Muoversi in bicicletta in città è sempre un'avventura

Considerazioni e proposte degli Amici della Bicicletta
perchè questa avventura sia sempre piacevole e sicura

FIAB • Amici della Bicicletta VERONA

FIAB ONLUS FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA

Settembre 2006

Indice

introduzione	perchè questo opuscolo	pag 3
perché la bicicletta	i vantaggi individuali e quelli della città	pagg 4 e 5
	emergenza e modelli di riferimento	pagg 6 e 7
	è davvero utile investire risorse sulla bici?	pagg 8 e 9
	Verona città a misura di bicicletta	pagg 10 e 11
il piano	individuare gli obiettivi	pagg 12 e 13
	prima di tutto la sicurezza	pagg 14 e 15
	le piste ciclabili: la rete (mappa)	pagg 16 e 17
	le piste ciclabili: la qualità	pagg 18 e 19
	zone 30 e moderazione traffico	pagg 20 e 21
	città permeabile alle biciclette	pagg 22 e 23
	progettisti: attenzione ai ciclisti	pagg 24 e 25
	contrasto del furto	pagg 26 e 27
	i parcheggi	pagg 28 e 29
	intermodalità	pagg 30 e 31
	cicloturismo: un'opportunità (mappa)	pagg 32 e 33
	la comunicazione	pagg 34 e 35
qualche consiglio	per pedalare più sicuri	pagg 36 e 37
	per complicare la vita ai ladri	pagg 38 e 39
chi siamo e come sostenerci	gli Amici della Bicicletta in Italia: la FIAB	pagg 40 e 41
	gli Amici della Bicicletta a Verona	pagg 42 e 43

Siamo in molti a pensare che la bicicletta potrebbe aiutare Verona a diventare una città migliore: meno inquinata, più vivibile e più europea.

Perchè questo possa accadere è indispensabile che il sindaco e i suoi assessori condividano questa opinione, si pongano l'obiettivo di far crescere il numero dei ciclisti che si muovono in città, preparino un piano e lo applichino investendo le risorse necessarie.
Questo libretto riassume le nostre proposte su alcuni dei temi che, secondo noi, quel piano dovrebbe affrontare.

Verona 22 settembre 06

gli Amici della Bicicletta (FIAB) di Verona

Chi vuole conoscere meglio le nostre proposte può visitare il nostro sito www.amicidellabicicletta.it o venire a trovarci in via Spagna (telefono / fax: 045 8004443)

siamo aperti:
il lunedì, il mercoledì, il venerdì e i sabato dalle 16 alle19;
il venerdì anche dalle 21 alle 23.

A Verona i ciclisti sono sempre più numerosi.
Possono contare di più?

Cresce il numero dei ciclisti urbani, la bicicletta è un piacere che conviene:

- la bicicletta è "leggera", semplice da usare e poco costosa; è sempre pronta, si arriva in un attimo dappertutto e ci si ferma dove si vuole;
- l'attività fisica, anche quella moderata dei ciclisti urbani, migliora l'umore, previene malattie importanti e aiuta a controllare il peso: sentirsi in forma è un piacere;
- in bicicletta si fanno incontri, ci si scambiano saluti e sorrisi;
- in bicicletta si vedono e si apprezzano cose che gli altri non vedono.

Alla città conviene che siano molti a scegliere la bicicletta:

- la bicicletta aiuta la città a ridurre i problemi di traffico e di inquinamento;
- chi si muove in bicicletta non inquina, non occupa spazio, non fa rumore e non consuma petrolio;
- i ciclisti si ammalano meno e costano meno alla comunità;
- nelle città dove pedoni e ciclisti possono muoversi sicuri tutti vivono meglio, anche i piccoli negozi.

Quale città del futuro?

L'emergenza traffico ha molti nomi.

Inquinamento, rumore, mancanza di spazio, sedentarietà diffusa, incidenti, mobilità difficile e qualità della vita peggiorata, non solo per bambini e anziani. Persino malattie e morte.
Nel 2012 avremo, a Verona, come in molte altre città italiane, tra le 7 e le 8 automobili ogni 10 abitanti (erano 2 nel 1970 e 6,5 nel 2005).

L'idea di contenere questo peggioramento investendo soprattutto in nuove strade e nuovi parcheggi è perdente.

L'esperienza insegna che molte delle nuove strutture finiscono per diventare esse stesse attrattori di traffico e quindi, paradossalmente, per peggiorare la situazione.

Il modello europeo.

Per affrontare questa emergenza la strategia utilizzata nelle città dell'Europa più evoluta è quella di scoraggiare - rendendolo difficile e costoso - l'uso dell'automobile privata investendo nel trasporto pubblico, nella promozione della pedonalità e della ciclabilità.

Al sindaco che eleggeremo nel 2007 chiediamo di "copiare l'Europa".

E di avere il coraggio di fare sua quella strategia investendo con decisione sulla mobilità sostenibile e chiedendo ai cittadini di utilizzare la loro auto il meno possibile e in modo intelligente.

Investire risorse sulla bicicletta?

...ne vale davvero la pena?

Nelle città il problema della mobilità si deve affrontare prima di tutto promuovendo il mezzo pubblico e disincentivando l'uso delle auto private.

Tuttavia è sbagliato sottovalutare la quantità di movimenti che la bicicletta può assicurare ogni giorno e la loro incidenza sulla mobilità complessiva.

Un esempio: Graz (Austria) e Verona sono città molto simili perchè hanno lo stesso numero di abitanti, un fiume, un grande centro storico antico.
Nella nostra città si svolge in bici circa il 7% di tutti i movimenti quotidiani. A Graz oltre 17,5%. Da noi la percentuale dei movimenti quotidiani effettuati con i mezzi pubblici è del 13%. Quindi a Graz si muovono in bici più persone di quante se ne muovano a Verona con gli autobus.

La bicicletta è quindi un mezzo di trasporto importante che pur richiedendo investimenti molto modesti può concorrere in modo significativo a risolvere i problemi di traffico.

In molti paesi europei nessuno mette più in discussione questa verità.
In Italia ci credono e stanno investendo con successo sulla bicicletta, molte città emiliane, Bolzano e Trento, Padova e Mestre, Mantova e Brescia.

Qui a Verona qualcosa finalmente ha cominciato a muoversi. Ma siamo molto in ritardo. Dobbiamo darci da fare.

A Verona la bicicletta può mettere le ali!

Gli Amici della Bicicletta di Verona sulla pista dell'Aeroporto di Villafranca il 12.3.06

Verona è una città con un buon clima e prevalentemente pianeggiante. Non è molto estesa e la distanza tra periferia e centro è, quasi sempre, inferiore ai tre o quattro chilometri.

- Verona è una delle città più inquinate d'Italia e, dopo Palermo, la città italiana nella quale si fa più ricorso all'automobile privata.
- Il 50% di tutti i movimenti di automobili che vengono svolti ogni giorno nella nostra città è su tratte inferiori ai 3 Km.
- La bicicletta è il mezzo ideale per spostamenti brevi (fino a 3 - 5 Km). Pedalando piano, con una bicicletta normale, si raggiunge tranquillamente la velocità di 15 Km/h.

In bici, pedalando senza sforzo, 3 Km si coprono in 12 minuti.
Trenta minuti al giorno di attività fisica moderata sono una delle raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Il cuore del problema?

Serve un piano

L'obiettivo è far crescere il numero dei ciclisti urbani.

All'interno del Comune sono molti quelli che, direttamente o indirettamente, con il loro lavoro, possono far crescere (o diminuire) il numero di ciclisti in circolazione.
Certamente chi si occupa di piste ciclabili, ma anche chi si occupa di viabilità, di manutenzione stradale, di furti, di turismo, di commercio, di salute, di tempo libero, di sport, di spettacolo, di regolamenti edilizi, di scuole, di sicurezza stradale, di arredo urbano, di trasporti pubblici, di comunicazione ...

Per coordinare le azioni di attori tanto diversi è indispensabile un piano che dovrà prevedere:

- una "fotografia" dell'esistente (ciclisti in circolazione, strutture disponibili);
- il coinvolgimento delle associazioni e dei cittadini;
- la definizione degli obiettivi di legislatura che ci si propone di conseguire ;
- l'individuazione delle risorse necessarie;
- le modalità con le quali monitorare i risultati via via conseguiti;
- il responsabile (un politico autorevole) della sua esecuzione.

Il responsabile del piano dovrà avvalersi dell'Ufficio Bicicletta.

Fra i compiti più importanti di questo Ufficio (che dovrà avere un organico adeguato agli obiettivi da perseguire):

- rappresentare la "dimensione bicicletta" nelle varie attività dell'amministrazione;
- raccordare il comune con le associazioni cicloambientaliste;
- avere uno sportello aperto ai ciclisti.

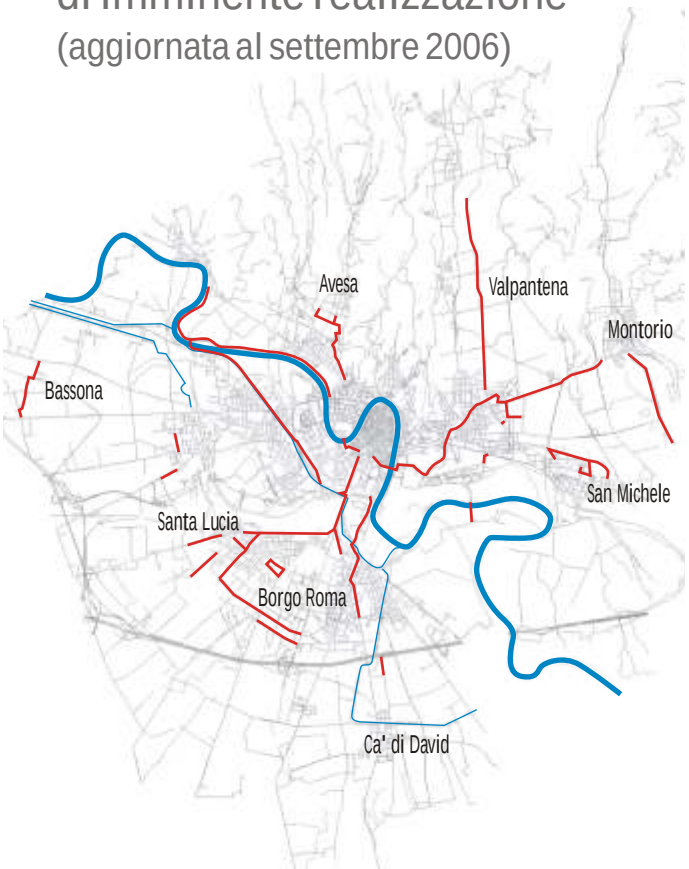
La sicurezza innanzi tutto!

La paura di essere investiti è il principale freno alla diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano.

La sicurezza dei ciclisti non è solo questione di infrastrutture, dipende anche dai comportamenti e dagli atteggiamenti di tutti i possibili attori: i ciclisti (vedi alle pagine 36 e 37), gli automobilisti, gli amministratori ...
È fondamentale che l'amministrazione individui, in fatto di riduzione degli incidenti, degli obiettivi di legislatura e un piano che preveda e coordini adeguamenti strutturali, comunicazione, formazione, interventi preventivi e interventi repressivi.

Per prima cosa è necessario costituire un "osservatorio" che registri tutti gli incidenti che hanno coinvolto ciclisti. Che ne rilevi le cause e le circostanze, individui quelle più ricorrenti e aiuti a stabilire quali interventi devono essere adottati e con quale priorità.
I dati raccolti, gli interventi adottati e i risultati ottenuti (la percentuale di incidenti a confronto della quantità crescente, anno dopo anno, di biciclette in circolazione) dovranno essere disponibili in internet e comunicati periodicamente anche a mezzo stampa.

Mappa delle piste esistenti e di imminente realizzazione
(aggiornata al settembre 2006)



Per la promozione della bicicletta le piste ciclabili giocano naturalmente un ruolo fondamentale. Ma dove costruirle, con quale criterio e secondo quali priorità?

È fondamentale che la città abbia un piano delle piste ciclabili che individui le direttrici sulle quali è prioritario costruire il sistema di piste.

L'obiettivo deve essere quello di realizzare una rete continua di percorsi riservati che consenta di muoversi in bicicletta da un capo all'altro della città e in direzione dei grandi attrattori: il centro, le stazioni ferroviarie, gli impianti sportivi, gli ospedali, le scuole, le università ...

Questa rete deve essere continua e senza interruzioni. Le destinazioni possibili devono essere segnalate con appositi cartelli. Le piste disegnate devono offrire i percorsi più brevi e diretti possibili tra punto di origine e destinazione.

Alla coerenza con il piano deve essere subordinata la realizzazione di ogni nuova struttura a favore dei ciclisti e l'adozione di ogni nuovo provvedimento viabilistico di promozione della bicicletta.

Il piano delle piste ciclabili di Verona risale al 1997, è stato applicato solo in parte e ha bisogno di essere aggiornato.

Un buon esempio (Mestre).

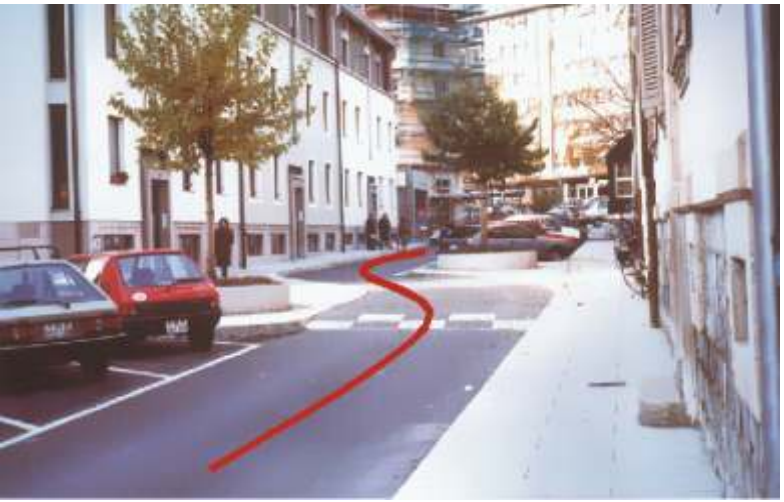
Le piste ciclabili:
ben fatte, o sono una fregatura!

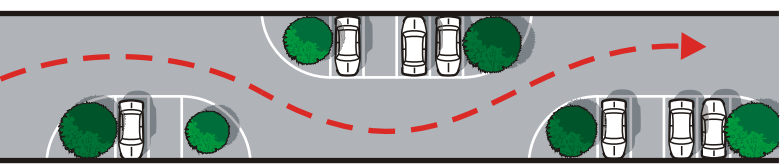
I segnali stradali che indicano le piste ciclabili sono previsti dal Codice della Strada come "segnali d'obbligo".
Quindi quando le piste sono segnalate i ciclisti non hanno scelta e devono utilizzarle.

Questo significa che le piste devono essere ben fatte, devono costituire un vantaggio ed essere dirette. Altrimenti sono una fregatura.

Le piste devono essere di qualità, devono essere quanto più possibile permeabili a pedoni e ciclisti, facili da percorrere e difese in modo più o meno significativo a seconda del tipo di traffico che scorre accanto a loro.

Moderazione del traffico





Nel 2007 l'amministrazione guidata da Paolo Zanotto avrà realizzato una trentina di chilometri di piste ciclabili. Molto rispetto alle amministrazioni precedenti. Poco rispetto alle migliaia di chilometri della rete stradale cittadina.

Le strade veronesi nelle quali manca lo spazio per realizzare delle corsie riservate ai ciclisti sono moltissime. In Olanda, dagli anni 70, questo problema è stato risolto con l'introduzione della cosiddetta "moderazione del traffico".
La viabilità principale, le grandi strade che attraversano la città, disegna i confini delle aree urbane che comprendono solo strade secondarie, locali e residenziali. Queste zone, che nei piani del traffico sono definite "isole ambientali", possono diventare "zone 30".

Gli incidenti sono soprattutto dovuti alla velocità. A 30 km/h la convivenza tra automobili, ciclisti e pedoni diventa molto meno pericolosa: nelle "zone 30" non servono piste ciclabili.

Ma non è sufficiente mettere un cartello per far diminuire la velocità delle automobili. Per questo sono nate le tecniche della "moderazione del traffico" adottate in tutta Europa: nelle zone 30 si restringe la strada, si allargano i marciapiedi, si parcheggiano le macchine in modo da guadagnare posti auto e da costringere gli automobilisti a delle chicane ...
Si dicono "tecniche di moderazione del traffico" perchè servono non solo a ridurre la velocità, ma anche a ridurre il traffico. In particolare quello di attraversamento nelle isole ambientali dove diventa possibile vivere meglio e recuperare le strade anche come spazi di gioco e di socialità.

Se si pensa che moltiplicare il numero dei ciclisti sia un obiettivo da perseguire nell'interesse della città, chi si muove in bicicletta deve essere avvantaggiato.

I ciclisti devono poter arrivare il più vicino possibile alla loro destinazione senza essere costretti agli stessi percorsi lunghi e tortuosi riservati ad auto e motorini.

Sui percorsi abitualmente utilizzati dai ciclisti tra il centro e la periferia, quando manchino, per lunghezza o pericolosità, alternative convenienti, vanno individuati i tratti di corsie preferenziale sui quali autorizzare le biciclette.
Pericoloso? Le bici sono ammesse sulle preferenziali di città come Londra, Parigi e Berlino. Più banalmente anche su quelle di Padova e Mestre.

Le zone 30 devono essere "permeabili" ai ciclisti: questo significa trasformare il maggior numero possibile di strade a senso unico di queste zone in strade a doppio senso di marcia solo per le biciclette. Come accade, ad esempio, a Bolzano, Merano, Reggio Emilia, Piacenza e Lodi.
Pericoloso? I dati sugi incidenti occorsi ai ciclisti in queste città (e in Germania e Francia, dove questa pratica è diffusa) dimostrano il contrario. Andare in bicicletta è pericoloso dove le macchine corrono, non dove vanno ai 30 e dove gli automobilisti sono informati della presenza di biciclette nei due sensi di marcia.

In una città amica della bicicletta quando vengono realizzate nuove strade o quando vengono svolti lavori di manutenzione straordinaria sulle strade già esistenti, i progettisti devono tenere in considerazione anche la mobilità ciclabile.

Non deve accadere che l'esecuzione di questi lavori (l'esempio negativo più clamoroso è la rotonda realizzata dalla Società Autostrade tra San Michele e San Martino) finisca per pregiudicare la mobilità ciclabile o per compromettere la sicurezza di chi si muove in bicicletta.
Tanto più che, se ai ciclisti si pensa sin dalla fase di progetto, gli interventi necessari per assicurare la loro mobilità sono normalmente poco costosi.

Attenzione anche quando si fa manutenzione ordinaria.

Lungo i percorsi più praticati dai ciclisti, si deve porre particolare attenzione nella manutenzione di buche e tombini e a migliorare la sicurezza di incroci e rotonde.

I dati ufficiali dicono che ogni giorno vengono rubate tre biciclette

Tutti sappiamo che questa è solo la punta dell'iceberg

Il timore di essere derubati impedisce a molti di utilizzare la bicicletta. È importante quindi che l'amministrazione si ponga l'obiettivo di ridurre il numero dei furti e adotti un piano.

Il primo passo è quello di costituire un "osservatorio" che, coinvolgendo la Prefettura e tutte le forze dell'ordine che operano in città, raccolga ed esamini tutte le denunce per individuare possibili soluzioni (prevenzione, bici esca, dispositivi elettronici antifurto, controlli). I dati raccolti, gli interventi adottati e i risultati conseguiti devono essere comunicati periodicamente.

Le denunce in ogni caso vanno incoraggiate e semplificate. Le biciclette ritrovate devono essere visibili in internet sul sito del Comune.

Impedire del tutto i furti non è possibile: ai ladri però si può complicare la vita (qualche nostro consiglio alle pagg 38 e 39). Utilissime a questo fine le rastrelliere modello Verona realizzate dal Comune anche con la nostra collaborazione: sono comode e consentono di fissare ruota e telaio ad un elemento fisso.

"Grandi stazioni", con denaro pubblico, inizierà a breve i lavori di sistemazione del piazzale antistante la stazione Porta Nuova. Nel progetto non è stato previsto un parcheggio custodito per biciclette.

Alla stazione di Padova con circa 8 euro la bici viene custodita per un mese in un parcheggio coperto (circa 500 posti!) vicinissimo alle biglietterie. Quanti pendolari potrebbero decidere di usare la bicicletta se anche a Verona ci fosse un parcheggio custodito? Il comune deve pretenderlo.

Il piano dei parcheggi deve soddisfare l'esigenza dei ciclisti di arrivare con la bici il più vicino possibile agli attrattori, di legarla nel modo più sicuro e senza sporcarsi.

Perchè questa esigenza sia soddisfatta è necessario:

1. che le rastrelliere utilizzate siano di qualità (come quelle del Comune);
2. che le rastrelliere siano dislocate, in centro e nei quartieri periferici, presso il maggior numero possibile di attrattori (scuole, impianti sportivi, uffici comunali ecc ecc) e il più vicino possibile agli ingressi;
3. che, nelle situazioni favorevoli, i commercianti siano incoraggiati (con esenzioni dal pagamento della tasse sul plateatico e sulle insegne) ad adottare delle rastrelliere da rendere disponibili ai loro clienti.

Dell'esigenza di parcheggio sicuro si dovrà tener conto anche nei regolamenti edilizi.

In tutti gli edifici di nuova realizzazione, sull'esempio di città come Torino e Milano, così come è obbligatorio costruire garages per le auto, dovrebbero essere previsti spazi per il parcheggio delle biciclette.

Nei condomini già esistenti si chiederà di essere sensibili alle esigenze dei ciclisti.

Le biciclette a Lione

L'impiego della bicicletta è considerato vantaggioso e rapido soprattutto su percorsi fino a 5 chilometri. Percorsi di lunghezza superiore possono veder affiancato all'uso della bicicletta quello dell'automobile, del treno, della metropolitana.

Parcheggi scambiatori, stazioni ferroviarie, fermate importanti di autobus (e tramvia) devono essere luoghi di scambio intermodale, in cui è possibile parcheggiare o noleggiare biciclette,

Nella progettazione dei mezzi pubblici di futura realizzazione (esempio: la tramvia) si deve prevedere la possibilità di trasportare la bicicletta.

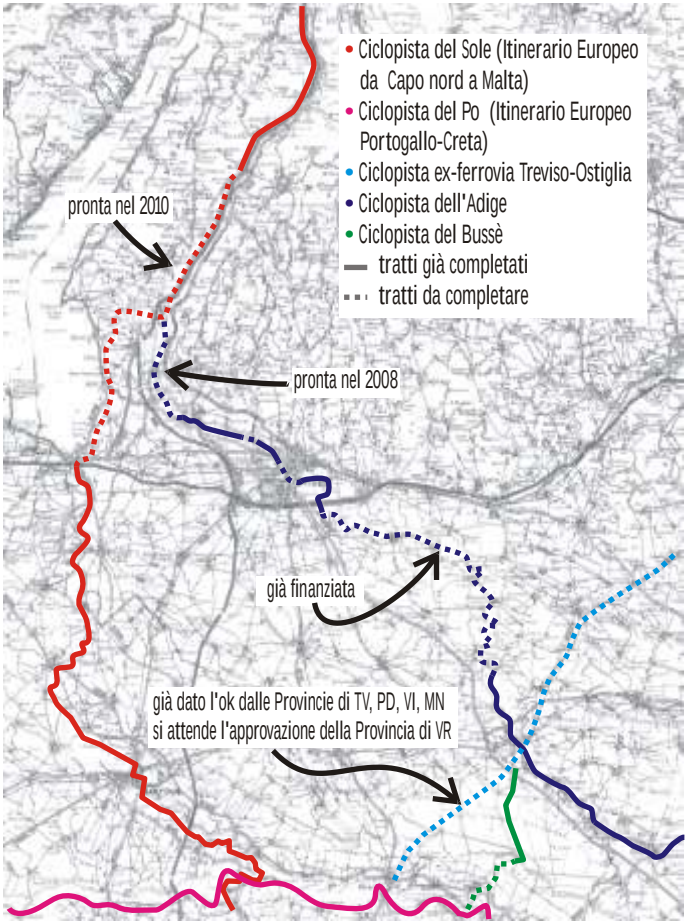
In Europa l'intermodalità si va affermando sempre più. Due esempi positivi.

Lione, 500.000 abitanti , ha un parco di 2000 biciclette pubbliche distribuite su parcheggi presenti in tutta la città. Si prelevano con una sorta di bancomat a qualunque ora del giorno e della notte. Le bici prelevate in un parcheggio possono essere riconsegnate in un altro. I primi 30 minuti sono gratuiti. Poi si paga ad ora. Il modo migliore per mantenere alta la disponibilità di biciclette.

A Strasburgo, 270.000 abitanti, in tutti i convogli della tramvia c'è uno spazio riservato dove è possibile caricare gratis la bicicletta.

Il trasporto bici sulla tramvia di Strasburgo

Itinerari cicloturistici in Provincia di VR



Da un'indagine svolta nel 2004 è emerso che circa il 60% dei cittadini tedeschi si propone di fare almeno un viaggio in bicicletta.

Questo è uno dei moltissimi dati che confermano quello che è sotto gli occhi di tutti: il cicloturismo si sta diffondendo e promette ricadute economiche importanti. Senza richiedere investimenti significativi.

Il nostro territorio (il Garda e il suo entroterra, la Lessinia, le Valli Grandi, le città murate, il cibo, il vino, l'arte in tutte le sue forme, la rete di agriturismi, il clima) sembra fatto apposta per richiamare viaggiatori in bicicletta.

Si sta persino lentamente realizzando una rete di itinerari e piste che ci collegheranno presto con i grandi itinerari cicloturistici europei.

La nostra città si sta preparando?

Bisogna fare marketing, offrire pacchetti, copiare da olandesi e tedeschi, individuare itinerari cittadini, pensare alla segnaletica, mettere in rete gli alberghi che offrono servizi ai ciclisti, pensare al noleggio ... Coinvolgere le associazioni. Preparare le guide e i cicloriparatori.

Un vantaggio in più: se Verona saprà collegarsi ai circuiti internazionali, il cicloturismo diventerà un'opportunità anche per i veronesi.

E chi non ha mai fatto almeno un'escursione in bicicletta, chi non ha sperimentato il piacere di un viaggio lento, non sa cos'ha perso .

"[...] devi augurarti che il cammino sia lungo /
e numerosi i mattini estivi in cui /
con quale gioia, con quale soddisfazione, /
entrerai in porti mai visti [...]"

Kavafis "Itaca"

L'esperienza di molte città europee dimostra che per promuovere la bicicletta la comunicazione è più importante persino delle strutture.

Si devono comunicare i vantaggi individuali e collettivi legati all'uso della bici. L'immagine positiva del ciclista urbano, l'emozione e il piacere legati alla bicicletta.

Serve un logo che comunichi la Verona della bici.

Che qualifichi, rendendole sinergiche fra loro, tutte le iniziative grandi e piccole di promozione della mobilità ciclistica: che sia presente sulle rastrelliere, sui segnali stradali per i ciclisti, sulle bici blu degli assessori e su quelle dei vigili, sulle mappe cittadine che indicano i percorsi ciclabili, nelle giornate dedicate alla promozione della sicurezza ...

Anche per fare comunicazione è indispensabile un piano.

Niente interventi a spot ma pianificazione di eventi, interventi, inaugurazioni, feste, che collegati fra loro facciano percepire ai cittadini un disegno complessivo. E il sapore della sfida: la bicicletta può davvero giocare un ruolo importante per migliorare la città: l'amministrazione ci crede e ci si impegna.

Bolzano è la prima città italiana che sta sperimentando (con successo) il "marketing emozionale" per promuovere bicicletta e mezzo pubblico

Troppo spesso siamo noi ciclisti a mettere a repentaglio la nostra sicurezza

Illumina la bici!

Il Codice della Strada prevede :

- ✓ luce anteriore bianca o gialla alta da terra tra i 30 e i 100 cm.
- ✓ luce rossa posteriore a non più di 100 cm da terra
- ✓ catadiottro posteriore a luce riflessa rossa a non più di 90 cm da terra
- ✓ dispositivi catadiottrici a luce riflessa gialla sui due fianchetti di ogni pedale
- ✓ dispositivi catadiottrici a luce riflessa gialla sui due lati di ogni ruota

visibili:

- 9 volte su 10 chi investe un ciclista dichiara che non lo aveva visto
- le luci e i catarifrangenti previsti!
- meglio scegliere un abbigliamento visibile e indossare dei particolari retroriflettenti (al polso, alla caviglia ...)
- il campanello serve a richiamare l'attenzione

prevedibili:

- rispettare le regole del codice della strada: segnalare sempre con le braccia i cambi di direzione e l'arresto
- agli incroci cercare il contatto oculare con i motociclisti e con gli autisti delle macchine che devono dare la precedenza
- tenere la destra, ma non rientrare tra una macchina parcheggiata e l'altra: procedere in linea retta

accorti:

- non usare il walkman e telefonare solo da fermi
- fare attenzione alle auto parcheggiate e prevedere sempre la possibile apertura degli sportelli
- non accostare i mezzi pesanti agli incroci (in molti casi ci sono angoli ciechi e gli autisti non vi possono vedere)
- rispettare i pedoni e non correre se le condizioni non lo consentono
- curare l'efficienza dei freni, tenere il manubrio e frenare sempre con entrambe le mani
- niente carichi attaccati al manubrio, molto meglio un cestino: sbilancia di meno e ci si può portare di tutto
- in caso di pioggia meglio la mantellina dell'ombrello
- indossare il casco (non obbligatorio ma prezioso, soprattutto per i bambini)
- avere un'assicurazione RC (per danni a terzi) come i soci AdB

Non esistono catene o lucchetti in grado di impedire il furto di una bicicletta. Nei negozi di ferramenta sono in vendita tronchesi o flessibili capaci di tagliare praticamente tutto.

Ai ladri, però, si può complicare molto la vita utilizzando accortezze e chiusure che li costringano a usare un'attrezzatura pesante, a perdere tempo, a fare rumore e a rischiare di essere sorpresi.

Ecco qualche consiglio:

- rinunciare, sulla bici che si usa in città, allo sgancio rapido per ruote e sellino;
- chiudere sempre la bicicletta anche quando la si parcheggia per pochi istanti;
- usare lucchetto e catena robusti anche se sono pesanti e costosi (tutti i rivenditori presso i quali è possibile iscriversi alla nostra associazione vendono a un prezzo concordato lucchetti scelti da noi che ottimizzano peso e robustezza);
- catene e archetti devono allacciare telaio e ruota anteriore ad un elemento ancorato saldamente al terreno (se il parcheggio è particolarmente "pericoloso" usare due chiusure e legare anche telaio e ruota posteriore);
- non lasciare le chiusure a livello della pavimentazione (è più facile forzarle);
- denunciare comunque sempre il furto (abbiamo chiesto che il Comune predisponga un modulo dedicato, lo renda disponibile presso tutte le delegazioni della Polizia Municipale e pubblichi sul suo sito Internet le immagini delle biciclette ritrovate);
- per consentire il riconoscimento della propria bicicletta fotografarla e consevare l'immagine per allegarla all'eventuale denuncia.

gli Amici della Bicicletta in Italia: la FIAB

Gli Amici della Bicicletta di Verona aderiscono alla FIAB (Federazione Italiana degli Amici della Bicicletta) la federazione che riunisce tutte le associazioni cicloambientaliste del nostro paese. www.fiab-onlus.it.
FIAB è una ONLUS, è presente in 90 città italiane e aderisce a sua volta alla European Cyclists' Federation (ECF) www.ecf.com la federazione che riunisce le associazioni cicloambientaliste presenti in tutti i paesi europei.

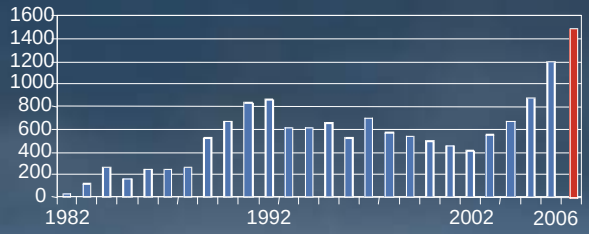
la FIAB, riconosciuta dai Ministeri dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici è impegnata:

- nella promozione di un modello di città del futuro sempre più centrato sulle esigenze dei pedoni, dei ciclisti e degli utenti del mezzo piubblico;
- nella promozione della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano non inquinante, economico e salutare;
- nella promozione della bicicletta come mezzo per la pratica di un turismo dolce, consapevole e rispettoso dell'ambiente.

La FIAB:

- ha prodotto numerose proposte di legge a favore della mobilità ciclistica e per la modifica del codice della strada, partecipa alla Consulta sulla Sicurezza stradale;
- ha progettato la Ciclopista del Sole dal Brennero a Napoli; è il corrispondente italiano per la progettazione del network europeo di grandi itinerari ciclabili denominato EuroVelo; sta progettando la rete nazionale di itinerari per il cicloturismo, denominata Bicitalia;
- è impegnata nel campo della formazione alla sicurezza e alla mobilità sostenibile;
- promuove svariate iniziative anche a carattere nazionale. Una per tutte: Bimbimbici per il diritto dei bambini a strade più sicure.

Fra tutte le associazioni FIAB la nostra, con 1200 soci nel 2006, è quella con il maggior numero di iscritti. Il nostro obiettivo 2007 è arrivare a 1500.



Chi diventa socio dà forza alle nostre proposte

La nostra associazione, fondata nel 1982 (nel 2007 compie 25 anni!), è una ONLUS. Il nostro statuto e tutta la documentazione necessaria per conoscerci meglio sono disponibili in sede e sul nostro sito: (www.amicidellabicicletta.it)

I nostri soci possono partecipare ai corsi, agli incontri, alle gite, alle vacanze e ai viaggi organizzati da noi (abbiamo un programma annuale bellissimo) e da tutte le altre associazioni FIAB. Ricevono il nostro giornale bimestrale, "Ruotalibera", possono consultare la nostra biblioteca (viaggi, mappe, documentazione sulla sicurezza) e possono usufruire delle convenzioni riservate a loro.

Le quote di iscrizione per il 2007:

socio ordinario 19 €, socio familiare 9 €, socio sostenitore 29 €.
Nella quota di iscrizione è sempre compresa un'assicurazione che copre i danni eventualmente causati a terzi andando in bicicletta.

Ci si può iscrivere:

- direttamente in sede, in via Spagna 6 (045 8004443) aperta lun/mer/ven/sab dalle 16 alle 19; il ven anche dalle 21 alle 23.
- presso uno dei rivenditori di biciclette convenzionati.
- con un versamento su uno dei nostri conti correnti

C/C postale n° 11560372 intestato a Ruotalibera;
C/C bancario presso a Unicredit Banca n° 40099139 ABI 02008 - CAB 11710 intestato a Fiab Amici della Bicicletta
C/C bancario presso Banco Popolare n° 37232 ABI 5188 - CAB 11705 intestato a Fiab Amici della Bicicletta

FIAB • Amici della Bicicletta VERONA

Realizzato dagli
Amici della Bicicletta
di Verona

Grafica e impaginazione: Matteo Dosso *(matteo@dosso.it)*