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

Anno XXVIII-N.4
Contiene inserto redazionale

RUOTALIBERA

129

FIAB • Amici della Bicicletta VERONA

RUOTALIBERA numero 129 - rivista bimestrale - agosto/settembre 2012 (anno XXVIII n.4) - Poste Italiane S.p.A. - Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.27/02/2004 n. 46) art.1, tabella B, comma 1, DCB V

Settimana della Mobilità sostenibile!

INIZIATIVE ADB
Mobility Week 2012

ARIA E BICICLETTA
I grandi temi dell'Ambiente

RACCONTI DI VIAGGIO
Cina, Marocco, Perigord

A Verona crescono gli incidenti con biciclette

Secondo un'analisi di DAS (gruppo Generali), compagnia veronese specializzata nella tutela legale, a Verona tra 2001 e 2010 gli incidenti con biciclette sono cresciuti del 46%, terzo rialzo registrato in veneto e 36° tra tutte le province italiane.

La densità degli incidenti nella provincia scaligera pur essendo bassa in Veneto è tra le più alte d'Italia: un incidente ogni 2.661 abitanti tra i 6 e gli 85 anni.
Verona è infatti la terza provincia del Veneto, la 36° in Italia, per tasso di crescita di sinistri con biciclette. I maggiori tassi di crescita in regione si sono registrati nelle provincie di Venezia (+59%) e Vicenza (+49%).
Fortunatamente il numero di sinistri che ha coinvolto almeno una bicicletta sulle strade urbane della provincia scaligera si ridotto del 17% rispetto al 2009 quando gli incidenti erano stati 384, la punta massima del decennio; il numero minimo di sinistri è stato registrato nel 2001 (217). Sono cresciuti meno che a Verona gli incidenti con biciclette nelle provincie di Belluno (+18%), Padova (+15%), Rovigo (+8%) e Treviso (+7%).
"Analizzando il mercato di riferimento per costruire il nuovo prodotto di tutela legale per la circolazione stradale - spiega Roberto Grasso, amministratore e direttore generale di D.A.S. SpA – ci siamo resi conto che il bisogno di protezione sulla strada è molto forte non solo per chi si trova alla guida di veicoli a motore, ma anche per chi si muove a piedi o in bicicletta.
Gli incidenti che coinvolgono queste ultime due categorie di persone sono molto frequenti ed è importante garantirsi un'assistenza legale qualificata per far valere i propri diritti".

FIAB • Amici della Bicicletta VERONA

FIAB PEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA

European Cyclists Federation

ORARIO SEDE

Amici della Bicicletta onlus - Via Spagna 6, 37123 Verona

Lunedì - Mercoledì - Venerdì - Sabato

ore 16.00-19.00 - Tel./Fax: 045 8004443

Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus

Come?

• Vieni in sede: Via Spagna, 6 oppure • Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
- cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA via Spagna, 6 - 37123 Verona
- c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Unicredit Banca SpA Ag. Piazza Erbe -VR - cod. IBAN: IT83 M 02008 11710 000040099139
- c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Banca Popolare di Verona-s.g.s.p. SpA - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: IT83 O 05034 11703 000000037232

ADESIONI 2012

Socio ordinario	€ 20
Socio familiare* (fino a due) e Socio giovane**	€ 10 cad.
Socio familiare* (dal terzo)	€ 5 cad.
Socio sostenitore	€ 30
Famiglia da 4 persone (1 ordinario e 3 familiari)	€ 45
Famiglia da 5 persone (1 ordinario e 4 familiari)	€ 50

*chi ha già un familiare convivente iscritto. Una copia di Ruotalibera per tutta la famiglia
**chi non ha ancora compiuto 25 anni

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

Tiratura 6000 copie stampato su carta ecologica T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello

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

Composizione:
Franco Anderloni

Hanno collaborato:
Riccardo Reti, Paolo Fabbri,
Paolo Pigozzi, Luciano Damiani,
Giorgio Migliorini, Stefano Gerosa,
Germana Prencipe, Marco Cazzavillan,
Adalberto Minazzi, Gabriella Formilli,
Luciano Zamperini.

Raccolta pubblicitaria:
Luciano Damiani e Giovanni Marcolini
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
inernet: http://www.amicidellabicicletta.it

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

di Giorgio Migliorini

Senza bus né alternative

TRASPORTO PUBBLICO IN CRISI A VERONA DOPO I DRASTICI TAGLI ALLE LINEE. SERVE UN SEGNALE DI CONTROTENDENZA

Un'immagine della città e una cartina delle vie

Mobilità estiva a Verona

"Cittadini arragiantevi", questo potrebbe il nuovo slogan dell'ATV. Nessuno discute le necessità di bilancio, ma questo è il dato di fatto. Servizio pubblico all'osso e probabilmente alla lunga autobus sempre più vuoti perché in queste condizioni un cittadino sul servizio pubblico non ci fa più conto.
Noi ciclisti urbani questa condizione la conosciamo bene, da sempre ci arrangiamo. Non produciamo polveri sottili, ne fumi inquinanti, non facciamo rumore, non roviniamo le strade, occupiamo pochissimo spazio per il parcheggio, ci manteniamo in forma facendo attività fisica: è troppo chiedere che qualche piccola facilitazione venga concessa?
Nel ricco nord europa queste cose le hanno capite da tempo e i loro redditi sono superiori del 30% ai nostri e le città più vivibili. Ora senza toccare l'annoso argomento "piste ciclabili" chiedo al sindaco: vogliamo dare un senso a quella bici blu da città che le è stata regalata?
Visto che il codice ora lo consente, vogliamo pensare a qualche possibiltà di controsenso per le bici?
Visto che i commercianti spesso si lamentano degli affari vogliamo aumentare le rastrelliere in prossimità di negozi ed anche dei grandi attrattori di traffico.
A questo proposito leggiamo con grande delusione che il parcheggio nella rinnovata stazione ferroviaria di Porta Nuova resterà, come da progetto originale, decentrato e di soli 400 posti, insufficienti per il numero dei potenziali utenti e per una redditizia gestione custodita a pagamento?
Eppure il sindaco stesso si era speso a favore a favore dell'ampliamento.
Vogliamo facilitare nei condomini esistenti il parcheggio bici e introdurre regolamenti che nei nuovi fabbricati riservino un area a parcheggio bici?

Settembre è vicino

Settembre ci attende con la tradizionale settimana della mobilità sostenibile preceduta dalla seconda edizione di "Inbicianchio" (cominciamo già a pensare a nuovi gruppi). Avremo poi maggiore spazio nel Tocati. Per chi ha figli piccoli ci sarà la novità di trovare gli AdB nel diario della scuola primaria distribuito dal Banco Popolare

Qualche considerazione in prospettiva

Benzina a prezzi impossibili, servizio pubblico di trasporto all'osso. Per la prima volta l'autostrada BS VR VI PD subisce una contrazione di traffico del 7%.
Non parliamo delle vendite di auto nuove. Mai come quest'anno la bici si riafferma come la soluzione più ovvia per il trasporto urbano:
-tecnologia sperimentata da 100 anni, non ci sono sorprese
-costo di acquisto ed esercizio minimi
-beneficio ambientale immediato e certo con rumore e inquinamento azzerati senza costi
-beneficio sulla salute ampiamente documentato
-velocità commerciale insuperabile fino a circa 3 km (ovvero da Piazza Bra alla periferia)

Pensierino finale

Spesso mi chiedo: usare il buon senso è cosa così difficile?

Muoversi nella giusta direzione

TORNA LA SETTIMANA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: GLI AMICI DELLA BICILETTA SPINGONO LE ISTITUZIONI LOCALI A FARE DI PIÙ

di Paolo Fabbri

LA SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

La Settimana Europea della Mobilità Sostenibile è una campagna promossa dalla Commissione Europea che, dal 1999, si celebra ogni anno fra il 16 al 22 settembre. Obiettivo della campagna è quello di incoraggiare i cittadini a muoversi in città a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici e a non utilizzare, per i loro spostamenti quotidiani, l'auto privata. Così la mobilità urbana diventa "sostenibile": si riducono l'inquinamento acustico, il traffico e le emissioni di gas climalteranti. Migliora il benessere fisico e mentale di tutti. Non solo: la mobilità sostenibile, accanto a quelli ambientali, comporta anche importanti vantaggi economici: costa di meno ai singoli cittadini e alle comunità, riduce il fabbisogno energetico, promuove sicurezza e diminuisce il costo economico (oltre a quello sociale) degli incidenti stradali.

CHI CI STA IN ITALIA

Ogni anno la Commissione Europea chiede ai Governi e alle città dei Paesi europei di aderire alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile e di prendere tutte le iniziative necessarie affinché, in coincidenza con la campagna, si possa registrare qualche concreto passo in avanti nell'affermazione della mobilità urbana sostenibile. Alla campagna dello scorso anno hanno in Italia aderito il Governo (Ministero per l'Ambiente), una Regione (Puglia), diverse Province e 74 tra città grandi e piccole. Fra queste Bari, Bergamo, Bologna, Milano, Modena, Padova, Torino, Trieste, Udine, Vicenza. Non hanno aderito la Regione Veneto, la Provincia di Verona e il Comune di Verona.

SERVONO VOLONTARI

Anche quest'anno ci daremo da fare per richiamare attenzione sulla Settimana Europea Della Mobilità Sostenibile. Ci saranno due iniziative importanti: "INBICIANCH'IO" e "PREMIA IL CICLISTA". Servono volontari. Leggi di cosa si tratta e segnala la tua disponibilità!

IL TEMA DEL 2012: MUOVERSI NELLA GIUSTA DIREZIONE

Gli organizzatori della Settimana lanciano ogni anno un tema chiedendo ai Sindaci delle città europee di farlo proprio, di pubblicizzare la loro adesione e di prevedere misure e provvedimenti che diano attuazione pratica e permanente al tema prescelto. Il tema di quest'anno è "moving the right direction": muoversi nella direzione giusta.

È carina l'introduzione al tema che si può

trovare sul sito ufficiale della Settimana (http://www.mobilityweek.eu/home/): "Chi non vorrebbe vivere in una città dove l'aria sia pulita e ci sia poco rumore? In un posto libero dalla congestione del traffico dove muoversi sia semplice e dove sia facile per i cittadini godere di un'alta qualità della vita?
In una città della quale poter essere orgogliosi perché impegnata a proteggere il clima e nota in tutta Europa per via delle soluzioni innovative e orientate al futuro che vengono adottate? Già, chi non lo vorrebbe?
Ce lo chiediamo anche noi...
La Commissione sostiene che, per "muoversi nella direzione giusta", sono necessari piani integrati che prendano in considerazione tutte le modalità con le quali i cittadini si spostano all'interno della città e nell'area dei paesi più piccoli che la circondano. Questi piani devono prevedere i passi necessari per procedere verso la mobilità sostenibile assicurando l'equilibrio fra i bisogni dei cittadini e dell'economia, fra tutela dell'ambiente, equità sociale e sviluppo economico.
Il piano di riferimento proposto ai sindaci e ai governi europei è quello redatto dalla Commissione Europea (http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/action_plan_en.htm) mentre altri esempi e buone pratiche sono proposti qui *www.mobilityplans.eu*.
Come è noto, la nostra città è ancora sprovvista di un Piano del Traffico Urbano (peraltro obbligatorio per legge): l'auspicata adesione del nostro Comune (e della nostra Provincia e della nostra Regione) alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile dovrebbe essere colta, quindi, come occasione per "fotografare" la mobilità cittadina attuale, identificare bene gli obiettivi che ci si propone di raggiungere, pianificare le azioni necessarie a conseguirli e un piano di monitoraggio che verifichi via via la bontà delle decisioni assunte. Aderirà il nostro Comune? Su questi temi, ancora una volta, vogliamo attirare attenzione con le due iniziative che abbiamo previsto nella Settimana.

Sabato 15 settembre
Inbicianch'Io
VA IN SCENA LA TRASVERSALITÀ DELLE DUE RUOTE

Ripeteremo con qualche modifica l'iniziativa che abbiamo fatto per la prima volta nel 2011 copiando la "Yes we bike" organizzata già da qualche anno dal Comune di Padova.
"INBICIANCH'IO" si terrà sabato 15, ma non sappiamo ancora bene in quali orari: dipenderà dalle adesioni che riusciremo a raccogliere. Quel sabato il nostro banchetto dalle parti di Piazza Bra segnerà il punto di partenza e di arrivo di un breve percorso (15 o 20 minuti) che si snoderà nelle strade cittadine.
Ogni mezz'ora circa - guidato da un nostro volontario - partirà un gruppo di ciclisti (almeno 5 o 6) composto, di volta in volta, da rappresentanti di una categoria di persone: i medici, gli avvocati, i precari, le casalinghe, i pensionati, gli autisti, i consiglieri comunali, gli insegnanti, gli abitanti di una certa strada, gli studenti di una certa scuola… più categorie riusciremo a coinvolgere e meglio sarà. All'arrivo di ogni gruppo, ricchi premi e foto per il sito: LA GLORIA!
Lo scorso anno l'iniziativa ha avuto successo: si sono costituiti dodici o tredici gruppi (ferrovieri, attori, studenti di cinese, insegnanti, consiglieri comunali…) e ci sono state soprattutto molte risate.
Ben ripresa dalla stampa locale INBICIANCH'IO, come ci eravamo proposti, è stata utile a richiamare attenzione sulla trasversalità della bicicletta, sulla varietà dei suoi utilizzatori e sul tema più generale della mobilità sostenibile.

Ci vuoi aiutare? Ci serve!
Scrivi a *info@amicidellabicicletta.it* o telefona in sede (045.800.44.43), puoi dare la tua disponibilità per il banchetto, per fare da guida a uno dei gruppi o per partecipare a questa specie di staffetta magari coinvolgendo qualche "collega". P.F.

Giovedì 20 Settembre
"Premia il ciclista"
UNA CLASSICA DAL CUORE DOLCE

Come negli anni passati (siamo arrivati all'ottava edizione!) dalle 7.30 alle 10 regaleremo un cioccolatino (offerto quest'anno dalla Banca Popolare di Verona) a tutti i ciclisti di passaggio in dieci punti della città. Un'operazione per noi piuttosto impegnativa che vuole dimostrare, mancando purtroppo quello di altri, almeno il nostro riconoscimento a chi si muove in bicicletta nella nostra città.
Non daremo solo cioccolatini: come in passato conteremo i ciclisti di passaggio. Va sottolineato che i dati raccolti si riferiranno solo a una parte dei ciclisti che si spostano in quelle due ore nella nostra città.
Conteremo infatti prevalentemente quelli diretti verso il centro cittadino e mancheranno i tanti che si muovono nei quartieri, verso la Stazione e l'Università… Noi, purtroppo, non siamo in grado di organizzare un conteggio più esteso. I dati raccolti, che saranno forniti come ogni anno al Comune, potrebbero essere comunque utili: il centro cittadino è certamente uno degli attrattori più importanti per chi si muove in bicicletta. Sapere che sono tanti quelli che lo raggiungono attraverso questo o quel ponte dovrebbe aiutare l'assessore alla Mobilità ad individuare gli interventi più urgenti volti a risolvere le criticità maggiori che i ciclisti devono superare sugli itinerari cittadini più frequentati. Confidiamo che questo prima o poi possa davvero accadere.

Anche per premia il ciclista servono molti volontari (4 o 5 per punto di controllo): se sei disponibile a dare una mano scrivi a info@amicidellabicicletta.it o telefona in sede (045.800.44.43)

P.F.

Diario "popolare"

PROPOSTE CICLABILI NELL'EDIZIONE 2012-2013 DEL DIARIO DELLA BPV

di Francesca Gonzato

Ormai da 45 anni gli scolari veronesi ricevono in omaggio all'inizio dell'anno scolastico il diario della Banca Popolare di Verona.
Oltre allo spazio libero per l'annotazione degli "amati" compiti per casa, il diario propone a bambini e bambine delle classi terza, quarta e quinta della scuola primaria brevi e stimolanti testi, arricchiti da disegni, foto, giochi, dedicati a tematiche interessanti per la loro età.
Per l'edizione 2012-2013 la **BPV** si avvale della collaborazione del CAI veronese per invogliare i giovani letttori all'esplorazione a piedi delle nostre montagne; a noi AdB ha chiesto invece di proporre loro percorsi in bicicletta alla scoperta del territorio di Verona e provincia.
Abbiamo accolto con entusiasmo questa proposta, che ci offre la possibilità di farci conoscere ad un vasto pubblico: bambini e bambine, insegnanti, famiglie...
Abbiamo preparato alcune pagine di introduzione alla bicicletta e alla tematica della mobilità cittadina sostenibile, che tanto ci sta a cuore, e proposto poi itinerari con partenza dalla città e in varie zone della provincia. E in cambio?
Non solo visibilità, ma anche sostegno concreto da parte della **BPV** alle nostre iniziative: il prossimo 20 settembre, giornata di "Premia il ciclista" nell'ambito della settimana europea della mobilità sostenibile, i 5.000 cioccolatini che regaleremo ai consueti varchi cittadini a chi si reca al lavoro in bici saranno offerti dalla **BPV**.

Caccia al tesoro in bici

TORNANO LE INIZIATIVE ADB AL TOCATÌ

Il settembre dei ciclisti urbani è carico di iniziative: ritorna anche quest'anno, infatti, la collaborazione tra la nostra associazione e il Tocatì, la rassegna internazionale di giochi di strada organizzata dall'Aga, Associazione Giochi Antichi, che si svolgerà nel centro storico di Verona da venerdì 21 a domenica 23 settembre.
Agli Amici della Bicicletta è stata affidata l'organizzazione di due giochi: la Caccia al tesoro in bicicletta, che si svolgerà in notturna la sera di venerdì 21 settembre, e la gara a chi arriva ultimo, percorso breve in cui sono ammesse biciclette senza scatto fisso (in modo che non si possa fare avanti e indietro, sarebbe troppo facile!) in cui vince chi, per l'appunto, taglia il traguardo per ultimo.
Le iscrizioni sono dunque aperte per due tra i più classici dei giochi tradizionali: la caccia al tesoro in bicicletta consisterà in un certo numero di "prove" che le squadre dovranno superare per poter accedere alle successive ed arrivare a trovare il "tesoro".
Il servizio di giudici di gara sarà svolto dalla segreteria della caccia che delibererà ad insindacabile giudizio.
Il gioco si svolgerà in un territorio delimitato (centro storico di Verona) i cui confini saranno resi noti alle squadre alla partenza della caccia.
Una delle poche occasioni per godersi il centro storico della città senza il traffico automobilistico che in tutto il resto dell'anno la fa da padrone.
Da non perdere. M.M.

Aria, clima, energia e mobilità ciclistica

GRAZIE AL CONTRIBUTO DI STEFANO CASERINI, DOCENTE AL POLITECNICO DI MILANO, AVVIAMO CON QUESTO NUMERO UN APPROFONDIMENTO SUI GRANDI PROBLEMI AMBIENTALI DEL NOSTRO TEMPO

di Stefano Caserini

Il numero crescente di automobili e il loro crescente utilizzo ha portato alla congestione delle città italiane. Le code ai semafori, alle rotonde intasate, gli ingorghi e i parcheggi indiscriminati fanno ormai parte del paesaggio di molte cittadine anche di medie e piccole dimensioni.

Complici condizioni meteorologiche ideali per il ristagno degli inquinanti, il traffico motorizzato è poi uno dei principali responsabili delle concentrazioni preoccupanti di polveri fini, che superano i livelli ammessi dalle normative.

I trasporti motorizzati sono poi una delle cause delle emissioni di gas serra, che surriscaldano il pianeta e comportano rischi molto rilevanti a livello globale, ma anche per le nostre comunità e per le generazioni future.

La scarsità di prodotti petroliferi, che ha determinato un notevole aumento del prezzo dei carburanti ha fatto emergere in tutta la sua attualità la questione energetica come uno dei fattori che condizioneranno lo sviluppo dei prossimi decenni.

In questo quadro si colloca l'uso della bicicletta, come mezzo agile e senza emissioni di sostanze inquinanti per l'aria, senza emissioni dirette di gas serra e a consumi nulli di carburanti.

Sono in seguito discussi le implicazioni di questi temi e i reciproci collegamenti, pur se va ricordato che anche se questi problemi non fossero così pressanti come sono, non cambierebbe la necessità della mobilità ciclistica per permettere spostamenti veloci nelle città e per migliorarne la vivibilità.

Aria e bicicletta

di Stefano Caserini - docente presso il Politecnico di Milano

IL RISANAMENTO DELL'ARIA NELLE NOSTRE CITTÀ RICHIEDE CONSAPEVOLEZZA E CONCRETEZZA. A COMINCIARE DAL SUPERAMENTO DELLE STERILI STRUMENTALIZZAZIONI TRA "APOCALITTICI" E "INTEGRATI".

Prima parte

Sono più di dieci anni che gli amministratori di regioni, province e grandi città si trovano a discutere, in modo quasi sempre concitato, provvedimenti emergenziali contro l'inquinamento atmosferico. Blocchi del traffico totali, pomeridiani, domenicali, infrasettimanali, targhe alterne; limiti per i veicoli non catalizzati, Euro 1, 2 e 3. Limiti alle velocità, ecopass e congestion charge. La casistica è ormai vasta.

Una situazione che dura da un decennio non dovrebbe, se non altro per motivi etimologici, essere definita "emergenza"; parola da usare per qualcosa di inaspettato, e transitorio. Il problema dell'inquinamento dell'aria è invece strutturale; ci accompagnerà, purtroppo, ancora per parecchi anni.

In una zona d'Italia, la pianura padana, il problema è più acuto che nel resto d'Italia, per via di condizioni meteorologiche oggettivamente più sfavorevoli (assenza di venti e alta stabilità atmosferica che impedisce il rimescolamento dell'atmosfera). Ma molte delle considerazioni hanno validità generale.

In questi 10 anni alcune cose si sono chiarite sul tema dell'inquinamento dell'aria, grazie ai dati raccolti e a quel po' di ricerca scientifica che si è riusciti a fare nonostante i tagli pesanti e ripetuti a università e centri di ricerca. Ha poi aiutato la somiglianza del problema con quello di altre aree europee e internazionali (ad esempio la California), in cui pure è stato ampiamente studiato.

Da centinaia di articoli scientifici e qualche gigabyte di dati, da decine tesi di laurea e di dottorato, emerge un quadro complesso con alcuni punti fermi.

Primo. Il problema del particolato fine, così come quello dell'ozono, è molto più difficile da risolvere dei precedenti problemi di inquinamento dell'aria. Contro l'anidride solforosa e il monossido di carbonio, che ammorbavano l'aria delle città italiane negli anni '60 e '70, la metanizzazione e le marmitte catalitiche hanno permesso vittorie significative.

Secondo. È indubbio che le quantità di questi due inquinanti che entravano nei polmoni degli italiani negli scorsi decenni erano in generale molto superiori ad oggi, anche di 10 o 50 volte. Per altri inquinanti, come le polveri fini o il biossido di azoto, il miglioramento c'è stato e non va negato: questo non implica che il problema oggi non esista; dobbiamo occuparcene con serietà, senza descrivere situazioni eccezionali o camere a gas dove non sono; e senza promettere risultati impossibili da raggiungere.

Terzo. Il problema attuale è su una scala diversa, più grande del passato. Non è più un problema solo delle vie più trafficate, perché anche parecchie centraline di monitoraggio poste in campagna misurano livelli di PM10 superiori a quelli ammessi dalla normativa europea. E quando i livelli sono molto elevati a Milano, lo sono quasi sempre a Torino, Verona e Padova. È quindi solo a quella scala vasta che il problema può essere affrontato, con accordi non solo fra i Sindaci, ma fra le Regioni. Accordi seri e veri, che superino i localismi e le rivalità, la gara all'apparire.

Quarto. Le fonti di inquinamento sono tante e molto diffuse sul territorio. Traffico e riscaldamento domestico sono i maggiori contributi, con percentuali che variano a seconda del luogo e delle temperature medie (più fa freddo, più si usa il riscaldamento). Ma anche e l'industria e l'agricoltura hanno un loro peso. Le ricerche degli ultimi anni hanno mostrato con chiarezza l'importanza di una fonte a lungo trascurata, quella dei piccoli apparecchi a legna, che emettono particolato fine e composti tossici in quantità molto superiore al metano e al gasolio. Sono apparecchi molto utilizzati nelle zone periferiche delle città, nei vastissimi hinterland e nelle zone rurali, anche di pianura. Ma l'aria si muove e il loro contributo si sente anche nelle città.

Se la situazione è questa, è necessario prenderne atto e passare all'azione.
È innanzitutto necessario andare oltre le polemiche sulla gravità dell'inquinamento, i litigi sui dati disponibili, e dedicare questo tempo a cambiare le città. Ci sono casi di amministrazioni che non monitorano l'inquinamento dell'aria come previsto dalle normative vigenti; ma è singolare la quantità di polemiche in circolazione sul numero e la quantità di dati delle centraline di rilevamento, o l'ansia per i loro verdetti quotidiani; spesso polemiche mal poste, usate come alibi per un vero confronto sulle azioni da intraprendere.
Le normative europee richiedono un numero minimo di centraline di rilevamento per PM10 e NO2 (biossido di azoto) molto inferiore a quello già oggi esistente. È da considerare che il costo di una centralina di rilevamento è di un centinaio di migliaia di euro, con una decina di migliaia di euro all'anno di costi di manutenzione e gestione.
Una cosa da riconoscere è che non ci sono soluzioni facili: chi le propone nella migliore delle ipotesi non conosce il problema. Lavaggi stradali, asfalti, vernici, alberi o siepi mangia smog, piogge artificiali (anche questo è stato proposto!), sono palliativi di scarsissimo effetto su un problema che ha una scala ampia. Utili magari per qualche titolo ad effetto, per illudere o tranquillizzare per qualche giorno.
Gli interventi necessari sono invece tanti e strutturali, sono le azioni che da anni molto si annunciano e poco si fanno: ridurre i consumi con abitazioni più efficienti, o almeno meno dissipatrici di quel ben sempre più prezioso che è l'energia; spostare quote crescenti di traffico delle auto private ai trasporti collettivi e alla mobilità ciclistica.

Costi e cobenefici

Le politiche dei trasporti devono essere impostate per un obiettivo di lungo termine di riduzione drastica dei consumi energetici e delle emissioni di gas serra nell'atmosfera. Con questi obiettivi si ottiene come co-beneficio la contemporanea riduzione delle emissioni di inquinanti convenzionali, fra cui PM^{10} e NO^{x} che oggi sono i più critici per la qualità dell'aria.
I problemi sopra visti sono spesso affrontati da soli, senza cogliere i vantaggi di azioni congiunte.
Ad esempio contro l'inquinamento dell'aria si predispongono blocchi del traffico, totali o selettivi per alcuni veicoli che emettono meno PM^{10} o ossidi di azoto. Ma raramente si considerano le emissioni di CO^{2} o i consumi dei veicoli.
Le azioni contro l'inquinamento dell'aria diventano ancora più convenienti se si considerano i cobenefici per la riduzione delle emissioni di gas serra e il risparmio di carburanti.
Gli studi che hanno fatto un'analisi dei costi e dei benefici hanno mostrato che sono azioni che costano ma che convengono. Ossia è conveniente per il sistema-paese avviare un'azione decisa verso l'efficienza energetica e la mobilità sostenibile. Ci sono costi iniziali, che sono ripagati dai risparmi futuri sia nella bolletta energetica che nei "costi esterni" (malattie e ricoveri ospedalieri, accumulo di gas serra) evitati.
La convenienza sta anche nel fatto che molte delle azioni per risanare l'aria delle città andrebbero comunque fatte, per un altro problema ambientale, ancora più importante, quello dei cambiamenti climatici. Fra le poche eccezioni, i piccoli impianti a legna, che fanno bene al clima e male al PM^{10}.

Sopra: la ristrutturazione della stazione di Portogruaro. Nella pagina a fianco: schema del Sistema Ferroviario Metropolitano di Superficie.

Sono settori su cui si può agire. Spesso si discute su quanto inquina il traffico e quanto il riscaldamento, e spesso i numeri sono usati come alibi per giustificare l'inazione. Pur se gli inventari delle emissioni in atmosfera forniscono dei numeri affidabili, che però dipendono dal periodo temporale considerato (es. anno, semestre, mese freddo) e dalla zona (Regione, provincia o comune), le azioni devono essere implementate anche se prese da sole non sono risolutive di un problema, quello dalla qualità dell'aria, che come detto ha una scala vasta e dipende da molte sorgenti distribuite sul territorio.

Auto, ma quanto mi costi!...

di Donatella Miotto

L'ACI LANCIA L'ALLARME: L'AUTO STA DIVENTANDO UN LUSSO. MA QUESTA CRISI PUÒ ESSERE OCCASIONE PER RISCOPRIRE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILI

I prezzi della benzina alla pompa sono saliti di oltre il 20% in un solo anno.
E possedere un'auto sta diventando economicamente insostenibile: nel 2012 la propria vettura costerà 1.680 euro in carburante, 715 di assicurazione, 270 di manutenzione, 220 euro di parcheggi e garage, 190 di pedaggi, 120 di multe e un insieme di altre spese per un totale complessivo di oltre 3.500 euro, a fronte dei 3.278 euro del 2011.
Siamo i soliti esagerati nel quantificare somme come queste? No, perché i dati sono quelli diffusi recentemente dall'Aci veronese.
Noi aggiungiamo solo che questa valutazione ci pare ottimistica nel calcolare in soli 270 euro annui le spese di manutenzione (chi conosce un meccanico che mi assicuri questa media annua, me lo segnali per favore!). E nel supporre che per parcheggi e garage bastino 220 euro: se si usa uno stallo blu per sole 4 ore la settimana il budget è già bruciato, e un garage non costa forse un affitto o un mutuo? Non solo: dove le mettiamo le quote annue relative alle spese d'acquisto?
Fatto sta che a Verona si è registrato un calo delle immatricolazioni mensili del 16% nel maggio 2012 rispetto all'anno precedente. E i passaggi di proprietà sono diminuiti del 14,2% rispetto all'anno precedente, dati che non si discostano molto dalla media del Veneto. Adriano Baso, presidente dell'Aci di Verona, conclude con un grido d'allarme: "Ci preoccupa soprattutto l'aumento della disaffezione all'uso dell'automobile".
Con i tassi d'inquinamento alle stelle, il territorio devastato dalla continua costruzione di parcheggi e infrastrutture stradali, la qualità della vita quotidiana minata dalle attese in coda, dal traffico, dal rumore e dagli esborsi che comporta il possesso di un'auto… siamo proprio sicuri che sia un problema se molti scoprono che è possibile e magari piacevole effettuare spostamenti a piedi, in bicicletta o coi mezzi pubblici?
La stampa ha riportato anche il riferimento al modello estero del direttore dell'Aci Riccardo Cuomo: "In Germania esiste una detrazione fiscale sul costo della benzina di 30 centesimi al litro per il percorso casa-lavoro. Un rimborso chilometrico che potrebbe essere valido anche in Italia".
Dobbiamo dunque pensare che la Germania premi chi va al lavoro in auto?
Non è esattamente così.
Ce lo spiega Martina Kiderle, dell'ADFC (*Allgemeiner Deuscher Fahrrad-Club*): "Grazie alla Pendlerpauschale i lavoratori tedeschi possono detrarre attualmente l'importo di 0,30 euro al Km per gli spostamenti casa/lavoro (solo andata) indipendentemente dal mezzo di trasporto usato: a piedi, in bici, in moto, macchina o coi mezzi pubblici".
Approfondendo la questione si può scoprire che se ci si organizza con un'auto-piscina (gaffe da correttore automatico Google, direi che potremmo lasciare "car pooling"), tutti i colleghi che ne fanno parte possono detrarre la stessa cifra. Quindi: se uso la mia auto per andare al lavoro da sola, potrò avere un piccolo riconoscimento per le effettive, ingenti spese che affronto.
Se uso, per esempio, la bicicletta, che non mi costa quasi nulla, la detrazione si traduce in un effettivo "premio al ciclista".
Siamo d'accordo con l'Aci, sarebbe bello anche da noi. Ma qui, oggi, tira un'altra aria. Ci pare più realistico pensare a "formare ed educare il cittadino ad un uso responsabile del mezzo privato in ambito urbano, riducendo gli spostamenti con l'automobile se non strettamente necessari (cd mobilità superflua)". Raccomandazioni Fiab? No, ancora una volta lo afferma l'Aci, in un documento predisposto insieme a Legambiente del settembre 2011: "La mobilità per tutti nella città di domani". Meglio ripassarlo, di questi tempi.

La crisi dei bus e la festa della politica

IL TRASPORTO PUBBLICO È ALLO STREMO, MA RIMANGONO IN VITA AZIENDE CHE HANNO FATTO IL LORO TEMPO E CHE COSTANO UN SACCO DI SOLDI

di Riccardo Reti

Bici legate alla rinfusa

Se il modal split (ovvero l'indice che misura le modalità con cui la popolazione si sposta: bus, auto, bici o a piedi) fosse un listino di borsa, le nostre azioni sarebbero senza dubbio in ribasso. Anzi, in picchiata. Il duro colpo assestato all'inizio dell'estate dai drastici tagli al trasporto pubblico locale farebbe infatti precipitare l'indice delle forme sostenibili di mobilità: con 350 mila chilometri di percorrenza eliminati dalla sola rete urbana (e solo in parte ripristinati di fronte alle veementi proteste dell'utenza inviperita); l'orario festivo esteso a tutti i giorni della settimana e la grossa incognita su quel che accadrà al momento della riapertura delle scuole a settembre e del ritorno all'orario invernale dei bus, per moltissimi veronesi non è rimasta altra possibilità che rassegnarsi a fare ricorso all'automobile per i propri spostamenti quotidiani.

La crisi della mobilità urbana, che non riguarda solo i bus, ma anche i treni regionali e, soprattutto nella nostra città, la mobilità ciclistica, viene presentata come un fatto inevitabile derivante dal taglio dei finanziamenti per il trasporto pubblico che, a cascata, si riverberano dal livello nazionale a quello regionale fino ad arrivare al Comune. Ma siamo proprio sicuri che la politica locale abbia fatto e faccia tutto quanto è in suo potere per limitare i danni?

Dal 2007, anno in cui Comune e Provincia hanno dato vita ad Atv, azienda che ha raccolto dalle mani di Amt e Aptv la gestione, rispettivamente, del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, la collettività si ritrova con un notevole aggravio di costi di gestione: seppure non movimentino più alcun bus, il consiglio di amministrazione di Amt e quello di Aptv non hanno per questo cessato di esistere. Ma queste persistenze valgono davvero le risorse che la comunità spende per mantenere consigli di amministrazione, direttori generali, collegi dei revisori dei conti, tutti peraltro di nomina politica? Di tre aziende non se ne potrebbe fare una sola? La sola Amt, ex municipalizzata di proprietà del Comune, ora riconvertita alla gestione della sosta a pagamento, costa 230 mila euro all'anno: 40 mila euro il compenso del presidente, 12.500 euro per ciascuno dei consiglieri di amministrazione; 50 mila euro la retribuzione del direttore generale, senza contare gli altri 50 mila che vengono annualmente spesi per pagare il collegio dei revisori dei conti, composto da tre sindaci effettivi più due sindaci supplenti.

Nell'arco di un'amministrazione, che ha durata di 5 anni, fa la bella cifra di 1,1 milioni di euro. Ad Amt, acronimo che sta per azienda di Mobilità Trasporti, è stato dato il compito di portare a compimento il progetto di realizzazione del discusso filobus (grossa responsabilità, sì, ma con la clausola che, qualora l'azienda perda la concessione della sosta, ripianerà il Comune) ma anche quello di realizzare il parcheggio dell'ex Gasometro, a ridosso del centro storico.

Meno numerosi i compiti residui di Aptv, azienda di proprietà della Provincia, a cui non è rimasto altro che gestire le proprietà immobiliari di Atv. Ragion per cui la maggioranza politica ai Palazzi Scaligeri, nel corso del 2010, non ha potuto fare orecchie da mercante nei confronti delle opposizioni che chiedevano la sostituzione del consiglio di amministrazione con un amministratore unico (30 mila euro l'anno) nell'ottica della riduzione dei costi della politica . Resta tuttavia ancora in essere il direttore generale (36 mila euro l'anno) e il collegio dei revisori dei conti che costa 57 mila euro. Per un totale di 124 mila euro che su base quinquennale diventano 620 mila euro.

Non è che poi i vertici di Atv lavorino gratis: il presidente costa 80 mila euro l'anno; il vicepresidente 36 mila, il consiglio di amministrazione, formato da tre membri, 20 mila euro ciascuno, per un totale di 176 mila euro annui, a cui vanno sommati gli stipendi del direttore generale (180 mila euro l'anno) che fino al 2010 si fregiava di avere un vice-direttore a 150 mila euro all'anno. Più il collegio dei sindaci e revisori dei conti.Insomma, Atv ci costa già più di Amt e Aptv messe insieme. Non sarebbe il caso di accontentarsi di avere una sola azienda?

Terra futura

DAL MINI-CORSO ORGANIZZATO DAGLI ADB, IL RESOCONTO E LE IMPRESSIONI DI UN'ESPERIENZA CHE METTE ALLA PROVA CREATIVITÀ E RAZIOCINIO

di Paolo Merlin

L'esperienza di un ciclo viaggiatore senza la sua bicicletta.
Ormai sono pronto, quest'anno non vorrei perdermi la rassegna di Ferrafutura. Mi sono organizzato come ormai faccio da un certo tempo per arrivare con la combinazione bici più treno.
Per il pernottamento ho interpellato gli amici della bicicletta di Firenze. Ma un imprevisto mi blocca: uno sforzo sbadato e la schiena è k.o.
Non posso partire in queste condizioni e mia moglie impietosita (sa che non ci andrei mai in macchina) mi viene incontro e dice: andiamoci in treno insieme! Perché no?
Si parte dalla vicina Nogara. Arriva il treno ed io mi dirigo dritto verso la carrozza porta bici, mia moglie mi ferma dal giubbino: ma dove vai?
La forza dell'abitudine …
Giunti a Firenze raggiungiamo a piedi la Fortezza da Basso, sede della manifestazione, mentre invidio qualche ciclista che arriva sul posto pedalando.
Appena entrati incontro subito un personaggio di tutto rispetto che mi emoziona, è Giannozzo Pucci, il curatore de L'ecologist italiano, nove volumi di saggezza ecologica profonda. Lo sento riferire che ha appena pubblicato un nuovo volume che tratta di Edward Goldsmith, il padre dell'ecologia recentemente scomparso.
Ci fermiamo davanti al tabellone del programma nel tentativo di scegliere tra le innumerevoli proposte della manifestazione talmente ricche da rendere difficile la scelta.
Terrafutura è una unica nel suo genere, vuole proporre buone pratiche di vita, di governo e d'impresa, lavorando per un futuro basato su lavoro, sostenibilità ed equità. Non c'è tema non trattato sotto tale ottica, dall'abitare, al produrre, al coltivare, all'agire quotidiano.
All'interno, Legambiente, Acli, Arci, CISL, Caritas ed altri, sono partner dell'iniziativa con Banca Etica ed hanno degli spazi dedicati, così come varie altre aziende. All'interno ho piacevolmente trovato anche la sezione FIAB di Firenze, una proposta che si presenta tra le valide alternative alla cultura dominante.
Non mancavano gli spettacoli serali, i laboratori didattico culturali per tutte le età, i banchetti non solo di alimentari, oggettistica e vestiario, tutti prodotti in una logica di rispetto ambientale e naturale. Tutt'intorno è un brulicare di persone curiose che osservano con attenzione in cerca di novità diverse dalle solite trappole del mercato del consumo.
Con piacere si vedono molti giovani, an-

che coppie con figli, attirati forse dalle tante iniziative didattico culturali pensate proprio per i più piccoli.
Ci muoviamo curiosando per le varie aree, poi ci fermiamo ad ascoltare un interessante 'lezione' sulle Frodi Alimentari. Sul tema ci si accorge che c'è poco da stare allegri.
Viviamo in un contesto nel quale generalmente il profitto è al di sopra di tutto, perciò ogni strada per farlo crescere viene spesso perseguita senza tanti scrupoli, anche nell'ambito alimentare.
Olio d'oliva, pasta, pomodoro, formaggi, carne, uova, vino, frutta, subiscono processi per aumentarne il volume, il peso, migliorare l'aspetto estetico, attraverso l'utilizzo di ormoni, coloranti, nitri e nitrati, solventi, sono tra le sostanze aggiunte tutt'altro che innocue. Vien dar dire che siamo proprio messi bene …
Quali soluzioni si propongono?
La ripresa dei rapporti con chi coltiva la terra instaurando relazioni di fiducia con chi agisce in determinati modi, filiera corta per poter controllare da vicino l'operato di chi gestisce il delicato ambito alimentare, km "zero" per non pesare sull'ambiente, riconversione dei terreni ad uso agricolo industriale privilegiando un'agricoltura rispettosa ed in armonia con il resto della vita che vive(va) in campagna, sono solo gli spunti base per impostare il cambiamento.
Verso sera sentiamo Valerio Pignatta, che presenta il suo nuovo libro-studio in collaborazione con P. Ermani: "Pensare come le montagne", un manuale teorico-pratico di decrescita per salvare il pianeta cambiando in meglio la propria vita, sicuramente uno dei tanti spunti interessanti nella rassegna dei vari libri proposti.
La sera è arrivata troppo presto, saliamo sul treno di ritorno carichi di stimoli positivi e forti di una certezza: la bici ed il treno sono tra i mezzi di trasporto che possono salvare il mondo!

Per info: www.terrafutura.it

terrafutura

Nella pagina a fianco gli acquerelli di Gabriella Bubola (sopra) e di Paolo Fabbri (sotto)
In questa pagina

di Giorgio Migliorini

IN CASO DI INFORTUNIO SUL TRAGITTO CASA-LAVORO IL CICLISTA VIENE EQUIPARATO ALL'AUTOMOBILISTA. CHIEDIAMO DI CAMBIARE LA LEGGE

Infortuni in itinere: facciamo giustizia

Argomento apparentemente semplice questo dell'infortunio in itinere: l'attuale legislazione italiana per noi utilizzatori della bici riserva invece un' inaspettata amara sorpresa.
La legge sostanzialmente dice che il lavoratore che si reca al lavoro usando mezzi pubblici o a piedi, in caso di infortunio, è tutelato con copertura assicurativa Inail.
Chi utilizza mezzi privati e quindi anche la bici ne è escluso a meno di necessità per mancanza di mezzi pubblici od orari incompatibili. Visto che l'utilizzo della bici ha un alto valore sociale in quanto, lo sappiamo bene, contribuisce a migliorare l'ambiente, la vivibilità urbana e, non ultimo, migliora la salute di chi la utilizza, la Fiab da tempo si batte per l'estensione dell'assicurazione a che i usa la bici qualunque siano le alternative di trasporto. Questo attraverso una proposta di legge ad hoc.
Inoltre la Fiab ha esercitato una pressione nei confronti dell'Inail che ha dato i primi frutti. Attualmente una interpretazione più morbida dell'attuale legge da parte dell'Inail estende l'assicurazione anche alla bici nel caso che l'infortunio avvenga su pista ciclabile o su strada interdetta al traffico. È un primo passo.
Il testo della proposta di legge Fiab per modificare l'attuale legislazione è questo: Nell'ambito delle politiche a favore della mobilità sostenibile e, in particolare, dell'incentivazione dell'uso della bicicletta, all'art. 12 del decreto legislativo n. 38 del 23/2/2000, dopo la frase "L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessitato" è aggiunto quanto segue : "L'uso della bicicletta è comunque coperto da assicurazione, anche nel caso di percorsi brevi o di possibile utilizzo del mezzo pubblico."
Proposta semplice e lineare come il mezzo di trasporto che usiamo. Il perché è della proposta è ovvio e non vedo chi possa esprimere obiezioni.
L'introduzione di una tutela assicurativa per l'uso della bicicletta nei tragitti lavorativi, se da una parte costituisce sostegno concreto, e per così dire "rafforzato", dell'utenza debole della strada, alla quale appartiene il ciclista, dall'altra induce ad una consapevolezza diffusa del problema della sicurezza di tali utenti anche da parte degli enti assicurativi pubblici che, come è noto, sono oggi istituzionalmente preposti non solo al risarcimento dei danni ma soprattutto alla prevenzione degli incidenti lavorativi.

Testimonianze dal sito Fiab

Occorre riconoscerlo: negli ultimi anni l'Inail ha fatto quanto era in suo potere per allargare le maglie delle regole sugli infortuni in itinere in modo da favorire i ciclisti. Quello che ancora non va è l'impianto generale della norma che di fatto mette sullo stesso piano ciclisti e automobilisti, finendo per penalizzare chi si sposta in modo responsabile e senza inquinare.
Delle testimonianze in proposito si possono scaricare e ascoltare in formato audio dalla viva voce dei protagonisti collegandosi al sito bici-initinere.info, aperto dalla Fiab in occasione della campagna di sensibilizzazione. Si può ad esempio ascoltare la storia di P.C., lavoratore e ciclista della provincia di Bologna, rimasto coinvolto con la sua bicicletta in un incidente su una rotonda cittadina a Bologna. L'Inail gli ha riconosciuto l'infortunio in itinere, dal momento che lui è un lavoratore pendolare (arriva in treno a Bologna e percorre l'ultimo tratto in bicicletta) ma P.C. ha dovuto dare all'Inail un mucchio di spiegazioni e subire una lunga trafila fatta di formulari da compilare soltanto per dimostrare che la distanza tra la stazione e il posto di lavoro sarebbe proibitiva a piedi e che non potrebbe mai permettersi di mantenere un'automobile soltanto per percorrere il tratto stazione-posto di lavoro.
Stessa sorte toccata a L.F. che ha subito ben due incidenti uno dei quali parzialmente invalidante: documentazione alla mano ha dovuto dimostrare che a piedi ci avrebbe messo troppo tempo e che gli orari dei mezzi pubblici erano incompatibili con i suoi orari di lavoro.
Entrambi però continuano ad andare al lavoro in bici.
Non è così invece per una signora di Pesaro, che si è fratturata la caviglia cadendo in bici mentre andava in ufficio in zona a traffico limitato: l'Inail ha valutato che la distanza tra casa e posto di lavoro fosse percorribile a piedi e non ha riconosciuto l'infortunio. Il marito ha intrapreso una battaglia legale, intanto però lei della bici non vuole più sentire parlare.

Sugoli & Marmellata d'Uva

di Paolo Pigozzi

L'uva e le vigne sono il paesaggio delle gite di questi mesi. La varietà della vegetazione delle nostre colline è stata ormai pressoché totalmente sostituita dai vigneti. Che danno un aspetto innaturalmente "pettinato" all'orizzonte delle nostre pedalate e che costituiscono una monocoltura assai fragile dal punto di vista ecologico e agronomico, bisognosa di grandi quantità di anticrittogamici. Non è un caso che in Valpolicella ci sia forte preoccupazione per il continuo aumento dell'incidenza dei casi di tumore tra la popolazione e i contadini.
Per fortuna un cambio di rotta è già in atto: l'associazione Terra Viva *(www.terravivaverona.org)* lavora per una viticoltura biologica e per un ambiente a misura umana. L'uva, un frutto di straordinarie qualità organolettiche e di eccellenti proprietà terapeutiche, viene oggi totalmente trasformata in vino. Un tempo, tuttavia, dal mosto si era capaci di produrre delizie di cui oggi abbiamo dimenticato il sapore. Eccone un paio.
I sugoli sono un dolce della tradizione contadina, un tempo comunissimo soprattutto nella pianura padana. Proponetelo con fiducia, al rientro, ai vostri colleghi di gita: ve ne saranno grati. Nei più vecchi risveglierà entusiasmo, ricordi e nostalgie. E aiuterà i più giovani a costruirsi una memoria dei sapori e degli aromi non esclusivamente tarata su mulini bianchi, fieste e ovetti vari.

Sugoli

GLI INGREDIENTI

Un litro di mosto di uva nera
(ancor meglio uva fragola)
7-8 cucchiai di farina biologica
di frumento semintegrale
Un pezzetto di cannella
Un po' di buccia di limone

LA PREPARAZIONE

Mettete la farina in un pentolino e aggiungete poco a poco del mosto fino ad ottenere una crema densa. Mescolate piuttosto vigorosamente con un cucchiaio di legno: eviterete che si formino i grumi.
Fate bollire per qualche minuto il mosto rimanente con gli aromi che poi toglierete. Aggiungete la crema densa al mosto caldo e fate sobbollire sempre mescolando per una decina di minuti. Versate su un piatto largo (oppure in coppette di vetro) e lasciate raffreddare per qualche ora. Quando ha atteso un po' in frigorifero è una vera leccornia.

Marmellata d'Uva

GLI INGREDIENTI

2 kg di uva nera
1 kg di frutta mista (mele e pere, ma ci sta bene anche una cotogna e qualche fico)
Un pezzetto di cannella
5 chiodi di garofano

LA PREPARAZIONE

Pulite e lavate l'uva e, dopo aver schiacciato gli acini per togliere la maggior quantità possibile di vinaccioli (i semini dell'uva), mettetela in una pentola d'acciaio. Unite gli aromi (da togliere a metà cottura) e l'altra frutta mondata e a pezzi. Fate cuocere fino alla consistenza della confettura. Invasate il composto, ancora bollente, in piccoli contenitori di vetro caldi, chiudete con il coperchio a tenuta stagna e capovolgeteli su un piano di legno. Coprite tutti i vasetti con una coperta e lasciate raffreddare molto lentamente. In questo modo potrete saltare la fase della sterilizzazione. Usate questa confettura profumata per farcire panini da sballo (e ricchi di energia), buoni per una colazione invernale prima della sgambata domenicale. Ma anche da mettere nel tascapane e da gustare con calma, con il piede a terra e guardando verso valle.

Turismo attivo: **Mantova chiama Verona**

Dopo il terribile sisma del giugno scorso che ha sconvolto buona parte della Pianura Padana, moltissimi turisti hanno deciso di disdire le proprie prenotazioni nel mantovano.
Continuare a fruire delle bellezze di questi luoghi rappresenta invece il miglior modo per aiutare le popolazioni a superare l'emergenza e affrontare la ricostruzione. Per questo proponiamo 7 meravigliosi percorsi segnalati dalle aziende turistiche locali.

1) Da Mantova a Bosco Fontana il bosco della città.

Dal centro storico si percorre la ciclabile in fregio ai laghi sino alla Rocca di Sparafucile. Dopo una breve sosta ci si innesta nella ciclabile Mantova-Peschiera sino alla Riserva Naturale Orientata di Bosco Fontana e alla villa Gonzaghesca. Breve ma suggestiva escursione per le strade forestali sino alla palazzina di caccia dei Gonzaga. Ritorno lungo la ciclabile campestre Mantova-Peschiera.
Note tecniche. Lunghezza: Km 20,00 a/r completamente su pista ciclabile. Tempi: 3 ore.

2) Intorno alla città - Mantova e i lungolaghi

Piacevole e distensivo ciclotour, lungo la pista ciclabile che costeggia le rive dei laghi, per ammirare il profilo della città dalla riva sinistra. Si prosegue per Porta Mulina con una visita alle opere idrauliche di Alberto Pitentino e da qui, sempre su pista ciclabile, sino a Borgo Angeli, posto sul confine della Riserva Naturale Valli del Mincio, esempio di borgo di pescatori.
Note tecniche: lunghezza km 20 a/r - percorso ad anello interamente su pista ciclabile -Tempi: 3 ore.

3) Da Mantova alla Riserva Naturale delle Valli del Mincio. BICI+BARCA

Partenza da Mantova e, imboccata la ciclabile Mantova-Peschiera, si prosegue sino al Maglio di Goito, da dove si entra a Rivalta nella Riserva Naturale Valli del Mincio. Sosta e visita al museo etnografico del fiume, ripartenza per Grazie di Curtatone con visita all'antico e singolare Santuario delle Grazie. Ritorno a Mantova in barca con bici al seguito.
Note tecniche. Lunghezza: km 30 (sola andata) in buona parte su pista ciclabile. Tempi: 5/6 ore.

4) Da Mantova al Parco Archeologico del Forcello

Dal centro storico della città ci porteremo al Bosco Virgiliano e da qui, lungo il sentiero della Riserva della Vallazza, sino all'antico forte franco-asburgico di Pietole (Andes). Si prosegue lungo la nuova ciclabile che dall'antico abitato di Andes ci porta a Corte Virgiliana. Si ritorna sulla nuova ciclabile sino a Corte Forcello, sede del parco archeologico etrusco.
Note tecniche. Lunghezza: Km 25 circa a/r. Tempi: 5 ore.

5) Da Peschiera a Mantova sulla ciclabile del Mincio

Il percorso costeggia le rive del fiume Mincio con possibili interessanti deviazioni. Il punto di partenza è la fortezza di Peschiera da dove comincia la ciclabile che costeggia il Mincio passando da Borghetto di Valeggio sul Mincio, la Riserva di Bosco Fontana, e Parco delle Bertone. Il tratto finale dell'itinerario è agevolato dalla ciclabile realizzata lungo il canale Parcarello, che porta a Cittadella. Da qui un'ulteriore tratto ciclopedonale conduce a Mantova, attraverso il ponte dei Mulini.
Note tecniche. Lunghezza: km. 43 solo andata - Tempo di percorrenza: 4 ore + soste.

6) Ciclovia UNESCO - Da Mantova a Sabbioneta

Il percorso parte da Mantova e arriva a Sabbioneta passando per Buscoldo, Torre d'Oglio con il caratteristico ponte di barche, Correggioli, San Matteo delle Chiaviche, Commessaggio, paese dove assaggiare dolcissimi meloni. Percorrendo, infine, la strada Vitelliana, si nota l'eremo di San Remigio, edificato nel XVII secolo. Si arriva, quasi improvvisamente, a Sabbioneta (edificata tra il 1556 e il 1591 da Vespasiano Gonzaga). Per il ritorno a Mantova è previsto un servizio bus più carrello bici.
Note tecniche. Lunghezza: 47 chilometri – Tempi di percorrenza: circa 3/4 ore + soste.

7) Da Mantova a S.Benedetto e al Polirone

Da Mantova si prosegue per strade periferiche sino a Bosco Virgiliano. Da qui, percorrendo il sentiero naturalistico della Riserva della Vallazza, si prosegue fino all'antico forte franco/asburgico di Pietole (Andes). Ad Andes si imbocca la nuova ciclabile sino a Corte Forcello. Si prosegue sino a Bagnolo S.Vito e da qui per strade campestri e gli argini del Mincio si arriva a Governolo e alla conca del Bertazzolo. Si prosegue attraversando il ponte sul Po, si entra a S. Benedetto per una visita all'Abbazia del Polirone. Rientro in bicicletta o in motonave.
Note tecniche. Lunghezza: Km 32 sola andata. Tempi: 6 ore.

Gite e ciclo-manifestazioni d'autunno

DOPO IL SETTEMBRE DI MOBILITAZIONE CI ATTENDE UN AUTUNNO CARICO DI INIZIATIVE: ECCO L'ELENCO DELLE GITE E DELLE CICLO-MANIFESTAZIONI

Domenica 23 settembre

Milano e i Navigli

Organizzata dagli AdB di San Bonifacio
Accompagnatori: Alessandro Battocchia e Renata Salaorni

Sabato 29 e domenica 30 settembre

La via del Mare da Chioggia a Caorle

Ciclomanifestazione promossa dalle associazioni Fiab del veneto. Organizzatori: Roberto Beccaletto e Francesca Gonzato

Tutti i giovedì di ottobre

Ciclo-esplorazioni

Lungo i percorsi ciclabili della nostra provincia alla scoperta di mete suggestive e sconosciute.
Accompagnatore: Roberto Ferrari

Domenica 7 ottobre

Il percorso delle Risorgive

Ciclomanifestazione per la promozione della ciclabile lungo il canale da San Giovanni Lupatoto a Valeggio
Organizzatori: Marco Passigato e Guido Dosso.
Collabora il Gruppo Alpino Scaligero.

Per informazioni più dettagliate consultare il programma annuale

Domenica 7 ottobre

Dalla pianura al ponte di Veja

Escurione fra sterrati e salite della Valpolicella dedicata agli appassionati di mountain-bike

Domenica 14 ottobre

Cimento autunnale

Percorso pianeggiante vario a sorpresa
Accompagnatori: Giorgio Migliorini e Roberto Ferrari

Domenica 21 ottobre

Andiamo a reciolar

Cicloescursione tra i vigneti delle colline moreniche.
Accompagnatore: Guido Dosso

Domenica 28 ottobre

Il lago dall'alto al basso

Speciale mountain-bike dalla Rocca del Garda in discesa fino a Bardolino
Accompagnatori: Alessandro Troiani e Gianbattista Crosara

Da giovedì 1 a domenica 3 novembre

Ultimo tuffo nel mare

Tre giri ad anello lungo la costa ligure, tra sapori di mare, colori d'autunno e vento in faccia.
Accompagnatore: Guido Dosso

farmacia
BORGO MILANO
Corso Milano, 69
VERONA tel. 045 574192

IL MELOGRANO
CENTRO INFORMAZIONE MATERNITÀ E NASCITA

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, nella FARMACIA BORGO MILANO, a VERONA, in corso Milano 69, le mamme possono allattare in un ambiente confortevole, ricevere il sostegno di personale qualificato, e contattare un'ostetrica o un pediatra.

La FARMACIA BORGO MILANO è stata la prima Farmacia amica dell'allattamento in Italia, iniziativa ideata da IL MELOGRANO centro informazione maternità e nascita e patrocinata da Unicef, Associazione culturale Pediatri e Ibfan.

FARMACIA AMICA DELL'ALLATTAMENTO MATERNO™
è una iniziativa de IL MELOGRANO
CENTRO INFORMAZIONE MATERNITÀ E NASCITA

www.farmaciaborgomilano.it

senza plastica naturalmente

unicef
ACP
IBFAN

Ottava: "due valli", una pista

IL NULLA CICLABILE IN VALPANTENA IMPONE UN URGENTE RIPENSAMENTO SULL'OFFERTA DI MOBILITÀ

di Luciano Lorini

Il territorio

Adagiata ai piedi delle colline, sulla via di accesso alla Lessinia, l'8^ Circoscrizione Nord-Est è tra tutte di gran lunga la più ampia, con ben 5.800 ettari di estensione, quasi un terzo dell'intero territorio comunale (la 5^, al secondo posto, ne totalizza "solamente" 3.300). A fronte di una tale vastità corrisponde l'ultimo posto per popolazione, con poco più di 17.000 abitanti, per una densità media di 3 abitanti per ettaro (i valori per le altre circoscrizioni si aggirano dai 10 della 7^ ai 70 del Centro Storico). La ragione di tali estremi si spiega osservando la conformazione geografica della zona, caratterizzata dal Progno, dalle cosiddette "due valli" (la Valpantena e la Val Squaranto) e dalle colline che le separano, dai molti terreni dedicati ad uso agricolo e dai rilievi importanti che salgono verso i monti Lessini. La popolazione è concentrata in molti piccoli paesi e frazioni, ben distinti dall'insediamento urbano: in Valpantena, sul versante occidentale si trovano Poiano, Quinto e Marzana, mentre su quello orientale da Santa Maria in Stelle, Vendri, Nesente e Novaglie si passa in Val Squaranto; salendo da Montorio, oltre Mizzole e Pigozzo si raggiungono infine gli abitati di Trezzolano, Cancello e Moruri, un po' isolati, quasi delle contrade montane (400m slm) più che quartieri cittadini. Montorio da sola raccoglie circa 7.000 abitanti; l'intera Valpantena ne conta più o meno altrettanti; i rimanenti sono distribuiti sul resto del territorio.

Come siamo messi?

Il numero di passaggi sulla pista che da Montorio scende verso la città è tutt'altro che trascurabile. L'abitudine all'uso quotidiano della bici nella frazione "capoluogo" è infatti molto forte. Non solo per gli spostamenti all'interno del paese, dove zone 30 e interventi di moderazione ne facilitano l'utilizzo, ma anche da e verso la città, complice probabilmente il citato itinerario che, veloce ed efficace, costituisce un buon incentivo alla ciclabilità. Ovvio quindi che molto traffico pendolare (la Zona Artigianale di Montorio costituisce un importante attrattore) vi si riversi copioso. Se però si esclude questo esercizio virtuoso (utile principalmente ai Montoriesi) a disposizione dei cittadini non rimane molto altro, costringendo così le famiglie, prive di reali alternative, ad un uso massiccio dell'automobile.

Le piste

Dalla circoscrizione meno popolosa non ci si aspetterebbe certo una densità ciclabile da primato. E invece, con un valore di 61 cm per abitante, l'8^ si trova al secondo posto della classifica (la prima è la 7^, con un metro per abitante). Sulla

Nelle foto: in alto, la salita di Civita di Bagnoregio. Sotto, il gruppo studia il percorso.

			Totali		
		Sottotipo	Comune	8^ Circoscriz	
Classificazione	Sicurezza	Pista	34.660 m	2.480 m	7%
		Corsia	11.175 m	400 m	4%
	Tipologia	Ciclabile	13.370 m	-	0%
		Contigua	12.475 m	400 m	3%
		Promiscua	19.340 m	2.480 m	13%
		Preferenziale	530 m	-	0%
		Controsenso	-	-	0%
		ZTL	2.370 m	-	0%
	Direzione	Monodirezionale	14.275 m	-	0%
		Bidirezionale	34.080 m	2.880 m	8%
	Valenza	Urbana	42.705 m	2.880 m	7%
		Extraurbana	2.000 m	-	0%
		Naturalistico/Parco	1.950 m	(7.900 m)	0%

VERSO IL CENTRO

Se, come abbiamo visto, la Val Squaranto si può ritenere adeguatamente servita da un'infrastruttura (il percorso Montorio-piazza Bra') apprezzata ed efficiente, non altrettanto si può dire per le frazioni della Valpantena che, parimenti interessanti dal punto di vista del potenziale ciclistico, si ritrovano sostanzialmente isolate da Borgo Venezia. La pericolosità di via Valpantena e via Fincato è impressionante (e i fatti di cronaca, anche recenti, lo confermano) e costituisce sicuramente il peggior deterrente anche per i cittadini più volonterosi. Che possono solo aspettare, sognando, la realizzazione della pista che non c'è, di quell'itinerario che un giorno forse collegherà Marzana a Porta Vescovo e quindi alla Città, completando la lista dei desideri, decisamente contenuta per questa porzione di territorio. Le proposte non mancano (idee e bozze di progetto sono state recentemente raccolte e approvate nel Piano della Rete Ciclabile allegato al Piano degli Interventi) e le difficoltà sono, a questo punto, solamente di ordine politico.

NEL TEMPO LIBERO

Considerate le peculiarità del territorio, le occasioni di svago per i cittadini sono praticamente infinite. Numerosissimi innanzitutto gli itinerari per organizzare brevi escursioni in bici e a piedi pubblicati sulla carta dei sentieri veronesi a cura di Renzo Giuliani (alcuni di questi si trovano pure sul portale del Comune). Nei dintorni di Montorio è possibile passeggiare o pedalare (in MTB) sulla dorsale Preafita, verso il Castello, il forte Preara (o forte John), il Piloton e l'Eremo di San Fidenzio. La ciclabile dei Fossi, da via Spalato lungo via Comun, è un refrigerio per le giornate di grande calura estiva. Sempre a Montorio è interessante pedalare alla scoperta delle Risorgive. Oppure si può provare il tragitto su via Pedrotta (la strada verso le Ferrazze), chiusa al traffico nei giorni festivi e prefestivi da maggio a settembre. Lungo la strada Mattaranetta è possibile spostarsi da via Caval (San Martino) alle Frugose (San Michele). A Montorio ha anche inizio il sentiero Renzo Giuliani (meglio noto come Dorsale delle Frazioni), un facile e suggestivo itinerario che circonda tutta Verona sul versante collinare, congiungendo gli abitati di Novaglie, Poiano, Avesa, Quinzano e Parona, passando dalle Toricelle: ben tenuto e ottimamente segnalato rappresenta una stupenda occasione per un trekking originale, fuori dagli schemi classici (circa 4 ore e mezza a passo tranquillo il tempo necessario a percorrerlo tutto). In Val Squaranto, la Pissarotta (da Pigozzo al Cerro) è la palestra dei ciclisti veronesi: una salita leggera e costante, poco trafficata e immersa in uno scorcio di natura suggestiva e selvaggia; freschissima d'estate. In Valpantena è un classico la pedalata digestiva lungo il Progno (invero un po' soleggiato), che attraversa gli abitati del versante orientale. A Santa Maria in Stelle, infine, si impone una visita al Pantheon, l'Ipogeo romanico costruito nel III° secolo d.C. (chiedere al bar).

carta, almeno, poiché il dato, come per la settima, appunto, è falsato dalla presenza dei percorsi naturalistici (che non conteggiamo) lungo il Progno della Valpantena e a Montorio, in via Spalato, lungo la ciclabile "dei Fossi". Quasi 8 chilometri (sul totale di 10,8) che ridimensionano pesantemente la valenza trasportistica del sistema. Della restante estensione infatti, 2 km sono costituiti dall'itinerario di avvicinamento al Centro Storico mentre il poco residuo consta di un moncherino di pista in via Valpantena (400 metri all'altezza di Poiano) e un paio di tratti di analoga lunghezza nell'abitato di Montorio (via dei Mandorli). Non si può certo considerare un sistema eccellente, ma bisogna comunque dire che risponde in modo adeguato alle esigenze di almeno una parte di cittadinanza. Basterebbe davvero poco per raggiungere un buon livello complessivo: bisognerebbe semplicemente completare la rete strutturale in Valpantena (intervento fondamentale e prioritario) e, per quanto riguarda la Val Squaranto, connettere Mizzole e i tratti monchi dentro al paese di Montorio, integrandoli nel sistema esistente.

I punti neri

Escludendo le riflessioni strutturali di cui sopra, dobbiamo riportare a carico dell'esistente principalmente alcune lacune relative allo stato di manutenzione delle piste. Innanzitutto manca la segnaletica: sarebbe utile e importante provvedere alla tabellazione degli itinerari, sia urbani sia ricreativo-turistici (il problema è comunque lo stesso per tutte le piste cittadine). Sul percorso Montorio-Centro Storico è evidente lo stato di abbandono della passerella in legno che costituisce il fondo della pista verso Ponte Florio: l'assito, completamente sconnesso, si muove e "balla" costituendo un vero pericolo, specialmente per le ruote più sottili. D'inverno, poi, lo strato umido sulle assi si trasforma in una trappola micidiale che causa non poche cadute agli ignari ciclisti, impreparati ad affrontare l'insidia. Almeno un cartello di indicazione del pericolo sarebbe un doveroso segno di attenzione. All'uscita dalla passerella, la pavimentazione dietro alla pensilina dell'autobus è in condizioni pietose. Completano il profilo di rischio l'attraversamento dello svincolo della tangenziale e alcune uscite carraie "a raso", inevitabili fonti di problemi per l'impossibilità da parte degli automobilisti in uscita di controllare il sopraggiungere di ciclisti. Infine, in Valpantena, sulla ciclabile del Progno, ricordiamo i già citati problemi di manutenzione del fondo e delle staccionate.

Il Veneto è (un po') più ciclabile

PRENDE FORMA LA REV, RETE ESCURSIONISTICA VENETA: UNA SCOMMESSA A CUI GLI ADB DEL VENETO HANNO CREDUTO E CHE CONTINUANO A SOSTENERE

di Francesca Gonzato

Nel numero 122 di Ruotalibera abbiamo già spiegato come la Regione Veneto abbia deciso di investire un milione di euro per realizzare e tabellare la REV, Rete Escursionistica Veneta: 7 cicloescursioni da un giorno, una per ogni provincia, e 4 itinerari ciclabili settimanali.
La FIAB collabora a questo progetto e le sue associazioni venete sono fortemente impegnate a promuoverlo. In questo impegno rientrano varie ciclomanifestazioni organizzate in primavera, alle quali ha sempre partecipato un significativo numero di AdB veronesi.

Domenica 1 aprile ci siamo trovati a far parte di un serpentone colorato di almeno 300 ciclisti per promuovere uno degli itinerari della REV, l'Anello dei Colli Euganei, 60 km in buona parte su pista ciclabile e tutti attrezzati con segnaletica turistica, che permettono di "circumpedalare" i verdi colli padovani scoprendo antiche vie d'acqua, città murate, ville venete, aree naturalistiche e suggestivi paesaggi rurali.
Un altro interessante itinerario che abbiamo inaugurato insieme alle altre associazioni FIAB venete è quello della Riviera Berica, 30 km ciclabili che da Vicenza scendono a lambire ad est i Colli Berici

Domenica 3 giugno noi AdB siamo partiti da Verona, i vicentini di Tuttinbici dalla loro città, e ci siamo incontrati a Soave, cordialmente accolti da sindaco e vicesindaco, che si sono dimostrati molto interessati al progetto e hanno promesso la loro collaborazione a realizzarlo nel loro territorio e a curarne poi la manutenzione.
Qualcosa si muove nel Veneto, dunque? Pare di sì, se finalmente non è più utopia incontrare amministratori illuminati, che hanno capito che impegnarsi in progetti cicloturistici significa promuovere lo sviluppo turistico dei loro territori attraendo visitatori italiani e internazionali colti, curiosi, amanti dell'arte, dell'ambiente, della buona cucina...

Sopra: un mosaico di Aquileia. Nelle altre foto alcuni momenti del viaggio.

attraversando molti comuni: Vicenza, Longare, Castegnero, Nanto, Mossano, Barbarano, Villaga, Sossano, Agugliaro, Campiglia dei Berici e Noventa Vicentina. E' stata costruita sul sedime dell'ex-ferrotramvia Vicenza-Noventa-Montagnana.
Domenica 20 maggio eravamo davvero in centinaia ad inaugurarla insieme a tutti i sindaci dei comuni coinvolti che ci hanno salutati alla partenza e, in staffetta, hanno tagliato il nastro del tratto di loro competenza.
Infine eccoci alla giornata nazionale per la promozione della rete ciclabile BicItalia, che in Veneto ci ha visti pedalare per promuovere il tratto Verona-Vicenza, parte del percorso BicItalia 12 Pedemontana Alpina. A riprova dell'interesse per questo itinerario basti dire che già ora, senza alcun ausilio se non gli indicatori adesivi di qualche tour operator d'oltralpe, ben 6.000 cicloturisti all'anno lo percorrono.

di Bepo Merlin

Pedalare a Marrakech

UNA CITTÀ CHE STUPISCE PER LA SUA BELLEZZA E I SUOI GRANDI CONTRASTI. UNA VISITE INTERESSANTE MA MOLTO POCO RILASSANTE

La mia prima esperienza fuori dall'Europa è arrivata quasi per caso. Una coppia di carissimi amici, ci ha chiesto di accompagnarli in Marocco, dove la loro figlia sta svolgendo un periodo di servizio civile internazionale.
Superato il brivido notturno per il dramma parcheggio, pagato, non trovato e sostituito all'ultimo con uno rimediato all'ultimo, resta l'angoscia del primo sbarco in terra africana. A Casablanca, metropoli gigantesca, a metà tra Napoli e Bordeaux, abbiamo solo il tempo di prendere il treno per Marrakech, accompagnati da Paola, che sarà la nostra preziosa guida per i primi giorni.
Abbiamo qui una prima conferma di quanto sospettavamo: il Marocco è ben diverso dall'Italia.
Ad esempio, le stazioni sono edifici moderni, puliti e ordinati. Per accedere ai binari bisogna mostrare i biglietti. I treni, poi, sono in orario!
Dopo un viaggio di circa tre ore verso l'interno, eccoci a Marrakech. Usciti dalla bella stazione comincia il contatto con una realtà alla quale non siamo abituati: la contrattazione estenuante con i taxisti. Paola, che ormai è quasi una marocchina, riesce a spuntare una cifra che lei considera ancora esosa e che a me sembra da strozzini. Poi mi ricordo di quando, tanti anni fa, dei marocchini passavano da casa dei miei genitori con un pacco di tappeti sulle spalle e tentavano di venderci la mercanzia. Si partiva dalla richiesta standard "centomilo". Alla fine ci accordavamo per diecimila lire e si era certi che ci avevano fregati. Quindi mi sento a posto.
Dobbiamo metterci in due pétit taxi perché siamo in cinque e loro su uno non ci caricano. A me e Renata tocca un taxista che deve aver preso la patente a Napoli. Percorre a velocità folle la distanza tra la stazione e l'ingresso al centro storico, facendo lo slalom tra auto, motorini, asini e…biciclette!
Quando ci scarica davanti ad un albergo, io e mia moglie ci rendiamo conto che potremmo esserci persi. Non ricordiamo il nome della piazza e il telefonino non prende. Per fortuna dopo cinque minuti arriva Paola con i suoi genitori.
Il breve viaggio a piedi verso il riad dove

Nelle pagine: suggestivi scorci di Monte Isola

saremo alloggiati per due notti, ci porta ad attraversare la piazza Jāmi' el-Fnā, un luogo inimmaginabile per noi europei, specialmente per chi, come me, non ha mai messo il naso fuori dell'Europa. La piazza, in realtà, è un enorme spiazzo brulicante di vita dal mattino presto fino a notte fonda. Vi si alternano bancarelle di frutta, secca e fresca, in cui ogni singolo frutto è ordinato ossessivamente a formare linee perfette e quadri multicolori, banchetti di venditori di ogni cosa, banchetti di incantatori di serpenti ed accalappiatori di turisti da fotografare con i rettili al collo, saltimbanchi e innumerevoli carrozze trainate da cavalli. Il tutto in condizioni igieniche ben lontane dai nostri standards.

La sera si assiste ad un tacito turn over: se ne vanno le carrozze e gran parte degli operatori di strada e a prendere possesso della piazza è una miriade di chioschi alimentari, dai quali si alzano fumi grassi e odorosi e ai quali si rivolgono migliaia di persone. Ma è comune trovare anche donne accovacciate per terra che espongono dolci da loro confezionati, sempre in difformità alle norme UE. Lascia allibiti il contesto in cui tutto questo è immerso. La piazza è attraversata da un traffico bestiale, peggio di quello - per capirci - creato dall'assessore Corsi in Piazza Bra. Voi camminate tranquilli pensando di essere in una zona pedonale ma venite subito messi in allerta dallo strombazzamento dei clacson di motorini e motoroni, dagli scampanellii delle biciclette e dallo zoccolìo di cavalli e asini. Sì, perché è facile vedere carretti di ogni foggia trainati da simili equini poco istruiti. Vi illudete che mettendovi a destra potrete essere al sicuro? E cosa è destra e sinistra e centro? La confusione regna sovrana, sembra d'essere nel Parlamento italiano. E quando andate a visitare (con la guida) il dedalo inestricabile della coloratissima, avvolgente e incasinatissima Medina (la città antica), scoprirete che anche là, in mezzo ad una folla che si accalca come all'uscita da messa, sarete alla mercé, oltre che degli assatanati commercianti, di asini, biciclette e motorini. Insomma, avete capito, la visita a Marrakech sarà molto interessante, ma poco rilassante.

Il Marocco, in verità, stupisce per la sua bellezza e per i suoi grandi contrasti: ricchezza/povertà, pulizia/sporcizia, arretratezza/progresso, convivono con estrema naturalezza.

Le biciclette di Marrakech sono un'autentica sorpresa: onnipresenti, moderne o antiche, attrezzate per portare pesi enormi e ogni tipo di mercanzia, guidate da ragazze in pantaloni o da tradizionalisti in tonaca e papalina e, per finire, da una schiera di poliziotti locali scattanti e agili nella confusione.

La loro numerosità è quasi pari a quella dei puzzolenti motorini e motoroni che appestano l'aria della città. Non so come se la cavino con i furti, ma un bel parcheggio, che occupa tutto un ampio marciapiede (obbligando i pedoni a scendere in strada), custodito e circondato da filo spinato, suggerisce un livello di sicurezza superiore a quello medio veronese.

Piste ciclabili? Per favore, non esageriamo! In compenso a Marrakech esiste un grande parco cittadino dove, oltre alla connessione wi-fi, è possibile connettersi gratuitamente ad Internet tramite schermi touch-screen murati nelle pareti di vari chioschi, disseminati lungo i vialetti. E scusate se è poco.

Infine, va detto che il Marocco è anche molto altro: grandi palazzi califfali decorati all'inverosimile, madrasse (scuole coraniche) organizzate come moderni collegi, moschee vecchie e nuove, mura, giardini. Non so se convenga andarci in bicicletta - qualcuno lo fa - ma una visita accurata, se non l'avete già fatta, vi darà grande soddisfazione e una calda ospitalità.

Perigord, se lo vedi ti innamori!

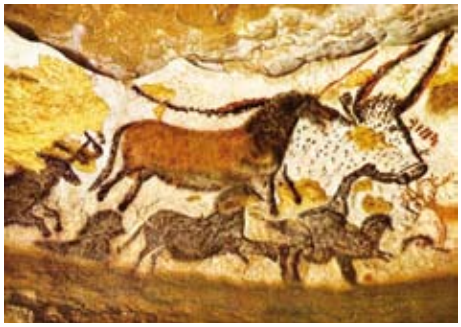
di Adalberto Minazzi

DALLA PREISTORIA AL MEDIOEVO, DALLE CAVERNE AI CASTELLI: UN PAESAGGIO COSÌ RICCO E VARIO DA SODDISFARE TUTTI I PALATI (ANCHE CULINARIAMENTE)

Castelli e chiese, grotte e fiumi che tagliano le montagne, allevamenti di oche e campi immensi di grano. Salite e discese, discese e salite che portano ad un pugno si case o a un angolo di città dimenticati dal trascorrere del tempo. E' l'offerta che il Perigord ha fatto alla cinquantina di amici della bicicletta di Verona condotti, anche in questa avventura nel sud ovest della Francia, da Guido Dosso. Otto lunghi giorni che non sono stati solo una cavalcata in bici attraverso paesaggi da "National Geografic". Il prologo, per esempio, si è risolto in un pomeriggio di passeggiata a piedi per le strade di Perigueux raggiunta dopo un lungo viaggio notturno. La cattedrale di St. Front dalle cupole tonde alla veneziana, la splendida chiesa di St. Etienne vecchia di mille anni, una strana casa a graticcio costruita in bilico su un tratto delle antiche mura, sono i primi appunti di viaggio raccolti dalle memory cards delle macchine fotografiche, prima ancora di tirare fuori le biciclette dal carrello.

Difficile uscire delusi da un'esperienza come quella proposta da questa ciclo vacanza. Ce n'era per tutti i gusti. Cominciamo da chi puntava soprattutto sulle pedalate. I percorsi, con qualche rara pista ciclabile, ma con tante strade secondarie senza traffico, non hanno mai fatto cadere nella monotonia.

Immagini di ciclomanifestazioni



Sarà perché i lunghi rettilinei pianeggianti non fanno parte dell'orografia del territorio, sarà perché dopo la fatica di alcune salite, immancabile arrivava una lunga discesa a serpentine che ci faceva sentire tutti campioni; sarà per gli ombreggiati attraversamenti dei tratti di foresta o per il passaggio attraverso stradette di campagna dove fiori dai colori più intensi (Luigia, quante memorie della macchina fotografica hai riempito?) facevano da contrappeso a larghi campi di grano ancora verdi. E dove i più fortunati hanno potuto vedere il "bambi" che, inseguito da un rapace, si rifugiava tra gli alberi o la lepre che attraversava rapidissima la strada. Per non parlare delle oche che – nel paese del foi gras – sono il biglietto da visita di ogni fattoria. Le varianti proposte da Guido hanno poi permesso nelle ultime tappe a chi ave va un po' più di spinta nelle gambe di allungare il percorso, di vedere ancora altri posti e magari di scoprire come un vinello frizzante con soli tre gradi alcolici, sia capace di annullare la pendenza delle salite.

Chi voleva anche qualcos'altro oltre alla pedalata, ha avuto solo la difficoltà della scelta. Per gli appassionati della preistoria due giornate indimenticabili: quella della seconda tappa da Perigueux a Montignac con l'incontro con l'uomo di Cro Magnon la cui statua incombe sull'abitato di Les Eyziers de Tayac.

D'obbligo la sosta al ricchissimo museo e un'occhiata alle grotte abitate da quei nostri lontani progenitori. E poi la terza tappa con la visita alla cappella Sistina della preistoria, le grotte affrescate di Lascaux. Si può vederne solo la copia - l'originale è chiusa al pubblico ormai da molti anni - ma è egualmente meravigliosa. Foto e film non sono certo in grado di trasmettere l'emozione che abbiamo provato davanti a quel capolavoro di 18 - 15 mila anni fa.

Venendo a tempi un po' più vicini a noi, è stato difficile non commuoversi davanti alla semplicità e al misticismo trasmessoci da quella lunga serie di chiesette romaniche che abbiamo trovato lungo il percorso: Agonac, Vauleil, Chancelade, Carzac, S.Julien di Lampon, S. Leon e tante tante ancora. A ricordarci, con le loro facciate fortificate, i difficili tempi in cui sono state costruite.

Di contro la maestosità di alcune abbazie, come quella di Brantome (nella prima tappa), capace di ornare di sculture anche le grotte che i monaci usavano in alcuni periodi come forni e cantine. Oppure come quella di Marcizhac sul Célé, semidiroccata, ma imponente con quei capitelli lavorati che danno solo una pallida idea di quanto eccezionale doveva essere stato il complesso.

In questo contesto entra di diritto anche Rocamadour(penultima tappa). Non un'abbazia ma un'intera cittadina religiosa. Meta di pellegrinaggi per la sua Madonna miracolosa conservata nella cappella di Notre Dame; con il suo Calvario che dalla cinta muraria conduce al castello, con le cappella affrescata dedicata a San Michele. Una passeggiata che sarà impossibile cancellare dai ricordi.

E poi i castelli. Una scorpacciata che avrebbe fatto fare indigestione anche al più appassionato. Tanti abbiamo potuto vederli solo all'esterno: troppo poco il tempo e troppa ampia l'offerta. Come Puymartin, Monfort, Commarque, Chateau l'Eveque per citarne solo alcuni. In altri la sosta è stata lunga e coinvolgente . A Fenelon per esempio (quinto giorno)

un complesso militare poggiato su un colle con una visione a 360 gradi su questa verde e a tratti lussureggiante regione. O a Marquerac: una costruzione minimale ma un giardino immenso con punti panoramici spettacolari. C'è chi ha scelto – soprattutto signore – il gentile castello di Les Milandes, ultimo rifugio della famosa cantante francese Josephine Baker e chi, in alternativa, ha preferito fare sosta al rude e medioevale Castelnaud con la sua preziosa raccolta di armi dell'epoca. Ad Alvignac abbiamo avuto anche noi il nostro castello. Abbiamo infatti alloggiato all'Hotel Le Chateau, già residenza dei visconti di Turenne e da 150 anni trasformato in albergo. A riceverci la gentilissima castellana la signora Valerie Perrier (nulla a che vedere con la costosissima acqua minerale) che per cena ci ha proposto, invece della solita anatra, un favoloso cassoulet. Un piatto a base di maiale e fagioli non proprio adatto a ciclisti, ma da tutti apprezzato ("tanto domani è l'ultimo giorno…").

Non sono mancate poi le città.

Dopo l'iniziale Perigueux, Sarlat la Caneda, un delizioso angolo di medioevo e, ultima tappa, Cahors con il suo splendido ponte trecentesco.

Resta un'altra cosa da ricordare: la visita alle grotte di Peyrac. Una divertente traversata in barca lungo il fiume sotterraneo e una lunga camminata tra stalattiti e stalagmiti. Ed è qui che le mantelline impermeabili hanno avuto il loro momento di gloria. Durante la settimana non una goccia d'acqua, almeno sino alla partenza per il ritorno a Verona, ma li dentro sembrava di essere in una piovigginosa giornata di novembre.

Sei settimane in Cina

di Giorgio Migliorini

CICLOVIAGGIO DI 2.200 CHILOMETRI ALL'INTERNO DELLA CINA CONTEMPORANEA, CHE SI RIVELA UN PAESE A PORTATA DI BICICLETTA

Pochi giorni prima di partire la mia insegnante di cinese, abbandonando la tradizionale riservatezza, mi ha lanciato un occhiataccia dicendo: tre settimane bastavano e poi accontentati di fare un giretto in bici per la città, non andare fuori. A fine viaggio arrivati a Beijing sua cugina, sentito che avevamo fatto 2.200 km si è lasciata subito scappare un "Nimen feng le", voi siete impazziti. Invece sani di mente eravamo alla partenza e sani all'arrivo, solo un po' più magri .

Inconvenienti quasi zero, una foratura a testa, ogni tanto una bizza del bancomat. Quanta polvere abbiamo mangiato sulle strade cinesi? Non lo so. Qualche volta siamo andati anche a polvere e carbone. Claudia diceva: mi fumo una sigaretta per pulirmi i polmoni. Forse esagero un po' ma non troppo.

La più grande soddisfazione è che questo giro tutto sommato è alla portata di chiunque, tappe ragionevoli sui 70 km (con qualche eccezione), salite non troppo numerose, a parte una, inaspettata, di 20 km ininterrotti, pendenze sempre ragionevoli. Nei momenti di difficoltà abbiamo affittato minivan che si trovano dappertutto a pochi soldi e caricato dentro le bici. Per mancanza di adeguate cartine, ho trovato solo scala 1:800.000, abbiamo percorso quasi sempre statali. Le strade extraurbane sono il dominio dei camion e dei motocarri: sempre larghe spesso con corsia per mezzi lenti, a due e tre ruote. I camion stanno al centro strada non ti fanno mai il pelo. I sorpassi avvengono a destra o sinistra secondo l'estro del momento. In città sotto gli occhi indifferenti della polizia è consentito quasi tutto. Come un video gioco inclusi gli effetti sonori: devi evitare gli umanoidi sotto forma di pedoni, bici tradizionali, elettriche, motorette varie, tricicli di ogni tipo e maledetti e strafottenti suv. Tutti ti piombano addosso da ogni direzione lecita o no e tu devi evitarli per giungere alla meta sfidandoli ad ogni incrocio: chi rallenta perde la precedenza.

A ogni fermata per chiedere informazioni si creava un capannello di persone con tre domande di rito: da dove venite, quanti anni avete, quanto avete pagato le bici. Facoltativo lo scambio di sigarette.

Immagini di ciclomanifestazioni

Le foto non le abbiamo fatte noi ma loro a noi. Rari, ma non troppo, i cicloturisti locali, uno andava in Tibet da solo, tre ragazzi coreani forse arriveranno in Italia. Per un mese non abbiamo sentito parlare italiano.
Alberghi solo nelle città ma sempre ottimi e, Pechino esclusa, a prezzi ridicoli.
Per il cibo nel nord della Cina scordatevi gli involtini primavera e pollo con le mandorle. Spaghetti e lasagnette a volontà cucinati e conditi alla cinese a volte li chiedi asciutti e arrivano in brodo, devo perfezionare il mio cinese. Spiedini e marmitta mongola (huo-guo). Anguria a ogni angolo di strada.
Siamo partiti da Zhengzhou capitale dello Henan regione povera a sud di Beijing. In questa città ci sono almeno dieci volte più grattacieli che in tutta Italia. Abbiamo comprato due ottime bici in alluminio con forcella ammortizzata e cambio Shimano: tutti ci invidiavano.
Attraversate in tutto cinque regioni. Lo Henan con la montagna di Hua Shan sacra ai taoisti, raggiunta in funivia. Lo Shaanxi con i guerrieri di terracotta (bing ma yong) e le fantastiche mura di Xi'an antica capitale. Poi più a nord superato il fiume giallo (Huang he) nello Shanxi con Pingyao, una delle 4 città cinesi che all'interno delle mura sono rimaste come all'epoca Ming e Qing. Con il treno direzione nord raggiungiamo Datong da dove sconfiniamo per pochi km nel Nei Meng gu (Mongolia interna). Qui siamo a 1.100 m slm e finalmente il cielo lattiginoso diventa normale: di giorno sole e nuvole vere, di notte stelle e luna. Da qui a sud est nello Hebei direzione Beijing.
Nell'ultima città capitiamo per colpo di fortuna il giorno di un grande evento cicloturistico. Siamo gli unici "laowai" (stranieri) e riesco persino a farmi intervistare dalla locale TV. Il giorno dopo caliamo a Beijing con caldo umido bestiale.

Immagini di ciclomanifestazioni

Ma questa parte della Cina come è? Direi nel complesso abbastanza brutta, molte città assomigliano alla riviera romagnola come tipo di piante e costruzioni anonime, però con strade larghissime e spesso grattacieli. Bancarelle e negozietti onnipresenti. Dietro alle strade principali si snodano gli "hutong", i vicoli con case monopiano, credo spesso anche senza bagno. La vita è all'aperto. I cinesi si alzano all'alba chi può va nei parchi a fare ginnastica, gli altri al lavoro. Mano d'opera a perdere, dove in Italia c'è un impiegato là ce ne sono almeno tre. Mangiano, dormono e fumano dappertutto. La sera è un tripudio di luci su tutti i fabbricati, bancarelle con cibo e mercati improvvisati sulle strade. Moltissimi ballano e poi poco dopo le 10 tutti a nanna.
Fra questi luoghi si incastrano alcune perle come le vallate a nord nello Hebei e Shanxi ed alcuni fantastici villaggi con abitanti forse anch'essi risalenti alla dinastia Qing.
Impressionanti gli investimenti nelle infrastrutture: strade e autostrade (poco usate), aeroporti. L'alta velocità dei treni è in continua espansione.
E poi come puoi non ricordare:
- la negoziante a cui cannibalizziamo la bici personale per montare il manubrio su quella di Claudia;
- i 6 turisti della Manciuria che ci sequestrano portandoci con loro per un'ora e mezza su e giù sulla diga del Fiume Giallo;
- il riparatore ambulante di bici che ci chiede 1,20 euro per cambiare la camera d'aria e poi ci corre dietro per restituircene metà: era stato troppo caro;
- l'insegnante di Beijing che solo sentendo parlare di Italia si commuove e alla fine mi abbraccia;

Insomma questo è stato un viaggio nella Cina del presente alla ricerca più di persone che di cose.
Duo shao qian? (Quanti soldi?): il viaggio è costato meno di 2500 euro a testa tutto compreso: aereo, visto, assicurazione malattie, regalini vari ecc.
Zai jian! Zhongguo! (arrivederci Cina).
A proposito, stavo pensando, l'India come sarà?...

A lezione di bicicletta

L'ESPERIENZA DEL PROGETTO CICLOFFICINA ALL'ISTITUTO "LORENZI" DI FUMANE, UN'ALTRA COLLABORAZIONE FIAB CON IL MONDO DELLA SCUOLA

L'Istituto"Bartolomeo Lorenzi" di Fumane, durante questo anno scolastico, in collaborazione con FIAB amici della bicicletta di Verona ha presentato il progetto Ciclofficina che si è svolto con alcuni ragazzi della scuola secondaria di primo grado di Fumane.
Il progetto è consistito nel catalogare, fare manutenzione ordinaria ed aggiustare le venticinque biciclette di proprieta' dell'istituto "B. Lorenzi" di Fumane utilizzate dai ragazzi della scuola per cicloturismo e per raggiungere la piscina per i corsi di nuoto.
Come previsto dal progetto sono stati beneficiari dell'attività i ragazzi che potevano trovare nell'operatività e nella meccanica l'interesse e le possibilità di sviluppare le proprie capacità ed attitudini.
L'attività principale del progetto è stata riparare e mettere a norma le loro personali biciclette e di quelle in dotazione della scuola, conoscere le varie parti della bicicletta e del loro funzionamento,smontare, montare, verificare il funzionamento, sostituire le parti ammalorate delle varie parti della bicicletta.
Il progetto operativo basato prevalentemente sul "fare" si è colloca nell'ambito interdisciplinare delle discipline curricolari di Tecnologia e Scienze.
I ragazzi che hanno partecipato all'attività hanno imparato molte cose pratiche ed interessanti grazie agli utili consigli di Roberto Fraccaroli e Roberto Ferrari, soci Fiab ed esperti di cicloturismo e di meccanica che hanno messo a disposizione dei ragazzi la loro esperienza e la loro pazienza.
Visto il successo che ha avuto il progetto con gli Amici della Bicicletta abbiamo già organizzato per l'anno prossimo di estendere l'attività ad una classe intera per dare ai ragazzi le competenze necessarie per saper fare manutenzione alla propria bici, conoscere il regolamento della strada, e, per finire saper usare i cambi correttamente per poter usare il mezzo in modo più sicuro e più divertente.

La profe di scienze motorie

IL LABORATORIO DEL LUNEDI

Fin dal mese di marzo negli scantinati della scuola io e altri due Andrea abbiamo dato inizio al laboratorio "Ciclofficina" organizzato dalla professoressa di educazione fisica Patrizia Coatto.
Sotto la direzione di Nicola, che controllava che nessuno si facesse male, abbiamo iniziato a controllare le biciclette della scuola.
La prima tappa è stata quella di individuare e annotare i vari ed eventuali guati:

- Freni non funzionanti,
- Dinamo rotte;
- Ruote bucate o sgonfie...

Il lavoro sembravo lungo perché le biciclette non erano proprio in un buono stato (in perfette condizioni ce ne erano solo 10 su 25).
A questo punto sono intervenuti gli "Amici della bicicletta" che ci hanno aiutato a riparare le biciclette.
I due Roberto (questo il nome dei due signori ciclisti) ci hanno prima spiegato come riparare una ruota bucata con una pezza o sostituirla se il foro è troppo grande.
Abbiamo imparato, inoltre, a riparare i freni e a far funzionare le dinamo per vederci anche di notte.
Una volta imparato questo in un paio di settimane abbiamo riparato le 25 biciclette della scuola.
Una volta contati i caschi di protezione e le casacche cartarinfrangenti le biciclette sono pronte all'uso per chiunque abbia voglia di andare a farsi un giro.
Questo laboratorio è stato molto divertente, anche se in alcuni momenti faticoso, comunque ne è valsa la pena per la sicurezza dei miei compagni che nei prossimi mesi e negli anni futuri si troveranno ad usarle.

Andrea R. 3ˆA

OTTICA Grisi
Piazza Chievo, 4 – Verona
Tel. 045 8100191 – info@otticagrisi.it
Sconto 15% su occhiali da vista
e da sole ai soci AdB
RICHMOND Ray-Ban Diesel Persol DONNAKARAN DKNY ICEBERG GIANFRANCO FERRE

STORIA DI UNA RIQUALIFICAZIONE ESEGUITA SENZA ESSERE DAVVERO PENSATA

Ma non chiamiamola pista ciclabile!

di Valeria Rigotti

Scorci di paesaggio recuperati finiti "a vista muro"

Prima era un angolo semi abbandonato del quartiere di San Zeno, in fondo a Via del Bersagliere: regno del degrado e della sporcizia era sconsigliabile passarvi, specie in bicicletta, per i faticosi 5-6 gradini che lo congiungevano all'ultimo tratto di Via Pontida, prima del Ponte Risorgimento.
Ora è un piccolo luogo ameno, con un po' di verde e alberelli, dove poter sostare piacevolmente su solide panchine di pietra senza nemmeno il tristemente famoso divisorio "anti-barbone", di cui sono state solertemente dotate le panchine della nostra città.
Al di là di Via Pontida un'altra piccola zona abbandonata è stata anch'essa trasformata in un angolo altrettanto ameno con panchine, prato e alberelli.
Sono piacevoli alla vista questi due brevi spazi, danno pace e lindore.
Il fatto è che li hanno chiamati "pista ciclabile".
Ma se volete imboccare questa micro ciclabilina non più lunga di 40 metri sarete costretti ad un giro vizioso e pertanto non conveniente. Venendo dalle Regaste infatti a metà di Via del Bersagliere, a causa del senso unico, dovrete obbligatoriamente girare a sinistra, percorrere Vicolo dietro Caserma Chiodo, imboccare Via da Vico e girare in Vicolo Porton Rosso. Venendo dalla direzione opposta invece, e volendo raggiungere le Regaste, sarete costretti ad un analogo labirintico percorso. Senza contare che il malcapitato che voglia usufruire di tale "pistina", divisa in due tronconi da Via Pontida, deve attraversare a ridosso del Ponte Risorgimento, in uno dei punti più pericolosi della zona, in cui per altro il segnale rosso "pericolo ciclisti" è rivolto verso i ciclisti stessi anzichè verso gli automobilisti.
A questo proposito vorrei raccontarvi un episodio emblematico a cui ho assistito proprio mentre facevo le foto di questa pagina: all'attraversamento di un ragazzo in bicicletta un automobilista si è diligentemente fermato, ma quello che lo seguiva ha rischiato strombazzando di investirlo, non pensando che a pochi metri dal semaforo ci potesse essere l'obbligo di fermarsi un'altra volta.

Detto ciò siamo ancora convinti che questo breve tratto destinato a pedoni e ciclisti possa essere definito pista ciclabile ?
Per concludere un'ultima notazione. Provate a sedervi sulle panchine: di fronte a voi un muro di sassi. belli, rotondi, di colore caldo, pronti da contare. Se vi girate invece vegetazione, alberi ed un piccolo scorcio di San Zeno: tutta un'altra cosa che non la conta dei sassi, converrete con me.
Certo, in questo caso dareste la schiena ai pedoni ed ai ciclisti di passaggio. Non è cortese. Allora forse la "pistina", se ancora insistiamo a chiamarla così, andava spostata al posto delle panchine. Ma soprattutto andava "pensata".
Dispiace dover criticare un luogo reso piacevole. Dispiace ancor di più vedere queste opere realizzate" a caso", senza un piano, senza delle priorità, senza tutti gli interventi che servono ad inserire una vera ciclabile in un contesto utile alla mobilità cittadina.
Credo in ogni caso che questi due piccoli luoghi verdi saranno frequentati dai sanzenati, che tuttavia non si potranno mai consolare per lo scempio dei bellissimi alberi di piazza Corrubbio sacrificati ad un inutile parcheggio. Se mai lo diventerà un giorno, il "buco" che c'è ora.
E chissà che la nostra pistina non diventi un "laboratorio di pensiero" per i nostri amministratori. Forse la vista muro potrebbe aiutarli.

di Elena Botton - Classe II DR

Lungo le vie dello zucchero

NUOVO SUCCESSO PER L'ISTITUTO "DE AMICIS" RITORNATO ANCHE QUEST'ANNO SUL PODIO DI UN CONCORSO NAZIONALE DI TURISMO SOSTENBILE. ECCO COME

Italia Nostra, l'associazione impegnata fin dal 1955 nella difesa del patrimonio della Nazione, ha organizzato anche quest'anno, in collaborazione con il Ministero della Pubblica Istruzione, due concorsi nazionali per le scuole: "Turismo a scuola sostenibilità" e "Il paesaggio raccontato dai ragazzi", ai quali hanno aderito 172 istituti.
L' Istituto d'Istruzione Superiore Statale "De Amicis", già vincitore dell'edizione 2011 sul turismo sostenibile, anche quest'anno ha conquistato il podio, classificandosi al secondo posto.
I vincitori sono stati i ragazzi della classe Seconda Relazioni Internazionali che, fin dall'anno scorso si sono impegnati nel progetto "Lungo le vie dello zucchero". I ragazzi hanno ricercato informazioni sul nostro territorio, alla scoperta dell'attività saccarifera, ormai accantonata, che ha portato una rivoluzione nell'economia polesana. L'anno scorso sono stati visitati gli zuccherifici in disuso di Bottrighe, Cavanella Po, Porto Viro, Taglio di Po, Contarina, Cà Venier...costatandone lo stato di degrado! L'argomento è stato approfondito grazie a diverse conferenze con esperti del settore agricolo ed economico.
All'inizio dell'anno scolastico 2011-2012 la classe ha potuto visitare l'unico zuccherificio in Veneto ancora attivo, situato a Pontelongo (PD). La visita è stata un'occasione per concretizzare le ricerche, perchè studiare sui libri non è paragonabile al verificare sul posto i vari processi produttivi! Grazie a Emanuele Cavallari, il Direttore dello stabilimento di Pontelongo, si è potuto assistere alle varie fasi che trasformano la barbabietola in zucchero raffinato, con una spiegazione tecnica ed approfondita.
Essendo un progetto che valorizzava il turismo sostenibile, il primo giorno di primavera, 21 marzo, gli alunni e alcuni professori si sono cimentati in un itinerario ciclistico alla scoperta degli zuccherifici nei dintorni di Rovigo. Questa opportunità è stata offerta dalla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) di Rovigo, che ha organizzato con Antonio Gambato un incontro formativo ed ha messo a disposizione volontari e biciclette. L'itinerario comprendeva le località di Sant'Apollinare, Pontecchio, Guarda Veneta, Polesella, Arquà Polesine, Grignano, Costa di Rovigo, e lo stes-

Nella pagina a fianco e in alto: Alcuni momenti della bicifestazione del 28 aprile (le foto sono del gru
Sopra: Margherita Hack sostiene #Salvaiciclisti, ed il logo della campagna #Salvaiciclisti.

so CENSER di Rovigo, per un totale di 55 km. Pur essendo un percorso lungo, i ragazzi lo hanno vissuto con entusiamo, perchè stare in compagnia è sempre positivo, se poi si scoprono nuove cose, e si impara a valorizzare i paesaggi che abbiamo sempre sotto gli occhi, il divertimento raddoppia. Al progetto hanno collaborato gli alunni dell'Istituto Agrario di Sant'Apollinare, che ci hanno illustrato la vita e le scoperte di Ottavio Munerati, scienziato a cui è dedicata la scuola, che ha portato numerose innovazioni alla coltivazione della barbabietola da zucchero. Il percorso è stato illustrato in un filmato che racconta l'esperienza e in un itinerario plurilingue dal titolo: "Lungo le vie dello zucchero: proposta di turismo dolce alla ricerca delle archeologie industriali polesane". Questo itinerario sarà ora a disposizione di tutti grazie alla sua pubblicazione da parte dell'Ufficio del Turismo della Provincia di Rovigo.

Per ritirare il premio, tre rappresentanti della classe: Elena Botton, Alice Girotto e Federica Cavessago, accompagnate dalla docente Sara Nalli, il 24 maggio 2012, si sono recate presso il Ministero della Pubblica Istruzione a Roma. Qui hanno assistito alla premiazione dei vari concorsi, insieme ai rappresentanti delle altre scuole vincitrici. L'introduzione è stata curata dalla presidentessa di Italia Nostra prof. ssa Alessandra Mottola Molfino, la quale ha spiegato brevemente la storia e i valori che stanno alla base della sua associazione. La dott.ssa Michela Corsi del MIUR ha affermato la grande importanza di Italia Nostra per la tutela dell'ambiente, e la sua volontà di appoggiare ancora in futuro questa associazione. Alla cerimonia era presente anche il vicepresidente nazionale della FIAB Marco Gemignani, che ha apprezzato molto i lavori delle scuole perché hanno promosso l'uso della bicicletta per un turismo "lento e gentile". La cerimonia di premiazione ha permesso ad ogni scuola vincitrice di mostrare il proprio lavoro multimediale. Il pranzo è stato offerto dal Ministero, ed è stato un occasione per potersi confrontare con gli altri studenti vincitori e poter fare nuove conoscenze. "Questa esperienza è stata molto utile - come spiega Elena Botton una delle tre alunne partecipanti, insieme ad Alice Girotto e Federica Cavessago - abbiamo appreso i nostri punti di forza e i nostri punti deboli e proprio su questi inizieremo a lavorare, fin da subito, per poter presentare l'anno prossimo un progetto migliore. E' una sorta di sfida! Inoltre abbiamo capito che non bisogna dare nulla per scontato, che dobbiamo imparare a osservare con più attenzione il paesaggio che ci circonda, per poterlo rispettare e valorizzare come merita, perchè come dice un famoso proverbio indiano "Abbiamo la Terra non in eredità dai genitori, ma in affitto dai figli."

La poesia

di Amilcare Scanavacca

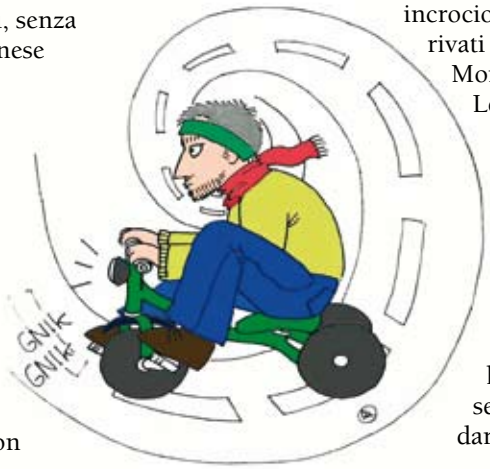
La bicicletta

A raccontare un fià de bicicletta
lè na roba un po' curiosa,
i romani i ghe diseva la "birota"
do rode, un cariolon "l'è chi el moeta".
Noantri amanti de stà gran invenzion,
che se rinnova ogni settimana
andemo fieri pieni de ambizion
per i bei sentieri de campagna.
Tubi e forme invernisà e che culuri
à deventemo tutti corridori.
Che beo sti amici e famijoe
tra i sentieri imprufumà de vioe.
Cara bicicletta quanta memoria,
quanta zente ato portà in copeta
su per le montagne fin la su la veta
a lavorare, godarse e un fià de gloria.
Vago nasando l'aria de odori piena
su un sentiero profumà de fien.
Cara bicicleta a te vojo tanto ben
te si do rode un fren na cadena

La ciclabile del vicino è sempre più verde

di Bepo Merlin

La ciclabilità dell'ottava circoscrizione viene spesso invidiata da chi abita in altre zone cittadine. È normale. Il territorio delle valli Pantena e Squaranto è particolarmente dotato di bellezze naturali e scorci ameni. In questi paraggi si stabilirono fin dalla più lontana antichità, popolazioni diversissime tra loro, dai Reti ai Galli, dai Veneti ai Romani, senza contare quanti sono passati dal territorio veronese e vi hanno lasciato tracce e discendenti.
È normale che in un bel contesto anche una ciclabile mediocre faccia la sua porca figura.
La ciclabilità dell'ottava circoscrizione hanno alcuni pregi, ma anche alcuni difetti fondamentali.
Montorio è una delle poche - se non l'unica - frazioni collegate con piazza Bra da una ciclabile.
Da Montorio, poi, una bellissima ciclabile arriva fino a San Martino Buon Albergo. In compenso, la Valpantena non ha ancora una ciclabile che colleghi le frazioni maggiori con Verona, solo una ciclabile lungo il Progno, buona per le brevi passeggiate dei residenti in Borgo Venezia.
Se, poi, andiamo nel dettaglio, scopriamo che la ciclabile di servizio ha una manutenzione pari a zero e, in alcune situazioni, è addirittura pericolosa, specialmente nel tortuoso incrocio con l'uscita della tangenziale Est e, arrivati in Via Montorio, diventa una specie di Montagne Russe.



Le ciclabili turistiche, invece, sono assolutamente slegate da ogni rete ciclabile seria e finiscono nel nulla. Spesso, poi, vi si incontrano talmente tanti pedoni - cosa più che buona - che pedalare diventa una faticaccia.
Il paradiso del ciclista non è nemmeno qui. Bisognerà attendere che a fare le piste ciclabili sia qualcuno che le usa normalmente, non certo un assessore che prende l'auto anche per andare al bar, come ama ricordare.

la bici e...
di Luigi Bertaso
Vendita
Riparazione
Ricambi
Calzature
Abbigliamento
Usato garantito
KUOTA
KTM
MERIDA BIKES
37139 VERONA (VR) - V. S. Lucillo, 18 (S. Massimo) - Tel./Fax **045.8904249**
www.labiciverona.it - labici@labiciverona.it

Cierre Gruppo Editoriale
via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)
Cierre Grafica
tel. 045 8580900 - fax 045 8580907
grafica@cierrenet.it
Cierre Edizioni
tel. 045 8581572 - fax 045 8589883
edizioni@cierrenet.it
Cierrevecchi distribuzioni editoriali
tel. 049 8840299 r.a. - fax 049 8840277
distribuzione@cierrenet.it
www.cierrenet.it

la macina
L'alimentazione naturale
una scelta quotidiana
per vivere meglio
Via Cornelio Nepote, 4
(angolo Via Montorio)
37131 Verona - Tel. 045 971249
Per una spesa di almeno 15 euro
SCONTO ai soci del 5%

OLTRE 200 DESTINAZIONI IN EUROPA
girolibero
vacanze facili in bicicletta
Richiedi
il catalogo gratuito:
www.girolibero.it
info@girolibero.it
n.verde 800-190510