politica, vero?

Lavori in rotatoria



SERVONO INTERVENTI URGENTI PER ATTRAVERSAMENTI IN SICUREZZA

Rotatorie: per i ciclisti sono un problema

di Marco Tosi

Le rotatorie sono pericolose per noi ciclisti, perché spesso nel loro attraversamento la nostra presenza è trascurata, ed è tanto più pericolosa quando queste sono a più corsie, attraversate da traffico pesante, intenso e con velocità di percorrenza elevate.

Questo richiede che si intervenga con urgenza sull'argomento dotando le rotatorie di infrastrutture che garantiscano il transito in sicurezza dei ciclisti su tutti i rami della rotatoria.

Ad esempio è urgente intervenire nella **rotatoria in costruzione a Sega di Cavaion** che è passaggio obbligato:

- per migliaia di cicloturisti che ogni anno percorrono gli itinerari che spaziano tra la Città, la Valpolicella e il Baldo-Garda;
- per chi dalla Valpolicella vuole raggiungere la ciclabile del "Biffis", la ciclabile 2x4, e la strada ciclabile Bardolina;
- per chi dalla località di Gaium va verso la Sega e Pol, e viceversa, lungo il percorso cicloturistico europeo della Via Claudia Augusta. Su questo tracciato ogni anno passano centinaia di cicloturisti tedeschi austriaci e svizzeri. Il percorso è pubblicato per le edizioni Kompass ed Esterbauer in più lingue ed è stato finanziato tra gli altri dalla Regione Veneto;
- per chi dalla Valpolicella (o verso la Valpolicella) segue qualsiasi percorso cicloturistico o itinerario (compresi gli itinerari che noi AdB stiamo editando con Tappainer con il patrocinio della Provincia) o qualsiasi ciclabile progettata o da progettare, o si voglia collegare alla quasi ultimata ciclabile del "Biffis", o proseguire verso il Lago di Garda o il Baldo;
- per chi voglia raggiungere la Val del Tasso, già percorso MTB, dove è stato richiesto il recupero del tracciato della vecchia ferrovia;
- per chi in bici utilizzi la vicina stazione ferroviaria di Domegliara.



Ciclabile interrotta alla rotatoria di Bure

Bisogna intervenire anche nella costruenda **rotatoria di Piovezzano** perchè:

- dista poche decine di metri dalla ciclabile del Biffis: normalmente questo punto è frequentatissimo dai ciclisti che si recano sul lago di Garda o sulla ciclabile del Biffis o verso la Valpolicella
- è vicina alla ciclabile della strada Bardolina, (qualche chilometro), è quindi prevedibile un grande flusso ciclistico tra le due ciclabili (Biffis e strada Bardolina)
- da essa si raggiunge la strada per Pol, molto frequentata dai ciclisti anche perché sul percorso cicloturistico europeo della Via Claudia Augusta.

Emblematica fra tutte è la **rotatoria tra Bure e San Pietro In Cariano**, a due corsie, interessata da traffico pesante, percorsa a velocità elevate, la quale interrompe una ciclopedonale bidirezionale, proprio dove servirebbe invece un attraversamento sicuro fra i due paesi di Bure e San Pietro In Cariano, che distano poche centinaia di metri.

Si finisce così per frazionare il territorio limitando non solo la possibilità di movimento di ciclisti e pedoni, ma negando anche lo sviluppo del cicloturismo: una risorsa che sta arricchendo gli operatori turistici delle provincie a nord di Verona (Trento e Bolzano) e delle provincie a sud (Mantova ed Emilia)



Traffico pesante alla rotatoria di Santa Maria

UTILI CONSIGLI PER RESPIRARE MENO ARIA "SPORCA" POSSIBILE

Pedalare nelle città inquinate

di Susanna Morgante

Sono stata intervistata dalla giornalista Silvia Zamboni per un libro che uscirà nei prossimi giorni, "Rivoluzione bici" (ed Ambiente). Parla del ciclista urbano e di come non arrendersi alla prepotenza dell'auto.

Mi ha fatto alcune domande su cosa succede da un punto di vista sanitario a chi pedala nell'inquinamento.

Le riassumo in anteprima per Ruotalibera.

Siamo tutti convinti ciclisti urbani ma anche noi, e figuriamoci i cittadini "normali, ci chiediamo con apprensione: d'accordo, pedalare fa bene alla salute perché è piacevole e muovendoci combattiamo l'infarto, l'obesità, il diabete, i tumori.

Ma... l'aria inquinata che si respira in mezzo al traffico dove la mettiamo? Non sarà che pedalare in città, dato che non viviamo nel migliore dei mondi possibili in cui il ciclista si muove tra piste ciclabili immerse nel verde e zone pedonali in cui bambini e anziani passeggiano in mezzo ai piccioni, faccia più male che bene al nostro corpo?

(Alla nostra anima no di certo... "Porto a spasso il bambino che è in me", ci ricorda con arguzia il grande Altan.)

Allora, prima di tutto in medicina bisogna sempre guardare l'effetto "globale" più che i singoli effetti parziali su questo o quell'organo, questa o quella funzione.

Una prima risposta ce la dà quindi uno studio su 30.000 residenti a Copenhagen che è andato a vedere gli effetti sulla longevità di una serie di comportamenti quotidiani legati al movimento; ebbene, le persone che usavano la bicicletta avevano addirittura una riduzione del 39% del rischio di morte prematura.

E non stiamo parlando di chi pedala ore e ore ogni giorno, ma di normali cittadini che scelgono la bici negli sposta-

menti quotidiani. Quelli dello studio usavano la bicicletta in media 3 ore alla settimana.

Per venire alla questione specifica dell'inquinamento, bisogna sfatare un mito: dentro l'abitacolo dell'auto i polmoni non respirano aria più pulita di quella esterna, anzi è vero il contrario. Che l'aria all'interno delle automobili sia più inquinata lo afferma la Comunità Europea (vedi dépliant sul sito http://www.fiab-onlus.it/tecnica/cycling_it.pdf) e uno studio effettuato ad Amsterdam ha rilevato ad esempio concentrazioni di CO di 2600 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nell'aria respirata dai ciclisti e di 6700 in quella all'interno delle auto (Exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants).

Ciò non toglie che sia ovviamente meglio respirare meno aria inquinata possibile e che si possano seguire degli accorgimenti per ridurre l'esposizione.

Non tanto attraverso l'uso di mascherine, che difficilmente riescono a filtrare le particelle più piccole, le più dannose per la salute. Quanto piuttosto attraverso una scelta il più oculata possibile dei percorsi e degli orari di spostamento (evitare le ore di punta) e soprattutto attraverso l'allenamento.

Il problema del ciclista è che anche se respira aria meno inquinata ha una accelerazione del respiro dovuta allo sforzo. A riposo inaliamo dai 6 ai 9 litri di aria al minuto, che diventano 60 durante l'attività moderata e 130 con quella intensa.

Allora in pratica: nelle ore di punta scegliere i tragitti e non forzare sui pedali; per chi comincia a usare la bici, aumentare con molta gradualità lo sforzo specie in città; e soprattutto, una volta incominciato, usarla sempre.

Solo così otterremo un progressivo allenamento e quindi (a parità di tempo, distanza e pendenza) uno sforzo contenuto e una minor quantità di inquinamento respirato.



AUMENTA L'OFFERTA DI OCCASIONI FORMATIVE PER I SOCI

Corsi di formazione nel 2010

Redazionale

Visto il successo delle analoghe iniziative prese negli anni scorsi, abbiamo pensato di ripetere anche nel 2010 l'offerta di corsi e incontri di formazione riservati ai soci.

Un primo corso in tre serate su GPS e carte elettroniche riservato ai capi gita e ai soci del direttivo si svolgerà tra fine gennaio e i primi di febbraio (27.1 - 3.2 e 10.2) per ripetersi, aperto questa volta anche agli altri soci, a fine aprile (27.4 - 4.5 - 11.5, posti limitati, iscrizioni a partire dal 15.4).

Abbiamo pensato a questo corso perchè i navigatori satellitari per biciclette sono sempre più diffusi e perchè vorremmo costituire un data base delle tracce via via selezionate dai nostri soci.

In febbraio, l'11, abbiamo pianificato un incontro cui teniamo molto: il gruppo scuola si è proposto di riunire i soci insegnanti e genitori interessati a rilanciare il tema della mobilità sostenibile in ambito scolastico: si parlerà di bimbibici, vado a scuola da solo e di patentino...

In marzo, il 2, organizzeremo un incontro su due temi che a noi sembrano particolarmente interessanti: il resoconto sul censimento qualitativo e quantitativo delle ciclabili veronesi (un bel lavoro che abbiamo ormai quasi concluso e che servirà da base per

motivare le nostre richieste all'amministrazione) e sulla pianificazione in corso per la rete delle piste ciclabili della Regione Veneto (un lavoro importante che la Regione ha affidato alla Fiab).

Ancora in marzo Quirino Maestrello, un signore che viaggia da molti anni sempre "armato" di carta e matita, ci insegnerà a schizzare un paesaggio, delle architetture: il viaggio lento diventa ancora più bello se ci si ferma a disegnare...

Il corso di "cicloschizzi" sarà il 4, l'11 e il 18 marzo (iscrizione in sede dal 22 febbraio, max 8 posti).

Anche nel 2010 (30.3 - 6.4 - 13.4 - 20.4) terremo l'ormai tradizionale, seguitissimo, corso di cicloturismo (al quale potranno iscriversi anche i soci Legambiente) (max 40 posti, iscrizioni dal 15 marzo 2010): quattro serate durante le quali si parlerà di viaggi, di pianificazione, di postura, di alimentazione, e di equipaggiamento.

Si faranno anche prove pratiche di riparazione (camera d'aria, catena ...).

L'ultima serata sarà l'occasione per parlare dell'associazione e dei suoi obiettivi in fatto di cicloturismo e di promozione della bicicletta in ambito urbano.

Tutti questi incontri inizieranno alle ore 21.00.

Se sei interessato per ulteriori informazioni consulta il programma annuale o telefona in sede (045.800.44.43).

Una lezione nel 2009



IMPORTANTE INIZIATIVA
DEGLI ADB
PER L'EDUCAZIONE STRADALE

Il codice in bicicletta diventa un corso

di Luciano Zamperini



Andare in bicicletta è proprio così pericoloso? Io non lo credo proprio!

Certo che viaggiare in equilibrio su due ruote, senza il riparo di una robusta carrozzeria, né di air-bags o altre protezioni pone indubbiamente, ed aggiungerei naturalmente, dei limiti.

Occorre allora appellarsi a poche norme di buon senso, di prudenza e fare molta, ma molta attenzione. Ecco, in sostanza vorremmo semplicemente richiamare l'attenzione su poche cose, solo le principali. Qualche regola del Codice non del tutto ovvia o dimenticata e qualche espediente per rendere più sicura una distensiva quanto salutare pedalata.

Un paio di serate per sottolineare quanto sia importante circolare consapevoli dei nostri diritti ma anche e, soprattutto, dei nostri doveri. Un po' di ripasso giusto per non inveire a sproposito o, magari, per non farci "beccare" in una evidente quanto imbarazzante situazione da fallo da rigore.

Una istruttiva, almeno nelle nostre intenzioni, ed anche divertente chiacchierata che ci permetta, guardandoci allo specchio, di fare un po' di autocritica per poter circolare più consapevolmente e, nei limiti del possibile, in maggior sicurezza.

Il calendario delle serate è pubblicato nelle pagine centrali, altre informazioni in segreteria.



Gite e appuntamenti di inverno

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

 Gite in bicicletta

 Mountain bike

 Iniziative/Corsi

venerdì 22 gennaio

iniziativa

Viaggiando in bici nel mondo

Follow the women (segui le donne).
Pedalando per la pace in Libano, Siria,
Giordania e Palestina.

Ore 21 presso il Circolo Dipendenti
Unicredit, Via Rosa 7

Presentano: Adriana, Antonella,
Emanuela, Mara, Marisa degli AdB
di Verona - Aperta a tutti

giovedì 11 febbraio

corso riservato ai soci

La mobilità sostenibile per le scuole: esperienze possibili.

Informazioni in sede
Marco Passigato e Elisa Casarotti

venerdì 12 febbraio

Iniziativa

M'illumino di mio

220 volt il giro dell'Arena, nell'ambito
dell'iniziativa "M'illumino di meno"
indetta dalla trasmissione di RAI radio
2 Caterpillar

Aperta a tutti - Informazioni in sede

venerdì 19 febbraio

iniziativa

Viaggiando in bici nel mondo

Viaggiando in bicicletta alla scoperta
delle repubbliche Baltiche

Ore 21 presso il Circolo Dipendenti
Unicredit, Via Rosa 7

Presenta: Antonella Vial AdB Padova
Aperta a tutti

sabato 20 febbraio

iniziativa

Assemblea Annuale

Assemblea dei Soci per l' annuale
verifica sulle attività svolte e sui
progetti futuri.

Approvazione del bilancio ed elezione
delle Cariche Sociali.

Ore 15 -19, presso il Circolo
Dipendenti Unicredit, Via Rosa 7.
Riservata ai soci

sabato 27 febbraio

Pedalata Ciclosofica

da definire

Breve bicicletata di mezza giornata,
nei dintorni di Verona.

Incontreremo persone straordinarie ed
uniremo, al movimento fisico, natura e
cibo per la mente.

Informazioni in sede

Partenza dalla sede 9,00 rientro 13 ca.

Riservata ai soci

Accompagnatrice: Donatella Miotto

domenica 28 febbraio

cicloescursione

Pedalando verso la primavera

Uscita di inizio stagione per toglierci
la ruggine dell'inverno.

Il pranzo è previsto in agriturismo o
trattoria.

Riservata ai soci.

Iscrizioni in sede dal 20 febbraio.

Partenza dalla sede

Posti: max 35

Orario: part. 9.30 rientro 16,30

Km 45. Difficoltà 2 ●●○○○

Accompagnatrice: Tiziana Zamboni

martedì 2 marzo

iniziativa

Qualità e quantità del sistema ciclabile a Verona e nel Veneto

Due temi attuali in una serata.

"Come sono le ciclabili urbane di
Verona?"

I risultati della nostra indagine.

"Qual è la situazione delle piste
ciclabili a lunga percorrenza nel
Veneto?"

Aperta a tutti. Informazioni sede

Relatori: Marco Passigato e
Luciano Lorini

giovedì 4 marzo

corso

Cicloschizzi prima serata

Gli schizzi di viaggio di Quirino
Maestrello sono molto belli.

Impareremo un po' della sua tecnica

per associare la bicicletta al disegno.

Dalle ore 21 alle ore 23 in sede.

Riservato ai soci.

Iscrizioni in sede dal 22/02/10.

Relatori: Paolo Fabbri e

Quirino Maestrello

venerdì 5 marzo

iniziativa

Viaggiando in bici nel mondo

Da Venezia a Monaco lungo le antiche
vie Romane.

Ore 21 presso il Circolo Dipendenti
Unicredit, Via Rosa 7

Presenta: Antonio Dalla Venezia,
Presidente FIAB

Aperta a tutti

domenica 7 marzo

ciclomanifestazione

Giornata Nazionale ferrovie dismesse: Tra Ceraino e Peri

Informazioni in sede

La nuova galleria di Ceraino ha
dismesso oltre 5 Km di sede
ferroviaria in posizione fantastica che
potrebbe diventare una ciclabile.

Partenza dalla sede alle 9,30 e rientro
alle 16,30

Aperta a tutti.

Pranzo al sacco

Km 70. Difficoltà 2 ●●○○○

Accompagnatori: Marco Passigato e
Guido Dosso

giovedì 11 marzo

corso

Cicloschizzi seconda serata

Gli schizzi di viaggio di Quirino
Maestrello sono molto belli.

Impareremo un po' della
sua tecnica per associare la bicicletta
al disegno.

Dalle ore 21 alle ore 23 in sede.

Riservato ai soci.

Iscrizioni in sede dal 22/02/10.

Relatori: Paolo Fabbri e

Quirino Maestrello

Gite e appuntamenti di inverno

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

sabato 13 marzo

Pedalata Ciclosofica

da definire

Breve bicicletata di mezza giornata, nei dintorni di Verona.

Incontreremo persone straordinarie ed uniremo, al movimento fisico, natura e cibo per la mente.

Partenza dalla sede 9,00 rientro 13 ca. Riservata ai soci - Informazioni in sede
Accompagnatrice: Donatella Miotto

domenica 14 marzo

cicloescursione

Città d'arte

Visita ad una città d'arte del circuito

delle Città della Pianura Padana che aderiscono all'iniziativa.

Riservata ai soci - Informazioni in sede
Gabriella Formilli

giovedì 18 marzo

corso

Cicloschizzi terza serata

Gli schizzi di viaggio di Quirino Maestrello sono molto belli.

Impareremo un po' della sua tecnica per associare la bicicletta al disegno.

Dalle ore 21 alle ore 23 in sede.

Riservato ai soci.

Iscrizioni in sede dal 22/02/10.

Relatori: P. Fabbri e Quirino Maestrello

sabato 20 marzo

cicloescursione

Bici e Bio in Valpolicella: San Giorgio Ingannapoltron

In Valpolicella su strade secondarie e di poco traffico con salita da Gargagnago a San Giorgio ingannapoltron.

Al ritorno sosta al mercatino biologico di Arbizzano

Partenza 8,30 rientro 13,30 circa
Km 50.

Difficoltà 3 ●●●○○

Sergio Pasetto e

Marco Tosi

GLI ADB IN FESTA A MONTORIO IL 24 E 25 OTTOBRE SCORSO

Bilancio positivo per la prima Festa di Ruotalibera

di Francesca Gonzato



Volontari "pronti" al servizio

Una festa: se si fa una festa è perché c'è qualcosa da festeggiare!

E noi Amici della Bicicletta di Verona che cos'abbiamo da festeggiare? Una città sempre più asfissata dai gas di scarico degli autoveicoli che la intasano a tutte le ore del giorno? La mancanza di una rete efficiente di piste ciclabili?

L'assenza di una progettualità lungimirante che faccia di Verona una città a misura di pedoni, ciclisti, anziani, bambini? La nostra immotivata esclusione dalla Consulta sulla Mobilità, che ci impedisce di portare un prezioso contributo di idee ed esperienze?

Be', se pensiamo a tutto questo c'è davvero poco da festeggiare, anzi, viene quasi da piangerci addosso!

Ma se abbiamo deciso comunque di far festa è perché siamo soddisfatti della bella realtà della nostra associazione: 1816 soci che condividono le stesse speranze in una Verona sempre più sgombra dalle auto e amica di pedoni, ciclisti, utenti dei mezzi pubblici; che si attivano nelle varie zone della città

e della provincia per dar vita a iniziative di sensibilizzazione su mobilità e salvaguardia dell'ambiente; che amano stare insieme pedalando alla scoperta degli angoli più belli del nostro territorio; che condividono il gusto di fare le vacanze in sella alla loro bici in giro per l'Italia e l'Europa...

La prima edizione della nostra festa si è svolta il 24 e 25 ottobre presso il Circolo Arci di Montorio, e a detta di chi è venuto è stato proprio uno stare insieme piacevole e ricco di eventi: l'apertura delle iscrizioni per il 2010, l'interessante intervento del presidente nazionale Fiab, Antonio Dalla Venezia, la marchiatura antifurto di molte biciclette, i resoconti video di viaggi in bicicletta, l'angolo letterario con racconti di bicicletta, la scoperta di come nasce "Ruotalibera" con le magie di Franco al computer, le passeggiate tra le risorgive di Montorio con l'accattivante guida del Bepo... e poi anche semplicemente ritrovarsi, conversare, mangiare insieme.

Abbastanza per convincere chi quest'anno non è venuto a non perdersi la seconda edizione della festa nell'ottobre 2010?

L'angolo letterario con Stefano Cieno



LA VITA DEI CICLISTI GIAPPONESI È DIFFICILE, PIÙ O MENO COME A VERONA

Jitensha de ikimashō

di Melissa Merlin

La creatività alla guida e la libera interpretazione delle norme stradali sono, si sa, un carattere fondante del popolo italico.

Dovrei quindi esserci abituata, a ben vedere. Se poi consideriamo anche il vecchio adagio che recita "tutto il mondo è paese", non so davvero di cosa io debba stupirmi. Ma arrivare dall'altra parte del pianeta, nell'avanzatissimo Giappone, e addirittura stupirmi della viabilità locale, quello no, non l'avrei creduto possibile.

Naturalmente non parlo di treni e metropolitane, come da stereotipo perfetti.



Ombrello autoreggente

Avete pur sempre tra le mani Ruotalibera! Quindi, chiaramente, il mio resoconto parlerà delle biciclette e delle loro odiate controparti a 4 ruote.

Il primo vero contatto con il mondo della strada è avvenuto in quel di Kyoto. Inizialmente si è trattato di pura osservazione (e già lì qualcosa non mi tornava), ma l'amore per il pedale mi ha spinto presto a noleggiare una due ruote per vedere la città nel mio stile preferito: sudandomela!

E, se considerate che buona parte dei siti di interesse turistico sorge in cima a una salita, posso dire che me la sono guadagnata alla grande.

Ma non è questo il punto.

Il punto è: dove devono transitare le biciclette, sulle strade giapponesi?

La risposta... beh, la risposta non so darvela. O forse la risposta è: ovunque sembri loro opportuno.

In qualità di straniera ignorante, ho cercato di seguire al meglio la segnaletica, onde evitare di incappare nell'ira funesta della municipale di Kyoto.

Grazie al cielo i cerchi blu che indicano che il marciapiede è ad uso misto ciclo-pedonale superano la barriera linguistica e risultano molto comodi!

Sì, certo, se non fosse che i pedoni, completamente incuranti di qualsivoglia pericolo, vagano a caso diventando birilli di un folle slalom.

Il dramma vero però inizia... quando il marciapiede finisce! O quando diventa tanto stretto da non permetterne l'uso misto. Nella mia ignoranza, riesco a leggere gli ideogrammi di "bicicletta", ma non tutto il resto.

Che fare? Dice di portarla a mano?

Di buttarsi in strada tenendosi più al bordo possibile? Di andare dall'altra parte? O sarà semplicemente un divieto di parcheggio??? Mistero.

La cosa più ragionevole è di fermarsi e osservare cosa fanno gli autoctoni, no? Anche perché si tratta di una strada urbana di scorrimento, robe rischiose...

E gli autoctoni... fanno di tutto!

C'è chi insiste a pedalare sul marciapiede, chi in effetti scende e la porta, chi si lancia tra le macchine, chi mi viene incontro sulla carreggiata in direzione opposta, e non ho la più pallida idea di chi debba stare dove.

Studenti liceali a Himeji



Parcheggio selvaggio a Osaka

E gli autisti chiaramente fanno la loro parte. Pare usanza comune fermarsi a bordo strada senza alcun preavviso, e lasciare che gli altri ti schivino con maestria, bici incluse. Pazzesco!

Fortuna vuole che le macchine in Giappone non siano poi così numerose e aggressive come da noi, e soprattutto siano molto più lente. E fondamentale "la prendono con filosofia", una filosofia tutta orientale, davvero!

Autisti, ciclisti e pedoni ugualmente, mai sentito un grido, un insulto, un clacson, mai che qualcuno si giri, si stizzisca, ti scampanelli. Vivi e lascia vivere, circola e lascia circolare.

Ognuno per sé e Dio per tutti (qualunque sia il dio della strada da queste parti).

Per farla breve, tra grida e risate, io e la mia compagna di viaggio abbiamo fatto la maggior parte della strada a piedi, trascinandoci dietro le bici, rischiando la vita ogni volta che tentavamo di pedalare, ma divertendoci come delle pazze. Come ogni buon cicloturista!

Questo purtroppo è tutto per quel che riguarda l'esperienza diretta.

Nello spostarmi prima ad Osaka e poi a Tokyo ho dovuto necessariamente tramutarmi da *Amica della Bici* in *Amica del Cammino* e *Amica del Treno*.

Ho però continuato ad osservare i ciclisti intorno a me, e ne ho ricavato dati molto interessanti.

L'uso principale che si fa della bici, in queste grandi città, è quello dello spostamento casa-stazione, ma non è certo l'unico.

Spesso si vedono madri (anche in eleganti tenute da ufficio) sfrecciare verso gli asili con bambini incastrati in fantasiosi seggiolini. Frotte di studenti in divisa tornano verso casa sulle loro due ruote, magari uno davanti che pedala e uno dietro sul portapacchi.

Le casalinghe di mezza età girano con ombrelli parasole fissati al manubrio e sovra-manopole in tessuto in cui infilano le mani per non abbronzarle (ma quante ne sanno?!). I gitanti della domenica in bici si sprecano.



Coprimanopole in pizzo

Ma ciò che apprezzo di più, al di là dell'uso in sé della bici, è tutto ciò che ci sta intorno. Di necessità virtù, e se proprio dobbiamo girare sempre su due ruote, perchè non possiamo avere un'auto (se non m'inganno, la legge proibisce di possedere una macchina a chi non dimostri di avere un parcheggio dove metterla, e sono davvero pochi), allora facciamolo in grande stile.

Mai visti tanti modelli di bicicletta in vita mia! Posso assicurarvelo! Le vetrine dei rivenditori sono una gioia per gli occhi! Le mie preferite sono quelle pieghevoli, trasportabili in una borsa.

Mai visti tanti parcheggi, e tanto grandi, in prossimità delle stazioni, sempre strapieni, da mattina a sera.

E soprattutto, mai viste tante riviste in edicola che parlino di bici! Altro che "Itinerari in Bicicletta". C'è il giornale della mountain bike e della bici da corsa, ovvio. Quello dei viaggi, certo.

Ma anche quello della moda da bici per la stagione corrente, con i nuovi modelli di giacche, pantaloni e galosce accanto ai telai di ultima generazione, e l'attore famoso che posa per le foto. E, non poteva mancare, la rivista delle cicliste donne fashioniste.

Vi lascio con alcuni siti che potrebbero interessare a chi volesse organizzare un



Buffa segnaletica a Kamakura

viaggio in bici per il Giappone (purtroppo sono in inglese!).

Valutate l'ipotesi di portare con voi la sottoscritta, mi raccomando.

www.kancycling.com

www.japancycling.org

Ma il mio preferito è questo video di YouTube (attenzione a digitarlo correttamente!):

www.youtube.com/watch?v=wE4fwvTBtno

E se vi state chiedendo ancora cosa mai sia il significato del titolo, ovviamente è "andiamo in bici!".

Di più non ho imparato, per ora...

LE DICHIARAZIONI A RUOTALIBERA SMENTITE DALLE AZIONI SUCCESSIVE

Le promesse mancate dell'Assessore Corsi

Ruotalibera 113 Settembre 2009

Corsi: "Comunque avremo modo di discutere di tutto, caso per caso, nella Consulta della mobilità, a cui gli Amici della Bicicletta sono stati finalmente ammessi, e che io convocherò per questo mese".

L'11 settembre 2009 l'assessore ha effettivamente convocato la Consulta ma, curiosamente, si è dimenticato di noi. Ops!

Ruotalibera 103 Gennaio 2008

Corsi: "Su una cosa ci vogliamo differenziare da Zanotto: non vogliamo realizzare ciclabili a tutti i costi, ma solo dove ci sono i presupposti, dove cioè non si vanno a creare problemi per auto e parcheggi".

Incalza l'intervistatrice (Laura Lorenzini): se i percorsi sono fatti male, dice Zanotto, miglioriamoli invece di toglierli.

Risponde Corsi: "Infatti è quello che vogliamo fare. Dopo l'incontro in Circoscrizione in via Ghetto, ad esempio, ho deciso che quella ciclabile non sarà cancellata, ma sarà migliorata.

Anche se questo costerà soldi".

La ciclabile di via Ghetto, come è noto, è stata purtroppo cancellata qualche settimana dopo.

L'alimentazione naturale
una scelta quotidiana
per vivere meglio

Alimenti biologici

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

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

PARTE LA XXII RASSEGNA DI RACCONTI DI VIAGGIO PER IMMAGINI

Viaggiando in bicicletta nel mondo

di Laura Costantini

Correva l'anno 1988: in una sala di Via Spagna 8 (eravamo allora ospiti del Movimento nonviolento) si tenevano le prime "serate in compagnia a guardare diapositive

di interessanti viaggi cicloturistici": così allora recitava un articoletto sul nostro notiziario. Ricordo che a quei tempi era piuttosto

difficile riuscire ad organizzare queste serate, perché gli appassionati di cicloturismo erano ancora pochi.

Così spesso capitava che i relatori eravamo noi stessi (con noi intendo i soci "storici" degli Amici della Bicicletta, compresa la sottoscritta), che nelle precedenti estati macinavamo chilometri su chilometri in giro per l'Europa in sella alle nostre amate biciclette, con i bagagli al seguito.

Ma, nonostante tutto, si è sempre riusciti ad organizzare la rassegna, anche quando, una volta, i relatori scoprirono all'ultimo momento di non aver fatto, durante il viaggio, diapositive, ma fotografie!!! (e non c'erano le digitali...).

Poi, con il passare degli anni, tante cose sono cambiate: innanzitutto è cresciuta la nostra associazione e così è aumentato anche il numero di coloro che partecipavano al consueto appuntamento del venerdì sera.

Dalla sala di via Spagna ci siamo trasferiti presso gli Istituti Civici Barbarani, quindi alla biblioteca Studio teologico di San Bernardino, fino ad approdare, ormai da numerosi anni, all'accogliente sala circoscrizionale E. Lodi.

E come non ricordare, con una punta d'orgoglio, alcune serate inaugurali al Polo Zanotto o alla sala convegni dell'Unicredit, dove il pubblico era davvero numeroso!

Nel frattempo sono aumentati anche i cicloturisti: grazie ai contatti con le altre associazioni FIAB, ai proficui rapporti con Ediciclo ma soprattutto al passaparola di amici e conoscenti, abbiamo avuto l'opportunità di ospitare in questi anni tantissimi amanti del viaggio a pedali.

C'era chi viaggiava per seguire l'eclissi, chi per portare un messaggio di pace nei paesi che attraversava, chi pedalava da solo, chi con la prole al seguito nel carrettino, chi faceva anche duecento chilometri al giorno e chi una cinquantina, ma erano tutti comunque accomunati dall'idea che la bicicletta è quel formidabile mezzo di trasporto

che, come dice Altan, fa riscoprire il bambino che è in ciascuno di noi!

E dunque, cari lettori, eccoci arrivati al ventiduesimo anno di questa rassegna. Come potrete vedere nel programma, quest'anno tutte le serate, dato il numero sempre crescente di persone desiderose di sognare e di immergersi nei racconti dei viaggi, si terranno presso la sala del circolo dipendenti Unicredit di via Rosa,7 (primo piano).

Desidero concludere con un vivo ringraziamento alla Prima Circoscrizione Centro Storico che, in tutti questi anni, ha sostenuto questa iniziativa.

A presto e buon anno!

PROGRAMMA

**"Viaggiando in bicicletta nel mondo.
L'esperienza cicloturistica diventa racconto"**
(gennaio-aprile 2010)

Venerdì 22 gennaio ore 20.45

"Follow the women (Segui le donne)

*Pedalando per la pace in Libano, Siria, Giordania e Palestina".
Presentano: Adriana, Antonella, Daniela, Emanuela, Mara e Marisa,
Amici della bicicletta di Verona.*

Venerdì 19 febbraio ore 21.00

"Le repubbliche baltiche"

Presenta Antonella Vial, Amici della bicicletta Skybike di Padova.

Venerdì 5 marzo ore 21.00

"Venezia-Monaco lungo le antiche vie romane"

Presenta Antonio Dalla Venezia, Presidente FIAB.

Venerdì 26 marzo ore 21.00

"Nepal, in mountain bike ai piedi dell'Himalaya"

Presentano Andrea Zanrossi e Massimo De Bortoli, Amici della bicicletta di Verona.

Venerdì 16 aprile ore 21.00

"Verso est: dalle sorgenti del Danubio a Istanbul"

Presenta: Ermanno Gaiga, Amici della bicicletta di Verona

Tutte le serate si terranno presso la sala del circolo dipendenti Unicredit di via Rosa 7 (primo piano), Verona.

Le serate sono organizzate con il contributo della commissione Cultura della prima Circoscrizione Centro Storico.

Ingresso libero.



ALLE SPALLE DI VERONA UNA GITA "CICLOALPINISTICA" ADATTA A SPIRITI FORTI

Da Verona al Ponte di Veja

di Alessandro Troiani

Con questo titolo che sa tanto di mistero arrivo alle 9 con Ornella a Porta Vescovo luogo di raduno per la partenza.

Poco dopo arriva Stefano da solo.

Strano, ad altre uscite eravamo in parecchi. Pazienza, partiamo.

Meta: Ponte di Veja.

Usciamo dalla città seguendo la ciclabile sterrata lungo il Progno Valpantena con una giornata mite e splendida dall'aria tersa.

A Quinto la prima difficoltà della giornata, la salita delle Carbonare: una strada asfaltata e stretta fra muri a secco e ulivi. Prendiamo quota velocemente, alla sommità giriamo a destra pedalando sul crinale con altro ripido strappo e arriviamo al capitelletto dei Gaspari.

Breve fermata per decidere la strada, che da qui diventa sterrata: scegliamo la pietraia: dritti! Sembra di essere a un rally, con prove di abilità per non piantare la faccia in terra.

Ogni tanto andiamo a piedi. Poi, pedalando su un sentiero più battuto, anche se fangoso in parecchi punti, arriviamo in un campo di vigne con ancora dell'uva sui tralci.

Inevitabile una sosta-assaggio.

Proseguiamo verso nord viaggiando sul sentiero al di fuori del campo. Sforata la contrada Case Vecchie incrociamo la strada asfaltata da Grezzana a Montecchio. La seguiamo per un po', poi deviamo a destra su strada asfaltata.

Passando sotto l'ennesima sbarra saliamo, su una strada abbastanza larga e dal buon fondo, fino ad arrivare all'ingresso di una corte in stupenda posizione panoramica riscaldata da un bel sole autunnale. Fotografiamo un tronco con una bella composizione floreale e chiediamo informazioni sul sentiero da prendere.

Il ponte di Veja



Sul monte Comun

Velocemente ripartiamo, lasciamo la corte e imbocchiamo uno stretto sentiero in mezzo al bosco. Ad un bivio chiediamo ancora informazioni a due cavalleggeri. Seguiamo il loro consiglio, buttandoci a picco su una discesa larga come un'autostrada.

Stefano parte come un missile, mentre io e Ornella, che non abbiamo tanta pratica, scendiamo con più calma. Il fondo è sassoso e fangoso, la bici tende a scapparmi di mano.

Dopo un tratto facile incrociamo il sentiero europeo E-5. Le difficoltà di trovare la strada giusta aumentano, al pari della pendenza, che ci costringe per lunghi tratti a spingere le bici a mano.

Nei pressi di Alcenago, dove riprende la strada asfaltata, una bella fontana della Lessinia ci consente il rifornimento di acqua. Saliamo al monte Comun, dal quale si gode un vasto panorama di boschi chiazziati di colori autunnali fino al lago di Garda e alla città. Il cielo è blu.

Riprendiamo il sentiero E5, con continui e ripidi saliscendi fino a Saline.

A Fiamene ci fermiamo a mangiare sui prati soleggiati con la vista del Baldo in fronte.

Finito il pranzo, per così dire, riprendiamo la bici. Dalla località Schioppo discendiamo al ponte di Veja, grande arco naturale. Si può ancora prendere il caffè sul tavolo all'esterno del bar.

Alle 14.30 iniziamo la discesa sotto il ponte per lo più con bici a mano: mezz'ora difficile con tanti gradini e

diventiamo dei provetti ciclo-alpinisti. Finalmente siamo sulla provinciale della Valpantena, ma non siamo ancora finiti. Ci tenta ancora l'E5. Ma è l'ultima volta. Troppo ripido.

"Butei - dico - fra due ore cala le tenebre e semo ancora in meso ai sgrempani".

Meglio che andiamo a casa perchè se vediamo tutto oggi non abbiamo più compiti per casa da fare in inverno.

Torniamo sulla strada e sul filo dei 50 arriviamo a Bellori, poi Lugo, quindi Stalavena, Grezzana e a Marzana deviamo a destra sulla Castellana per toglierci dal traffico, quindi saliamo sulle Torricelle e prendiamo l'ultimo sentiero in discesa per porta Vescovo e da lì ci dividiamo per il ritorno a casa.

Peccato essere stati solo in tre.

LA SCHEDA TECNICA

Lunghezza percorso:
dalla sede km 70.

Sterrato per il 70%, il resto in gran parte su strade a basso traffico. Parecchie tratte tecniche, in caso di recente maltempo fango sicuro.

Dislivello in salita:
900-1000 metri.

Massima altitudine raggiunta:
i 700 metri a Fiamene e loc. Schioppo.
Percorso duro ma di grande soddisfazione

UNA FITTA RETE DI CICLABILI IN UNA TERRA RICCA DI STORIA E CULTURA

Arte, storia e natura nelle Fiandre belghe

di Lucia Cambioli e Gigio Cassini

C'era una volta... un re! Direte voi. Invece no. Nella nostra casa, tanti anni fa, quando i bambini erano piccoli c'era un puzzle. Raffigurava una piazza contornata da bei palazzi nordici del seicento. Un'immagine suggestiva.

"Bello questo posto!" ci siamo detti.

"Magari, un giorno, ci andiamo!".

Era il grote markt di Bruxelles e quest'anno ci siamo andati in bicicletta.

Siamo passati dalla sede per vedere se c'era del materiale da consultare: niente. Abbiamo cercato nelle librerie della città una guida ciclabile: niente. Avevamo solo un vecchio numero di Meridiani dedicato alle Fiandre che diceva: "La bicicletta è un mezzo molto diffuso ed alla bicicletta sono riservati 6.000 km.

Chi è sufficientemente allenato può cimentarsi sulla Vlaanderen Fietsroute, l'itinerario cicloturistico delle Fiandre che ha una lunghezza di 750 km e tocca molte città d'arte".

Abbiamo deciso di essere sufficientemente allenati: io (Lucia) faccio 20 km al giorno per andare a lavorare ed io (Gigio) vado a fare la spesa in bici tutti i giorni. Su internet abbiamo trovato una piccola (un foglio A4) ma utilissima cartina e da questa abbiamo capito che la Vlaandere Fietsroute è costituita da 4 percorsi:
tragitto nord: LF 5 da Brugge a Thorn
tragitto est: LF 7 da Thorn a Riemst
tragitto sud: LF 6 da Riemst a Diksmuide
tragitto ovest: LF 1 da Diksmuide a Brugge (LF = Long Fietsroute)



Bici in "riposo" in aperta campagna

Avevamo in mente un itinerario di massima: fare il giro in direzione ovest, nord, est perché le città che più ci interessavano erano qui, avevamo la preziosissima cartina formato A4, avevamo curiosità ed entusiasmo.

Siamo andati in Belgio (a Tienen) in macchina, l'abbiamo lasciata nel cortile di un hotel, abbiamo tirato fuori bici e bagagli ed abbiamo fatto il giro delle Fiandre.

E' stato un viaggio molto bello, tra campi di grano e di lino, abbiamo attraversato foreste con alberi immensi, costeggiato canali e fiumi, goduto della vista di anatre, aironi, svassi, cicogne, oche del Canada, abbiamo invidiato le lunghe batterie di pale eoliche, abbiamo pedalato sotto cieli plumbei alla Jacques Brel e sotto cieli azzurri di Magritte (lo sapevate che sono entrambi fiamminghi?) Abbiamo goduto l'ospitalità di persone cordiali

che ci hanno accolto nelle loro case, che ci hanno dato riparo durante un diluvio, che ci hanno accompagnato in bici per un tratto di strada: Agnes, Marc, Amelie. Un viaggio è fatto di incontri.

Abbiamo scoperto i begijnhof, delle cittadelle nelle città e che l'imperatore Carlo V era nato a Gent e parlò sempre fiammingo. Concludendo: abbiamo fatto in bici 548 km e non tutto il giro delle Fiandre perché i giorni di ferie erano finiti.

Ci restano ancora tante cose da vedere nel caso volessimo ritornare.

Diario di viaggio

5 domenica da Verona a Tienen - km 1.100

6 lunedì a Leuven - km. 35

Pedaliamo tra campi di grano e di lino; diffuso il profumo della camomilla.

Scopriamo che il Belgio non è pianeggiante ma è tutto un su e giù. Leuven è molto bella, il suo grote markt è dominato dal municipio.

L'Università, fondata nel 1425, è una della più celebri d'Europa. Nel begijnhof: l'atmosfera è raccolta ed accogliente.

7 martedì a Bruxelles con il treno
 Visitiamo il museo Magritte, aperto da poco. Andiamo alla Grand Place: è davvero Grand e splendida.

Con il metrò andiamo all'Uranium. Poi in centro a vedere il Parlamento Europeo. È emozionante vedere tutte le bandiere.

8 mercoledì ad Halle - km. 48

Attraversiamo un bosco con faggi enormi. La strada è un continuo saliscendi faticoso e c'è molto vento. Arriviamo ad Halle alle 2 e subito arriva un violento acquazzone. Ci sistemiamo in un b&b che qui si chiamano chambre d'hout.





Verso Brugge

9 giovedì a Schendelbeke – km. 46

A st. Pieters Leew visitiamo un parco con alberi secolari ed il giardino delle rose. A Gaarbek c'è un bel castello.

Peccato, dobbiamo proseguire!

Ci sono molte salite ripide e discese a rompicollo, tratti in pavè e tratti sterrati resi scivolosi dalla pioggia dei giorni scorsi. Ci sono molte piste ciclabili che vanno ovunque.

Arriviamo sulla riva del Denver e ci sistemiamo in un Ostello della gioventù vicino ad un bellissimo lago.

10 venerdì a Kortrijk – km. 62

Fino a Ronse ci sono salite e discese, ma meno impegnative dei giorni precedenti.

Attraversiamo campi coltivati a patate e mais, e campi di grano quasi dorato e un bosco con molti sentieri per chi

ama camminare. Ultima discesa e dopo Kluisbergen è finalmente pianura!

Costeggiamo la Scheda e poi un canale fino a Contrijk.

11 sabato a Diksmuide – Km 68

La strada è pianeggiante.

Dopo Iper ci dirigiamo verso Diksmuide costeggiando un canale. Lungo il percorso vediamo molti cimiteri di guerra tenuti come giardini.

12 domenica a Brugge – km. 80

Con l'LF 1 costeggiamo l'Ijser fino a Newport. La pioggia che ogni tanto cade sottilissima non scoraggia la partenza di numerosi gruppi di amici e famiglie che fanno in bici la gitarella domenicale.

E pedala, pedala,... Newport... Venduine... Improvvisamente un forte vento spazza il cielo e si comincia a vedere l'azzurro del cielo, mai visto in questa settimana. Andiamo a vedere il mare.

La strada continua tra i polder e tra bellissimi paesaggi agresti.

Ci sono lunghe file di pale eoliche, e il vento non manca... Arriviamo a Brugge con il cielo completamente sereno.

13 lunedì a Brugge

Andiamo subito al Markt, la piazza del mercato con in fondo le Hallen e ovunque angoli pittoreschi.

I canali e lo scalpiccio dei cavalli sul selciato danno alla città un tocco magico.

14 martedì a Gent – km. 55

La strada costeggia il canale Gent-Ostenda ed è fiancheggiata da pioppi altissimi. Alla nostra destra si susseguono numerosi bunker.

Talvolta siamo separati dalla vista dell'acqua da boschi di querce, ontani, salici.

Sull'argine del canale greggi di pecore.

Per brevi tratti la strada è sterrata, ma sempre ben tenuta. Arriviamo a Gent e andiamo alla chiesa di san Bafs per vedere la grande pala di van Eyck "l'adorazione dell'agnello". Lo stupore di fronte a tanta bellezza è grande.

15 mercoledì a Temse – km. 65

Costeggiamo dapprima un ramo secondario della Schelda.

La strada è alta sull'argine e segue con un percorso sinuoso i meandri del fiume.

A sinistra si alternano paludi e boschetti di pianura. Uno stormo di una cinquantina di pavoncelle si scaldano al sole.

16 giovedì a Mechelen – km. 34

Per un lungo tratto si segue il corso sinuoso della Scheda ed è come percorrere una riserva naturale; conigli e fagiani spuntano dai boschetti.

Incontriamo un grande stormo con un migliaio di oche del canadà. Dopo tre ore si stagliano altissime davanti a noi le sagome dei campanili di Mechelen.

Il Grote Markt è vasto. L'attenzione è colpita dal beffroi (torre campanaria) della cattedrale: altissimo e possente.

È alto 99 metri ed ha il lato di 40 passi (il campanile del duomo di Verona ha il lato di 18 passi).

17 venerdì a Tienen – km. 55

Proseguiamo costeggiando il canale.

Ci sono molti uccelli acquatici. Vediamo anche alcune cicogne ed un picchio verde. Ripassiamo da Leuven a rivedere il bel Grote Markt. Lasciamo la città.

Attraversiamo la foresta di Arenberg. Bellissima. Ritroviamo le salite e discese che ci hanno fatto faticare i primi giorni. Cielo molto Magritte e vento forte. In alcuni campi, il grano che quindici giorni fa era quasi maturo, è stato tagliato.

18 sabato a Verona

Buona segnaletica verso Mechelen



In sede c'è un resoconto più dettagliato e il nostro indirizzo e-mail.



Ma come mai la Sardegna è solo salita?

di Adalberto Minazzi

Strana regione la Sardegna. Tutte le strade, o quasi, sono in salita. Lo so, è un paradosso ma provate a spiegarlo che non è possibile a quel gruppetto di amici della bicicletta che ha seguito Reno Costi nell'avventura sarda.

Eravamo una ventina e tutti convinti alla fine che quell'isola costituisce una eccezione alle normali regole dell'altimetria: se parti da un punto e li fai ritorno salite e discese dovrebbero equivalersi. Ma non è stato così.

Abbiamo pedalato per poco meno di una quarantina di ore sia sulla costa che all'interno e, se facciamo un po' di conti, ci accorgiamo che siamo andati in salita per una trentina di ore e in discesa per una manciata di minuti.

Di pianura si è parlato un solo giorno, su un percorso da ciclo-cross quando, senza pullman per l'autista in giorno di riposo, siamo partiti e tornati in bici all'albergo base di Oristano.

È stata una ciclovacanza stupenda, per i panorami mozzafiato, le preziose perle archeologiche come il complesso nuragico di Barumini, l'antica Tharros, le case delle fate disseminate un po' dappertutto; per la moderna archeologia industriale come le inquietanti miniere del Sulcis abbandonate solo una ventina di anni fa, i castelli, magari visti solo in lontananza, le chiesette come 'San Leonardo de siete fuentes'; per gli incontri. Incontri con i cavallini selvatici all'interno della Giara, con i fenicotteri rosa (molto diffidenti ci hanno tenuto a debita distanza) vicino allo stagno di Sale Porcus, con il bue rosso, chissà perché definito "felice", sul Montiferru, con innumerevoli greggi di pecore e i relativi cani pastore (hanno una predilezione per i garretti dei ciclisti, ma per fortuna la nostra guida, Raimondo, bravissimo, ci aveva insegnato come affrontarli).

A completare il tutto lo stupendo mare di Sardegna che ci ha abbracciato a Piscinas, dopo aver attraversato uno dei pochi deserti che si trovano in Europa, e a Cuglieri, famosa per la sua borgata marinara con uno dei più fotografati archi naturali.

Un discorso a parte merita la "battaglia all'ultimo sangue (il nostro) di Tharros". Dopo aver scoperto la "spiaggia di riso" e le impressionanti scogliere che la precedono e la seguono, nel dirigerci verso il noto sito archeologico, avevamo avuto qualche avvertimento che là qualcuno non ci voleva.

A mano a mano che ci avvicinavamo, in ogni paesetto venivamo assaliti da nugoli di zanzare.

Arrivati alla biglietteria, le zanzare si sono scatenate: andate via o banchetteremo col vostro sangue! Un assalto in piena regola. Il piccolo gruppo veneto-lombardo di ciclisti dapprima si è bloccato, poi ha cominciato ad indietreggiare e infine ha preso

Bosa Marina pronti a partire



Attraversamento della Giara di Gesturi

la fuga disordinata verso l'accampamento (pardon, l'albergo) di Oristano inseguito e punzecchiato oltre ogni dire dagli insetti inferociti. Solo in sei non hanno ceduto.

Di fronte a tanto coraggio le zanzare hanno deciso di concedere a quegli eroi (o incoscienti) l'onore delle armi: per tutta la visita li hanno lasciati tranquilli.

Ma qualcuno evidentemente non era d'accordo con la generosità dei capi-zanzara e così al rientro alla biglietteria due dei temerari si sono ritrovati con le gomme a terra....!!

Non possiamo poi non parlare delle cene che ci venivano servite all'Albergo delle Rose: si era instaurata una specie di gara tra noi e il cuoco. Giorno dopo giorno lui aumentava le porzioni e noi ci sforzavamo di rimandare indietro piatti completamente vuoti. Lo scontro è finito in parità, ma chi ha perso di sicuro è stata la nostra linea.

Anche quanti erano venuti a pedalare con l'idea di perdere qualche etto di peso si sono ritrovati con qualche rotolino in più.

Grazie, Reno! Anche questa volta ci hai fatto scoprire cose eccezionali e divertire. La fatica?

Una volta seduti a tavola chi se la ricordava più....

LA SCHEDA TECNICA

Le tappe

1. "Il giro del Lago Omodeo" da Fordongianus alla diga Eleonora D'Arborea sul Tirso - km. 53,63, dislivello 957 m.
2. "La costiera da Bosa ad Alghero" da Bosa Marina fino a Torre Argentina sulla SP 105. Km. 72,55 dislivello circa 1.500 m.
3. "L'altopiano della Giara". Attraversamento della "Giara di Gesturi" e visita alla reggia nuragica di Barumini ed alle Domus de Janas. - Km. 60, dislivello 826 m.
4. "La costa verde" da Guspini a Marceddi. Attraversamento della zona mineraria di Montevecchio e delle dune di Piscinas. Km. 64,87, dislivello 1118 m.
5. "La Penisola del Sinis". Visita alle rovine della città punica di Tharros. Km. 76,75, dislivello 126 m.
6. "Il Montiferru" da Narbolia a S' Archittu. Bagno a S' Archittu. Km. 63,55, dislivello 1242 m.

LA TERZA SETTIMANA DEL LUNGO VIAGGIO NELL'EUROPA DELL'EST

L'impero Austro-Ungarico a portata di bici

di **Giorgio Migliorini** (Continua dal numero precedente)



Castello di Bratislava e ciclabile coperta

Domenica seguiamo la Moravska Cyklisticka Cesta verso nord.

Siamo quasi soli fra boschi, prati, qualche cicogna e viste sul fiume. Due alberi di traverso ed un'auto pirata sulla ciclabile non ci impediscono di raggiungere Zahorska Ves. Un mini traghetto ci trasborda ad Angern in Austria. Qui seguendo la statale 8 senza troppo traffico, in 15 chilometri siamo a Strasshof dove ci attende una magnifica zimmer con piscina.

Siamo alle porte di Vienna.

Il giro programmato è finito con anticipo ora ci giochiamo tre giorni jolly. Claudia ci tiene ad una mini crociera sul Danubio. Con il treno raggiungiamo Vienna, dove ci dicono che per la crociera bisogna andare a Krems.

Ci avviamo in bici sulla Wien-Passau ma i chilometri sono troppi ed al primo paese prendiamo il treno. Un dovuto encomio alle ferrovie austriache: si arriva facilmente dappertutto e con bici al seguito.

A Krems ci piazziamo per tre giorni in un ottimo appartamento nella vecchia frazione Stein.

Martedì: Donau, Donau, Donau. Crociera di 3 ore fino a Melk e rientro in bici. Sul ponte del battello ci si cuoce ed ogni passaggio di nuvole è apprezzato da tutti i gitanti in almeno 10 lingue diverse.

Mercoledì ci flagelliamo andando a visitare l'abbazia bened-

Guado a sorpresa sull'Alpe-Adria



tina di Gottweig posta a pochi km da Krems. Gli ultimi due tirano almeno al 10%.

Il panorama e la visita compensano la fatica.

Quanto alle cellette dei poveri monachelli, non visitabili perché tuttora in uso, penso che siano su uno standard 4 stelle.

Giovedì: treno, treno, treno.

Le eccellenti OBB, sempre le ferrovie austriache, in otto ore e con tre cambi ci trasportano confortevolmente a Vienna, poi a Villach ed infine Arnoldstein a 10 chilometri da Tarvisio.

Si alloggia nell'ultima Gasthof a 200 metri dal confine.

Al bar della Gasthof sento un linguaggio finalmente comprensibile e capto frequentemente il nome di varie divinità accoppiate ad animali vari.

Allegria! Siamo quasi a casa.

Venerdì: sole a picco e termometro in salita. Al confine parte la ciclabile Alpe-Adria. Si va quasi in piano a Tarvisio, con rituale sosta per il ritrovato caffè nostrano, e a Camporosso.

Qui l'Alpe-Adria prosegue ora fino a Pontebba. Nuova, bella, panoramica: è una goduria. (Questo giudizio può essere influenzato dal mio essere friulano doc). Dopo Pontebba forse sbagliamo ed in breve ci troviamo a pedalare ed anche camminare sulla ghiaia della massicciata, gallerie buie incluse.

Troviamo un'uscita e seguiamo sulla statale, larga, con piccola banchina, senza troppo soffrire.

Dopo la congiunzione con la statale carnica si arriva fin quasi a Venzone evitando il traffico. Venzone merita un giro per la ricostruzione esemplare dopo il terremoto del 1976.

A Gemona facciamo tappa: sono quasi nei miei luoghi natali e tutto fila via liscio.

Sabato ci trasferiamo a Udine in treno e da qui a Mestre dove saliamo al volo su un Treno Alta Frenquenza semivuoto e in ritardo.

Una combattiva controllora è decisa a farci scendere e si attacca al cellulare di servizio. A Padova, invece, scende lei comunicando al collega che una qualche regola è a noi favorevole. Alle 16 siamo a Verona che ci accoglie con un'atmosfera torrida.

LA SCHEDA TECNICA

A chi, non cicloturista, dovesse leggere questo resoconto dico solo che queste vacanze sono facili, alla portata di tutti, basta solo dimensionare le tappe a propria misura. L'unica tassativa avvertenza, come dice Altan, è di partire portandosi dietro "il fanciullo che è dentro ognuno di noi".

Cartografia:

Austria Mur Radweg 1:75.000 www.esterbauer.com;

Ungheria 1:400.000 Michelin;

Slovacchia 1:100.000 www.vku.sk.

Cose più belle: Balaton; Budapest.

Il Danubio da Budapest a Esztergom.

Ciclabile Alpe-Adria.

Vitto e alloggio: dormire da euro 10 a 45. Cena da euro 13 a 20; in tutto, incluso il treno, circa euro 1.100 a testa.

Clima: ventilato, poca pioggia.

In media T max ~26÷28°C, mai afa.

Consiglio: in Ungheria programmare l'itinerario, lunghi tratti senza alberghi

L'ANZIANA ZIA DI UNA NOSTRA SOCIA RIEVOCA LA SUA GIOVINEZZA IN BICI

La bicicletta di zia Amelia

di Amelia Volpato

Il mio approccio con il velocipede (così si chiamava allora) l'ebbi a circa otto anni di età.

La bicicletta, dal granaio o soffitta dove riposava da anni, fu portata in cortile, ripulita, oliata a dovere e ... oplà! Pronta all'uso. Era di mia zia Dina, classe 1888, che, con grande scandalo per quel tempo, la sapeva portare e la usava in barba alle critiche malevoli più delle donne che degli uomini. Per questi ultimi credo fosse uno spasso vedere una ragazza pedalare.

Inesperta com'ero ebbi il mio primo impatto con il terreno, per non chiamarla caduta, quando trovai sulla mia strada una pozzanghera: non sapendo cosa fare mi fermai e... patatunfete! Vi finii dentro!

Dopo varie peripezie credo che quel cimelio sia andato al "ferrivecchi" o alla Patria. Nel 1938 ebbi finalmente anch'io una bicicletta tutta mia. Era da uomo.

Eravamo in pieno conflitto ed io avevo sedici anni. Una notte, con il coprifuoco, rientrando dalla stazione, due grossi cani uscirono abbaiano da un casolare.

Ma io più svelta di loro pigiai sui pedali e, allenata com'ero, li semina e filai a casa veloce più di un treno.

Era il 1942 - 1943. La vita continuava ma per farla continuare bisognava anche mangiare.

Per noi e per il piccolo Mariano, nato nel '41 serviva il latte. Babbo aveva trovato un contadino. Ogni giorno, alla stessa ora, via in bicicletta con il bidoncino da riportare pieno del prezioso liquido.

Un giorno, al ritorno, prima di attraversare i binari mi fermai. Stava arrivando a gran velocità un treno merci.

Quel giorno, vidi chiaramente una faccia umana pallidissima che guardava dal finestrino di un caro bestiame.

Si pensava nei primi tempi che con questo andirivieni di treni, i tedeschi portassero via i nostri tesori d'arte ambiti da tutti i paesi del mondo; invece si portavano via i nostri tesori più cari, i nostri uomini, i nostri ragazzi. Dicevano per i campi di lavoro della grande Germania.

Solo verso la fine del conflitto si seppe che quei campi di lavoro erano campi di concentramento e di sterminio.

Un brutto giorno del '44, ecco l'allarme... fuggi, fuggi generale... tutti nel rifugio.

Io no! Mi rifiutai di scendere in quella voragine nera senza



La zia Amelia nel '48

fine. Correndo andai al deposito biciclette; non c'era nessuno ... presi la mia, e via verso casa più veloce del vento.

A Parona alcune persone che seguivano il bombardamento della stazione di Porta Nuova, mi gridarono di fermarmi..." la se fermi!... dove vala!" Ma non sentii nessuno. Arrivai a casa, bianca come un cencio lavato.

Finito il conflitto, nel 1945 il babbo ci chiese di andare a Recoaro Terme per sapere come stessero i nostri parenti.

Partimmo in bicicletta io e mio fratello Raffaele muniti di camere d'aria di scorta messe a tracolla come i ciclisti del giro d'Italia e il necessario per eventuali riparazioni. Tutto andò liscio ma al ritorno un forte vento contrario ci ostacolò non poco.

Arrivammo a casa con i visi pesti come dopo un incontro di boxe. Anche Mariano, il più piccolo dei fratelli, imparò a pedalare sia pur con qualche resistenza ma anche con qualche affettuosa sculacciata.

Nell'età scolare e padrona del mezzo, con i compagni di scuola e vicini di casa, si andava al lago.

Tutti in fila indiana, con me in testa, si raggiungeva la spiaggia libera di Lazise.

Tutti impararono a nuotare con l'aiuto di altri ragazzi più grandi fuorché io intenta com'ero, non solo a guardare altri ragazzi, ma ancor più le biciclette unite l'una all'altra. Finalmente con il lavoro potei avere una bicicletta nuova fiammante. Un lusso!

Questo nel 1950. La portavo con orgoglio, ero l'unica in paese ad avere una bicicletta così, anche perché aveva il famoso cambio "Campagnolo".

Ero spericolata. La bici mi servì anche quando, per una devastante grandinata rimasi senza lavoro in piena stagione estiva e dovetti, per forza di cose andare a lavorare a qualche chilometro oltre Verona in un altro complesso agricolo: diciotto chilometri all'andata e diciotto al ritorno; dodici ore di lavoro in piedi come alla catena di montaggio.

Solo nel 1981 quando mamma andò in ospedale a Bussolengo rividi la mia bella bici in cantina.

Pur ben conservata non ebbi il coraggio di riprenderla e usarla: troppo tempo era passato, il traffico delle macchine triplicato ed io fuori allenamento.

La guardai con affetto, la sfiorai con la mano, come una carezza, e fu l'addio definitivo.

UN APPELLO DEGLI AMICIDELLABICI FIAB ROVIGO AI SOCI E NON SOCI INTERESSATI

A.A.A. Soci attivi cercansi

di Sandro Burgato

Non è un annuncio qualunque, è un opportunità, un altro modo per impegnare il proprio tempo libero, poco o molto che sia, abbiamo la possibilità di partecipare se volete ad una specie di "reality" " dove le telecamere sono girate al contrario, verso i nostri politici ed amministratori.

Questo programma si chiama Associazione Amicidellabici Fiab Rovigo ed è rivolto ai soci ed anche ai non soci che vogliono trasformarsi in membri attivi e lavorare insieme per promuovere una mobilità che sia sostenibile e finalizzata a migliorare il nostro territorio e la qualità della nostra vita.

Nel corso dell'assemblea faremo i "provini" ma nessuno sarà eliminato e tutti avranno la possibilità di contribuire con idee e con l'impegno a raggiungere gli obiettivi che da quattro anni cerchiamo di perseguire, non solo gite domenicali sempre più belle ed interessanti, ma rapporti istituzionali, manifestazioni promozionali ed altro.

Non sono previsti premi finali, la strada è lunga ma ci piacerebbe crescere, migliorare creando un gruppo affiatato sia all'interno del direttivo che all'esterno, capace di proiettare nel futuro il movimento cicloturistico della nostra provincia. Come dice Antonio Gambato: Non si sono mai viste così tante bici in giro come in questo periodo!

Verissimo ma le nostre città non sono ancora a loro misura ed è a questo che tutti insieme lavoreremo.



Lungo i laghi di Mantova

PUBBLICATO DA ADB FIAB CON L'ASSESSORATO TRASPORTI E ARCISOLIDARIETÀ

Vademecum multilingue sull'uso della bici

di Antonio Gambato



Confezionato il primo vademecum multilingue sull'uso della bici.

A Rovigo, la locale associazione aderente alla FIAB, ha pubblicato in collaborazione con l'Assessorato Ambiente e Trasporti e ad Arcisolidarietà, un pratico pieghevole ad uso dei cittadini italiani e stranieri, dove si richiamano le normative del codice e si danno alcuni suggerimenti per un corretto uso della bicicletta.

Il traffico ciclistico è aumentato notevolmente nelle nostre città e questo non può che soddisfare, ma nel contempo aumentano i rischi dovuti alla circolazione disordinata e alla mal-educazione stradale. Salire in bici non è come indossare le scarpe ed uscire, comporta una attenzione rivolta soprattutto agli altri e al mezzo usato.

Ecco dunque la traduzione del testo originario italiano in spagnolo, cinese, francese, rumeno, arabo e inglese per andare

incontro alle diverse nazionalità presenti nel nostro territorio.

Intendiamo dare una mano a chi non ha ancora la padronanza dell'italiano, soprattutto quello scritto nelle leggi (C.d.S.) e, nel contempo, aiutare italiani e stranieri alla conoscenza delle regole da tenere nel traffico e alla corretta gestione del mezzo.

Si sa che la bicicletta è il mezzo più diffuso, perché più povero e immediato, tra gli immigrati che non conoscendo le regole per un giusto utilizzo, possono diventare vittime di incidenti e infortuni tali da mettere in difficoltà la loro futura integrazione.

Ecco dunque un agile pieghevole che, con pochi indispensabili suggerimenti, distribuito capillarmente in città, darà sicurezza, regolarità e tranquillità a chi preferisce la bici come alternativa all'auto per scelta o per bisogno.

VIABILITÀ INADEGUATA E CICLISTI INDISCIPLINATI

"Mulle ai ciclisti"

il punto del presidente Stefano Maboni

Le multe ai ciclisti sono un espediente efficace per inibire comportamenti scorretti che possono causare incidenti sulla strada.

Su questo siamo tutti d'accordo. In linea generale è un bene che la legge tuteli i cittadini infliggendo ai trasgressori del codice della strada appropriate sanzioni quando quest'ultimi mettono a repentaglio la propria vita e quella degli altri.

Ma se proviamo a spostarci dal piano generico a quello specifico, ci accorgiamo che il primo reale pericolo non è il ciclista in sé, bensì l'inadeguatezza delle nostre strade.

Lo spirito di sopravvivenza, per nostra fortuna, è una pulsione istintiva alla quale non possiamo rinunciare: è questa stessa salvifica impulsività che spinge il ciclista sfiorato da Suv minacciosi e costretto a pedalare sul filo della morte dal colore dell'asfalto, a scegliere all'improvviso di montare sul marciapiede, la sola isola felice al riparo da rischi immani.

Certo, questa scelta vietata giustamente dal codice della strada, disturba la circolazione dei pedoni, già di per sé costretti a spartirsi sottili lingue di cemento.

Ecco dunque che il nostro impavido ciclista si vedrà costretto a smontare dal suo mezzo per avviarsi a piedi a destinazione. Non dovrebbe stupire se, tra le occhiate dei pedoni, con la bici diventata ormai un intralcio, il malcapitato promette a se stesso di ricorrere alla macchina per qualsiasi spostamento futuro.

Se il ciclista decide invece di montare in sella per non tardare all'appuntamento di lavoro, alla chiusura della scuola del figlio o a qualsiasi altra occupazione verso la quale si dirigeva, ecco che la multa fiocca tempestiva.

A comportamento errato segue giusta sanzione.

Non fa una piega, a parte il fatto che, forse, la condotta scorretta è stata provocata da un peccato originale di cui non ci sembra giusto attribuire la colpa al semplice cittadino, il quale, poveretto, non ha alcuna possibilità di intervento nelle scelte riguardanti la viabilità.

Se si vuole applicare correttamente la legge, sembra dunque opportuno farsi prima un bell'esame di coscienza: le strade di Vicenza sono adatte ad accogliere i ciclisti?

Lasciamo a chi di dovere la risoluzione di questo grattacapo.

Ma se il responso sarà negativo, a noi pare corretto che prima ancora che i ciclisti, sia la città stessa a dimostrarsi civile nei confronti dei suoi abitanti, e se non è ancora attrezzata all'occorrenza, sarà meglio darsi una mossa.

A chi si lamenta, infine, di quei ciclisti scalmanati che cercano scorciatoie contromano nei sensi unici, non possiamo che dare ragione.

Gli sconti non si fanno a nessuno, soprattutto a quegli sprovveduti che mettono a repentaglio la propria sicurezza e quella degli altri.

Ricordiamo però, ancora una volta, che se si realizzassero piste e percorsi ciclabili con le quali evitare di avventurarsi in strade trafficate, gli imprevedibili ciclisti contromano diverrebbero di certo una specie in estinzione.

CALENDARIO ESCURSIONI CON CIASPOLE - INVERNO 2010:

GIOVEDÌ 14 GENNAIO

IMPARIAMO LA TEORIA: come attrezzarsi per l'ambiente invernale, uso delle ciaspole, rischi neve e valanghe

RELATORE: Ronald Carpenter (Istruttore Neve-Valanghe, Accompagnatore Escur.

Ambiente Innevato CAI, sezione di VI)

LUOGO: Sede Tuttinbici presso Patronato Leone XIII, contrà Vittorio Veneto 1, VI

DOMENICA 17 GENNAIO

MONTE NOVEGNO:

per scoprire la suggestiva atmosfera della "montagna di Schio"

ACCOMPAGNATORE:

Lorenzo De Rossi

SABATO 30 GENNAIO

NOTTURNA NELLE PICCOLE DOLOMITI:

sentieri nascosti al chiaro di luna, malga Boffetal, malga Pra di Mezzo

ACCOMPAGNATORI: Lorenzo

De Rossi, Maurizio Zocca

**DOMENICA 14 FEBBRAIO**

PASSI BIANCHI E LEGGERI:

escursione nei boschi incontaminati del Trentino

ACCOMPAGNATORE:

Franco Pasqualon

SABATO 27 E**DOMENICA 28 FEBBRAIO**

GRUPPO DEI LAGORAI:

Sette Selle Passo Palù ...la montagna incantata...

Pernottamento in rifugio alpino

ACCOMPAGNATORE:

Fabio Zancan

DOMENICA 14 MARZO

VAL GALMARARA - MALGA TARENTIN:

immersi nel suggestivo scenario dell'Altopiano di Asiago

ACCOMPAGNATORE:

Marco Barucco

TUTTINBICI E LEGAMBIENTE INSIEME PER UNA CITTÀ A MISURA DI BICICLETTA

Vicenza città ciclabile

di Michele Mutterle

Tuttinbici vuole fare la sua parte per aumentare la sicurezza di ciclisti e pedoni e per un uso consapevole della bicicletta e degli spazi della città.

Per questo da gennaio a marzo 2010 si svolgerà a Vicenza il primo corso gratuito di mobilità sostenibile e ciclabilità organizzato da Tuttinbici FIAB Vicenza, Legambiente e con il Patrocinio della Provincia e del Comune di Vicenza.

Durante il corso potrai conoscere tutti gli strumenti messi già in atto da città vicino a noi che favoriscono un uso sicuro ed esteso della bicicletta. Al termine dell'esperienza sarai in grado di avanzare proposte per una città a misura d'uomo, a partire dal tuo quartiere. I docenti sono esperti progettisti nazionali di piste ciclabili e di moderazione del traffico.

Il corso è gratuito (consideralo il nostro regalo di Natale!) ma i posti sono limitati.

Nel sito www.tuttinbici.it trovi il volantino in pdf con le modalità di iscrizione.



Il corso si terrà nella sede di Tuttinbici presso il Patronato Leone XIII contrà Vittorio Veneto, 1 - Sala Murialdo.
Info-line ore pom. 339-7007544

IL CALENDARIO

Sabato 16 gennaio h. 15:30 - 18:30
CICLABILITÀ URBANA

- Perché la bici nella mobilità urbana?
- Principali caratteristiche per considerare una pista a norma e quando è obbligatoria
- Come si valuta una pista ciclabile
- Biciplan – come comunicare i piani ciclabili
- Rotatorie sicure per i ciclisti
- Servizi per i ciclisti (parcheggi, bike sharing, intermodalità)

Sabato 30 gennaio h. 15:30 - 18:30
MODERAZIONE DEL TRAFFICO

- Perché è fondamentale rallentare la velocità dei mezzi motore?
- Visione “zero” cioè porsi l'obiettivo di azzerare gli incidenti
- Differenza tra zone 30, zone a traffico moderato e ZTL
- Cos'è una isola ambientale
- Moderazione, ciclabilità e pedonalità nei centri storici e nei quartieri.

Sabato pomeriggio 20 febbraio
Pedalata educational sulle rotatorie e sulle ciclabili di Padova.
In autobus + bici

Sabato pomeriggio 6 marzo
Pedalata educational a Schio, sulle ciclabili nei quartieri con interventi di moderazione del traffico.
In autobus + bici

I docenti:

Ing Marco Passigato, Consigliere Nazionale della FIAB, mobility manager Università di Verona, progettista professionista di percorsi ciclabili;
Ing. Francesco Seneci, si occupa di pianificazione della mobilità, di progettazione di aree e quartieri a traffico moderato.

ISCRIZIONI A TUTTINBICI 2010

È aperta la campagna di tesseramento per l'anno 2010 rinnova la tua adesione o diventa nuovo socio.
Essere soci di Tuttinbici FIAB significa:

- Usufruire di una vantaggiosa copertura assicurativa sulla responsabilità civile 24h su 24 per danni causati a terzi (cose e persone) quando si va in bicicletta
- Appartenere ad un gruppo di persone che credono che il miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente passa anche attraverso piccoli gesti come l'uso quotidiano della bicicletta
- Poter partecipare a tutte le iniziative anche di altre associazioni FIAB

Dove iscriversi:

- Tuttinbici presso il Patronato Leone XIII, Contrà Vittorio Veneto 1 Vicenza
 - Tuttinbici Point 1, Libreria Galla, C.so Palladio 11 Vicenza
 - Tuttinbici Point 2, Bikeservice.it, Viale Dal Verme 155 Vicenza
 - Tuttinbici Point 3, LiberaLibro, Via Marconi, 6 Valdagno
- Visita il sito www.tuttinbici.it

UNA STORIA DEI GIORNI NOSTRI

In Austria, lungo il fiume Enns

di *Leopoldo Trevisan*

Il gruppo è composto di 25 italiani più 2 amici polacchi di Varsavia, che ci raggiungono nel primo giorno di questa bella escursione.

Questi nostri amici polacchi avevano contribuito alla buona riuscita del viaggio in Polonia, durante la ciclovacanza attorno ai laghi Masuri nell'anno 2005. Ora noi abbiamo contraccambiato la loro disponibilità offerta in quella occasione. È importante ed utile avere delle conoscenze locali; ciò permette, oltre ad uno scambio culturale, di poter usufruire dei vantaggi che si traggono dal visitare i luoghi con persone del luogo.

La cicloescursione di quest'anno ci porta lungo il percorso del fiume Enns. La regione è la Stiria, nell'Alta Austria. La base di partenza di questa nuova ciclabile austriaca, denominata R7, è la città di Radstadt, 70 chilometri a sud di Salisburgo e si snoda lungo la valle che porta il fiume fino alla confluenza con il Danubio. Qui termina la R7 e, chi vuole, può decidere di proseguire fino a Vienna o verso Passau, lungo la conosciutissima Passau-Vienna chiamata R1. Tutte le ciclabili austriache hanno questa sigla che le contraddistingue. La R (radweg) e il numero apposti in piccole tabelle segnaletiche di color verde, spesso con l'indicazione chilometrica delle distanze.

A dire il vero, non è proprio possibile sbagliare strada, a meno che non lo si voglia. La ciclabile è percorribile da chiunque abbia un buon allenamento, almeno nella sua versione base: le varianti proposte da me nella terza e quarta tappa hanno dei dislivelli impegnativi. Comunque capita ugualmente, alle volte, di trovare

degli strappi in salita di qualche centinaio di metri, soprattutto per arrivare ai paesi lungo il tragitto, costruiti sulle colline per evitare pericoli derivanti da eventuali esondazioni. Il fondo delle piste è in molti tratti sterrato, ma di nessun problema per le biciclette con copertoni dotati di un minimo di scolpitura.

Dunque, ci trasferiamo a Radstadt, la partenza della ciclovacanza, e torniamo da Enns, ultima località visitata, con un bus dotato di carrello porta bici.

Le prime due tappe, da Radstadt a Oblarn e da Oblarn ad Admont, a parte un po' di pioggia, scorrono via tranquille in un paesaggio verde e curato, senza intoppi di alcun genere. Ad Admont possiamo visitare l'abbazia benedettina fondata nel 1074 e ricostruita nel 1865, dopo un incendio, che contiene la più grande biblioteca abbaziale del mondo.

Nella terza tappa il gruppo si divide in due tronconi: i più duri scelgono la via più breve -25 chilometri appena- ma con salite toste e 300 metri di dislivello, gli altri vanno per una strada più lunga -60 chilometri- ma decisamente più dolce. Ci ritroviamo infine a S. Gallen. Il tempo si è messo decisamente al bello.

Per la quarta tappa propongo una variante impegnativa ma irrinunciabile. Andiamo da S. Gallen a Grobraming. Dobbiamo affrontare un dislivello di 500 metri. Il percorso è impegnativo ma la fatica è ricompensata dalla vista del paesaggio: un vero paradiso con attraversamento di gole, cascate, gallerie, orridi, prati verdi e saliscendi finale taglia-gambe.

Eccoci all'ultima, tranquilla tappa. Siamo senza bagagli e procediamo in ordine sparso fino ad Enns. Il tempo ci accorda il suo favore: all'inizio minaccia, ma poi si



Dove andiamo ora?

rasserena e rasserena anche noi. Abbiamo ancora un giorno prima del rientro a Padova. Lo trascorriamo in libertà. C'è chi visita Enns, la città più antica d'Austria, i cui primi insediamenti risalgono al 4500 a.C.. I Romani la ribattezzarono Lauriacum e vi costruirono una fortezza legionaria sotto l'imperatore Commodo. Altri preferiscono visitare la vicina Mauthausen, tristemente famosa per il lager nazista.

LA SCHEDA TECNICA

Durata : 7 giorni.

Lunghezza: Km. 280.

Trasferimento Padova-Radstadt ed Enns-Padova in bus.

Le tappe

1- Radstadt-Oblarn, km 52.

2- Oblarn-Admont, km 55.

3- Admont-St.Gallen 25 km impegnativo o 60 facile.

4- St.Gallen-Grobraming, km 55.

5- GroBraming-Enns, km 65.

Info sul percorso:

<http://www.ennsradweg.at/italien/ennsradweg.php>

Info sul Parco Nazionale Kalkalpen:
www.kalkalpen.at

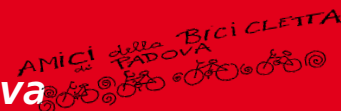
Cartine Bikelene 1:75.000 o più dettagliata e precisa Ennsradweg
1:50.000 vedi sito

www.schubert-franzke.com

Costo totale a persona,
tutto compreso 500 euro

Si vola!!!





LE DOMENICHE INVERNALI IN BICICLETTA PER CONOSCERE E RISPETTARE LA CITTÀ DEI CARRARESI

Alla scoperta della Padova Invisibile 2010

- *Il ritrovo con le bici avverrà sempre in Prato della Valle davanti ex Foro Boario.*
 - *Partenza h. 09.30 Fine h. 12.30.*
- *I percorsi sono facili, si svolgono all'interno della città e sono di circa Km 10.*
- *Ove prevista la visita, la manifestazione avrà termine nel luogo stesso.*
 - *Sono adatti a qualsiasi tipo di bicicletta purché in buone condizioni.*
- *È opportuno, per sicurezza, di munirsi di lucchetto per bici.*
 - *In caso di maltempo la manifestazione non avrà luogo e non sarà ripresa.*
- *L'invito è rivolto a tutti, nessuno escluso, ed è gratuito, nella speranza di creare... ricordi ed emozioni.*

GENNAIO 2010

Domenica 17

I canali scomparsi con visita al Palazzo della Ragione

a cura di Adriano Verdi - Ass. Comitato Mura di Padova

Domenica 24

Sulle tracce degli uomini illustri -Artisti

con visita al Battistero del Duomo

a cura di Renzo Fontana

Ass. Italia Nostra di Padova

Domenica 31

I invitati di Piazza -1ª parte

Statue, pietre e sculture all'interno

di Padova che sa di cielo con visita

al Prato della Valle "sculpto":

la piazza dei Convitati in folla

a cura di Gabriele Righetto

AIEU - Ass. Italiana di Ecologia Umana



FEBBRAIO 2010

Domenica 7

Le scuole all'aperto con visita al Torrione dell'Impossibile

a cura di Vittorio Dal Piaz - Ass. Comitato Mura di Padova

Domenica 14

Teatri di una volta con visita al Museo del Precinema

a cura di Gabriele Bejor della Biblioteca Civica di Padova

Domenica 21

Materiali della città con visita al Accademia Galileiana

a cura di Pier Giovanni Zanetti - Ass. Lo Squero di Padova

Domenica 28

Alla scoperta degli animali fantastici con visita alla Mostra

"Il Fantasy nella letteratura e nel cinema"

sala C.d.Q. 6 Ovest, via Astichello 18 (zona Altichiero)

a cura di Marta Paccagnella & Gabriele Bejor

della Biblioteca Civica di Padova

MARZO 2010

Domenica 7

I invitati di Piazza -2ª parte Statue, pietre e sculture

all'interno di Padova che sa di cielo con visita al Scuola

della Carità a cura di Gabriele Righetto Legambiente di Padova.

Le cicloescursioni culturali alla scoperta della Padova Invisibile 2010 sono effettuate in collaborazione con:

Ass. Comitato Mura di Padova

35137 Padova - Via Raggio di Sole, 2 - Tel. 049 880 23 71

www.muradipadova.it - comitatomura@virgilio.it

Ass. Lo Squero di Padova

35125 Padova - Via Guizza, 79 - Cell. 333 930 72 42

e-mail: lo_squero@tin.it

Ass. Italia Nostra di Padova

35137 Padova - Via Raggio di Sole, 2 - Tel. 049 871 00 01

italianostrapd@libero.it

Legambiente Padova ONLUS

35138 Padova - Piazza Caduti della Resistenza, 6 - Tel. 049 8561212

www.legambientepadova.it - email: circolo@legambientepadova.it

AIEU (Ass. Italiana di Ecologia Umana)

www.aieu.org - info@aieu.org - Tel. 049 827 32 23

Biblioteca Civica di Padova

35121 Padova - Via Altinate, 71 (Cen. Cult. Altinate/San Gaetano)

www.padovanet.it - biblioteca.civica@comune.padova.it

Tel. 049 820 48 11

FIAB -Amici della Bicicletta di Padova

Corrispondenza: Casella Postale n° 487 - 35100 Padova

Cell. 338 181 25 19

Sede di Ritrovo: Padova via dei Colli, 108

Tutti i mercoledì dalle 21.00 alle 23.00

www.amici-della-bicicletta-pd.it

E mail: info@amici-della-bicicletta-pd.it

FIAB - AMICI della BICICLETTA di Padova

E' convocata l'ASSEMBLEA ORDINARIA dei soci degli "Amici della Bicicletta di Padova"

che si terrà in prima convocazione il giorno di **Mercoledì 31 marzo 2010** alle ore 20.30 ed

in **seconda** alle ore 21.00 presso la sede di ritrovo di **Padova - Via dei Colli 108.**

L'Assemblea è chiamata a discutere e deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO

- Relazione del Consiglio Direttivo uscente
- Relazione del Tesoriere sul bilancio 2009
- Approvazione del bilancio 2009
- Revisione quota associativa per anno 2011
- Elezioni del nuovo Consiglio Direttivo per l'anno 2010**
- Varie ed eventuali.

Ricordiamo che possono votare tutti gli iscritti " anno 2010 " che ha avuto inizio per tutti dal giorno 01 Novembre 2009 fino alla data dell'Assemblea Ordinaria del 31 marzo 2010

Tutti gli iscritti possono far parte del Direttivo che conta sette membri; un rinnovamento continuo è sempre ben accetto per rinvigorire l' Associazione ... avanti dunque!!

ASSEMBLEA ORDINARIA 2010

DELEGA DI VOTO

Io sottoscritto/a.....nato il.....

Residente a.....in Via.....

in qualità di socio/a degli Amici della Bicicletta di Padova, essendo impossibilitato a partecipare alla Assemblea Ordinaria di 31 marzo 2010

DELEGO

Il signor..... a rappresentarmi in Assemblea.

Data.....Firma.....

Più veloce, se te lo puoi permettere

di Bepo Merlin

Ci risiamo: a gentile richiesta ben presto si potrà andare ai 150 o 160 chilometri orari in autostrada, ma solo sulla terza corsia e solo se si possiede un'auto di grossa cilindrata.

Il ministro ha già spiegato che le auto di grossa cilindrata sono molto sicure e ad alta velocità inquinano come se corressero meno, perché impiegano meno tempo a percorrere la distanza.

È smentito dalle case produttrici che danno consumi diversi a seconda della velocità, per distanze uguali.

Basta leggersi i pieghevoli di propaganda.

Ma il ministro non ha tempo di informarsi.

L'insano provvedimento preannunciato stimola la mia fantasia a ipotizzare nuove proposte.

Poiché entro qualche anno l'autostrada Brescia Venezia sarà a cinque corsie, propongo di stabilire limiti di 170 sulla quarta corsia e 200 sulla quinta.

Crepi l'avarizia!

Questo provvedimento trascina dietro di sé un'appendice conseguente: i parcheggi saranno ad assetto variabile, più larghi e più lunghi per le auto di grossa cilindrata e più stretti e più corti per le piccole.

Così lo spazio totale rimarrà inalterato.

Anche le regole del codice cambieranno.

Agli incroci la precedenza non sarà più a destra ma spetterà all'auto più veloce. Così il traffico, come dice spesso l'Assessore, sarà più scorrevole.

E per finire, cari lettori a due ruote, non pensate di cavarvela così a buon mercato.

Anche sulle ciclabili, ma solo quelle più larghe di un metro e sessantacinque centimetri, saranno stabiliti limiti di velocità variabili. Non più i venti chilometri orari di oggi, bensì quindici per le bici da donna, venti per le city bikes, venticinque per le MTB e trenta per quelle da corsa. Divieto assoluto per i tricicli. E buon anno a tutti, ministro e assessore compresi.

I DIRETTIVI FIAB DI VERONA,
VICENZA, PADOVA E ROVIGO
E LA REDAZIONE DI RUOTALIBERA

AUGURANO

UN FELICE 2010 IN BICICLETTA
A TUTTE LE LETTRICI E I LETTORI

Farmacia Borgo Milano

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, da alcuni mesi ci stiamo battendo per trasformare le farmacie in luoghi nei quali una madre possa allattare in un ambiente confortevole, ricevere il sostegno di personale qualificato, contattare un'ostetrica territoriale o un pediatra per avere un consiglio su questioni che mettono a rischio il proseguimento dell'allattamento al seno.

Il primo spazio aperto alle mamme che allattano e ai loro bambini è nella farmacia in corso Milano 69, a Verona.

Chiedete ai vostri farmacisti di aderire a quest'iniziativa che ha trovato il patrocinio della sezione veronese dell'UNICEF e dell'USLL 20.

Per informazioni e adesioni: Associazione il Melograno via Castello San Felice 36 tel. 045 8300908 info@melogranovr.org



“Farmacia amica dell'allattamento materno”

iniziativa patrocinata da

“Associazione culturale Pediatri”

