



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

Anno XXVII-N.3
Contiene inserto redazionale

RUOTALIBERA

123



RUOTALIBERA numero 123 - rivista bimestrale - maggio/giugno 2011 (anno XXVII n.3) - 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 VR

ciclo viaggiatori



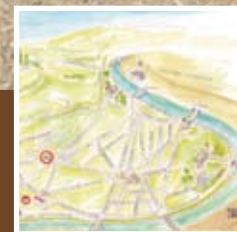
SPECIALE CICLOTURISMO

Il nostro convegno
e progetti futuri



RACCONTI DI VIAGGIO

Drava, Estonia,
Bath and bike



A SPASSO PER I QUARTIERI

La seconda
Circoscrizione

Mountain-bus

Grandi novità a Ruotalibera

Se non l'avete già notato, da questo numero Ruotalibera cambia stile nell'impaginazione.

Da almeno un anno, più o meno da quando ho assunto l'incarico di Direttore FIAB, chiedevo la mia sostituzione come responsabile della rivista. Sostenevo che, al di là dei miei nuovi impegni, un cambio di gestione avrebbe solo giovato a Ruotalibera. Mi pare di aver visto giusto. Da questo numero Michele Marcolongo, già nostro addetto stampa, è il nuovo responsabile e la sua impronta già si vede. Le novità, state certi, non finiranno qui. Michele è giovane, preparato e molto disponibile (gli consiglio prudenza...).

Ci saranno cambiamenti e Ruotalibera sarà ancor più interessante.

Bepo Merlin

Anche quest'anno dalla metà di giugno fino a settembre torna il servizio Bus Walk & Bike offerto dall'Atv (Azienda trasporti Verona) a tutti gli appassionati delle passeggiate e delle cicloescursioni. Come al solito, lo scopo è rendere accessibile le bellezze della Lessinia e del Baldo Garda anche a chi non ha una preparazione atletica specifica. Il bus fornito di carrello portabicilette per-



mette infatti di arrivare in quota senza fatica, a Boschiesanuova o San Giorgio in Lessinia; oppure raggiungere San Zeno, Prada, Spiazzi, Ferrara o Novezza sul Monte Baldo. Da qui si può scendere lungo l'intreccio dei percorsi che riservano suggestivi scorci tra antiche contrade, malghe e panorami mozzafiato. Sul sito dell'azienda pubblica dei trasporti sono scaricabili le tracce Gps di tutti i sentieri che possono essere poi caricate sul proprio navigatore. Tutti i sentieri vengono selezionati con la collaborazione delle guide cicloturistiche dell'ass. Ads Emissioni Zero di Verona. Da provare anche il programma Panorama e Sapori che indirizza l'escursionista nei principali siti di interesse del baldo-Garda e della Lessinia, alla ricerca dei sapori genuini del territorio.



ORARIO SEDE

Amici della Bicicletta onlus - Via Spagna 6, 37123 Verona

Lunedì - Mercoledì - Venerdì - Sabato

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

DIRETTORE RESPONSABILE:

Elena Chemello

Redazione:

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

c/o Amici della Bicicletta - Onlus
Via Spagna, 6 - 37123 Verona

Composizione:

Franco Anderloni

Hanno collaborato:

Paolo Fabbri, Susanna Morgante, Guido Dosso, Bicisnob, Stefano Cieno, Giacinta Apolloni, Lelia Melotti, Paolo Pigozzi, Mario Vio, Luca Dall'Ara

Raccolta pubblicitaria: Luciano Damiani

Utilizzazione libera dei testi citando la fonte

Stampa:

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

Editore: "Amici della Bicicletta - Onlus"

Via Spagna, 6 - 37123 Verona

Tel./Fax: 045 8004443

e-mail: sede@amicidellabicicletta.it

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

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

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: IT44 C 05188 11703 000000037232

ADESIONI 2011

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

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

**chi non ha ancora compiuto 25 anni

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

Tiratura 3.300 copie stampato su carta ecologica T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)

PRIMA PROMETTONO, POI SCOPRONO CHE NON CI SONO I SOLDI. PER IL 2012 CERCHIAMO CANDIDATI CHE SAPPIANO "VOLARE ALTO"

Tu chiamale se vuoi... elezioni

Un'immagine del bike-sharing di Siviglia

Voglia di "incanto"

Bicicletta, centralità del mezzo pubblico, corsie preferenziali, percorsi pedonali, zone trenta, moderazione del traffico, recupero delle piazze, parcheggi scambiatori lontani dal centro, chiusura della ZTL, costituzione di ZTL anche nei quartieri, promozione di stili di vita attivi... controllo delle emissioni, qualità dell'aria, città compatta (stop al consumo di territorio!), tutela del verde e del paesaggio, difesa della bellezza, della qualità della vita. Quando vengono espressi in modo generico questi obiettivi vengono pubblicamente condivisi praticamente da tutti. Ma nelle riunioni nelle quali si decidono obiettivi e strategie, sono molti i politici - di destra e di sinistra - che ribadiscono la necessità di "volare bassi" di essere "realistici": il consenso arriva con i parcheggi, con le nuove strade... non c'è la cultura, non siamo in Germania...

Nella ormai prossima campagna elettorale (le amministrative a Verona saranno nella primavera del 2012) speriamo che ci sia qualche candidato che abbia invece voglia di "volare alto" e di chiedere il consenso raccontando con coraggio e onestà di un cambiamento positivo, necessario e possibile. Si dice che, dopo tanto diffuso "disincanto", stia emergendo, forte, un gran bisogno di "incanto", di voglia di (poterci) credere. Chissà che non sia possibile una mobilitazione trasversale attorno a una scommessa bella e difficile piuttosto che la rassegnazione alle consuete battaglie di retroguardia.

Questa scommessa potrebbe trovare consenso?

Nel novembre 2010 è stato pubblicato l'annuario statistico italiano ISTAT riferito al 2009. L'indagine ha rilevato, fra mille altre cose, quali sono i principali problemi percepiti dagli italiani nella loro vita quotidiana (www.istat.it/dati/catalogo/20101119_00/PDF/cap1.pdf): I risultati dell'indagine "Aspetti della vita quotidiana" mostrano come i problemi maggiormente sentiti dalle famiglie nella zona in cui abitano sono il traffico (42,6%), la difficoltà di parcheggio (39,6%), l'inquinamento dell'aria (38,0%), il rumore (32,9%), il non fidarsi a bere acqua dal rubinetto (32,8%), la sporcizia nelle strade (30,0%), la difficoltà di collegamento

di Paolo Fabbri



con i mezzi pubblici (29,5%) e il rischio di criminalità (27,1%).

Molti dei problemi maggiormente sentiti sono dunque legati alla mobilità.

A questa percezione la politica sembra indifferente: a livello nazionale il Governo - sostenuto dalla stessa maggioranza che dirige Regione, Provincia e Comune - taglia i finanziamenti al Trasporto Pubblico Locale e alle Ferrovie Regionali, sostiene gli autotrasportatori, cancella la possibilità di detrarre le spese per l'abbonamento ai mezzi di trasporto pubblico... A livello locale la stessa maggioranza risolve il problema continuando a promettere strade più scorrevoli, parcheggi sempre più capienti... Da decenni ormai è, incredibilmente, sempre la solita solfa.

Con qualche concessione, adesso, a una finta tramvia (il filobus - quando arriverà, se arriverà - non sarà certo il "trasporto pubblico di massa" di cui avremmo bisogno) e alle 250 biciclette del bike sharing (annunciatissimo e, dicono, di imminente avvio) che potranno muoversi tuttavia in una città che ai ciclisti, come sappiamo, continua a lasciare solo spazi di risulta pieni di trappole e divieti.

Mentre il prezzo del petrolio è destinato a crescere rendendo sempre più inadeguata, anche economicamente, una politica dei trasporti centrata sulla gomma, aumenta o no la disponibilità a dare consenso a progetti diversi da quelli che ci condannano a restare ai margini di un'Europa sempre più evoluta?

Cicloturismo

DEVONO ESSERE I TERRITORI MARGINALI O LIMITROFI A QUELLI PIÙ FAMOSI AD ORGANIZZARSI PER AUTO-PROMUOVERSI



di Francesca Gonzato e
Luciano Lorini

Il cicloturismo è un'opportunità per tutti quelli che sono in grado di coglierlo. Lo dimostrano i dati snocciolati dalla Provincia di Trento e l'interesse di molti amministratori veronesi. Nello scorso numero di Ruotalibera avevamo annunciato il convegno provinciale organizzato dagli Amici della Bicicletta di Verona sul tema "Turismo e Biciclette" cui ha partecipato anche l'assessore provinciale al Turismo di Verona Ruggero Pozzani. E per raccontarvi come è andata cominciamo da una significativa riflessione di Marco Passigato, mobility manager dell'Università di Verona, consigliere nazionale Fiab e coordinatore del gruppo tecnico Fiab: "Il Veneto è la prima regione italiana in fatto di turismo – dice Passigato – seguono con grande distacco Trentino Alto Adige, Toscana, Emilia Romagna e Lazio.

Il Veneto è una regione abituata ad avere un turismo già maturo sulle Dolomiti, sulle spiagge e nelle città d'arte, e questo non motiva gli operatori principali,

già "sazi", né la politica, a lavorare su nuovi target. Devono essere i territori marginali o limitrofi a quelli più famosi ad organizzarsi per promuoversi verso un turismo più tranquillo, leggero, a basso impatto di strade e parcheggi e maggiormente amante del territorio intatto".

A confermare la fondatezza della tesi sostenuta da Passigato è stata la presenza in sala di amministratori provenienti per lo più dalla Bassa Veronese. Nel corso della mattinata, moderati da Paolo Fabbri, presidente degli Amici della Bicicletta di Verona, sono intervenuti Antonio Dalla Venezia, presidente nazionale Fiab, Marco Passigato, Romano Stanchina, dirigente del Settore Turismo della Provincia di Trento, Pierpaolo Romio, titolare dell'Agenzia Zeppelein-Girolibero di Vicenza, specializzata in cicloturismo.

Il cicloturismo in Italia.

Dalla Venezia ha ricordato come da un po' di tempo non sia più necessario recarsi all'estero (Germania, Olanda, Francia, Svizzera) per fare le vacanze in bicicletta. Dopo l'esempio di Trento e

Bolzano anche altri territori si stanno attrezzando per promuovere il cicloturismo: Puglia, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia, spesso in collaborazione con la Fiab. Una vera miniera di informazioni per chiunque voglia programmare i propri ciclovaggi in Italia sarà il sito Fiab della rete ciclabile nazionale BicItalia (www.bicitalia.org), che a breve sarà reso accessibile al pubblico e riporterà le tracce Gps di buona parte dei percorsi nazionali.

Il Veneto e il cicloturismo.

Marco Passigato ha svolto la relazione principale ricordando le tappe più importanti dell'attività FIAB nel Veneto: Master Plan Regionale del Veneto della mobilità ciclistica; service tecnico per progettare i percorsi ciclabili R1 da Peschiera del Garda a Venezia ed R2 da Trento a Padova; realizzazione del piano di segnalamento per le sette escursioni cicloturistiche REV che la Regione Veneto ha individuato e che si appresta a breve ad inaugurare; pubblicazione specializzata per promuovere 4 itinerari cicloturistici settimanali di interesse internazionale.

Come attività specifica degli Amici della Bicicletta di Verona Passigato ha ricordato l'attività Garda Bici per la realizzazione del Parco Ciclistico delle colline moreniche del Garda in collaborazione con vari comuni; la proposta per la valorizzazione ciclabile della Chiusa di Ceraino e della ex ferrovia Verona - Bologna e la carta cicloturistica Tappeiner-AdB-Scripta riguardante tutto il territorio della provincia di Verona.

Il cicloturismo trentino in cifre.

L'Ufficio Politiche Turistiche Provinciali di Trento svolge ogni anno un'indagine volta a quantificare la ricaduta sull'economia del territorio dovuta alla fruizione turistica delle ciclabili provinciali. Stanchina ci ha fornito alcune cifre riferite alle quattro principali del Trentino: la ciclopista dell'Adige o Ciclopista del Sole con 310.000 passaggi/anno genera ricadute sul territorio per 1,2 milioni di euro (circa 70 euro al giorno di spesa moltiplicato il numero di giornate di presenza totali); la ciclabile della Valsugana (coi laghi di Levico e Caldonazzo) genera con 160.000 passaggi/anno una

ricaduta sul territorio di circa 7 milioni di euro; la ciclabile della Val di Sole con 100.000 passaggi/anno produce invece un movimento di circa 3 milioni di euro; la ciclabile della Valle dei Laghi (alto Garda - Cavedine) con un sistema di percorsi ciclabili e percorsi da mountain-bike tra i più gratificanti del territorio italiano e un clima favorevole per buona parte dell'anno produce un fatturato di circa 76,7 milioni grazie a circa 1 milione di passaggi/anno.

Queste cifre parlano da sole e rendono l'idea di come sia importante monitorare e comprendere le esigenze degli ospiti. Se anche il Veneto saprà cogliere quest'opportunità, guardando al futuro (come sta facendo il Trentino), potrà ben sperare di riuscire a mantenere e incrementare il primato che oggi la vede in testa alle classifiche di presenza turistica in Italia.

Il mio lavoro? Il cicloturismo.

Pierpaolo Romio ha raccontato come la sua azienda in 10 anni sia cresciuta da 1 a 20 dipendenti stabili (impiegati e accompagnatori di ciclocomitive) più



Un momento del convegno

altrettanti circa in stagione estiva. Ha precisato inoltre che circa 6 mila cicloturisti percorrono ogni anno il percorso dal Lago di Garda a Venezia, soggiornando nelle principali città venete; si tratta principalmente di cicloturisti europei ma anche americani, australiani ecc, clienti esigenti, abituati a servizi ricettivi di ottima qualità. Da sapere: per i cicloturisti tedeschi la Monaco-Venezia sta diventando una "classica"; per loro nessun problema fino a Trento, è davvero ora che anche il Veneto li accolga con percorsi lontani dal traffico e ben tabellati.

L'identikit del cicloturista

L'Ufficio Politiche Turistiche Provinciali di Trento svolge ogni anno un'indagine volta a quantificare la ricaduta sull'economia del territorio dovuta alla fruizione turistica delle ciclabili provinciali.

Ce ne ha parlato il dottor Romano Stanchina, dirigente del Settore Turismo della Provincia di Trento.

Per cominciare sono stati classificati i soggetti rilevanti per lo studio in due macro categorie: i cicloturisti (all'80% stranieri, di età media più elevata -ultracinquantenni-, in movimento su lunghe percorrenze, esclusivamente in bicicletta o in bici+treno, con pernottamenti in luoghi sempre differenti) e i turisti-ciclisti (stanziali, automuniti,

orientati al ciclismo sportivo o alla mountain bike).

Ancora una minoranza, sebbene in netta e costante crescita, i primi (1/4 degli oltre 500.000 turisti non residenti rilevati), che fanno della bicicletta la motivazione stessa della vacanza; più stabili e numerosi i secondi, che intendono la bici come esperienza pregnante della vacanza, usandola tutti i giorni per una parte significativa della giornata, ma per i quali essa è semplicemente mezzo per la fruizione delle risorse turistiche.

Le due categorie sono molto diverse per obiettivi, capacità media di spesa, permanenza del soggiorno.





Eppur si muove

NON SOLO TRENTINO E LAGO DI GARDA,
NEL CICLOTURISMO CREDONO (E INVESTONO) ANCHE L'EST
E LA PIANURA VERONESE. ECCO I PROGETTI IN CORSO

di Michele Marcolongo

Sono sempre di più i Comuni del veronese che al cicloturismo credono e sul quale investono. Fatte le dovute proporzioni con i casi più noti del Trentino o dell'area del Garda, la rete di itinerari ciclopedonali destinati allo svago ma anche all'economia del turismo o della semplice gita fuori-porta si sta espandendo a macchia d'olio nell'Est e nella Bassa Veronese. Con una scommessa implicita: sviluppare la vocazione del territorio prima che se lo mangi la speculazione.

A questo sviluppo crede Samuele Campedelli, nella sua duplice veste di vicesindaco di Zevio e di assessore provinciale alla Pianificazione territoriale: "A Zevio ci siamo fortemente battuti per prolungare fino a Belfiore la pista ciclabile che arriva da San Giovanni Lupatoto. Un intervento importante, di una decina di chilometri, costato ben 200 mila euro. Assieme a San Martino Buon Albergo e a San Giovanni Lupatoto siamo poi fortemente decisi a completare l'anello ciclopedonale di 35 chilometri che collegherà i nostri tre comuni con il capoluogo, Verona. Su questo San Martino può contare su un finanzia-

mento regionale di 800 mila euro. Infine, come assessore provinciale ritengo assolutamente strategico e irrinunciabile il completamento delle due grandi "autostrade": la Pista dell'Adige-Sole e la Ciclopista del Mincio, saldamente inserite nella programmazione provinciale, anche se poi bisogna di volta in volta trovare i finanziamenti".

C'è poi un progetto di collegamento tra la ciclopista del Mincio e quella dell'Adige realizzato lo scorso febbraio dagli ingegneri del Consorzio di Bonifica Valli Grandi per conto di una decina di Comuni tra cui San Giovanni, Zevio, Buttapietra, Vigasio, Villafranca, Mozzecane e Valeggio sul Mincio.



Questo percorso, detto Delle Risorgive, si svilupperebbe lungo il Canale Raccogliatore di competenza del Consorzio, il cui argine verrebbe messo a disposizione gratuitamente ai Comuni. Vale osservare che quest'opera costituirebbe anche la Circonvallazione Sud di Verona. Peccato che in questo fiorire di interesse e iniziative proprio il Comune capoluogo disertò gli incontri istituzionali di lavoro con gli altri Comuni.

Ma se l'Est si muove la Pianura non sta a guardare: proprio in queste settimane il Gal (Gruppo di azione locale) deve definire l'impiego di 440 mila euro destinati allo sviluppo degli itinerari cicloturistici. E qui c'è solo l'imbarazzo della scelta: non più tardi di un anno fa il Consorzio di Bonifica Valli Grandi ha mappato ben 300 chilometri di itinerari lontani dalla grande viabilità automobilistica, in parte finiti anche sulla cartina Tappainer promossa dagli Amici della Bicicletta.

A spingere sul progetto fino ad oggi è stato il sindaco di Sanguinetto Alessandro Braga, che si è già fatto capofila di un gruppo di sette Comuni della Pianura per realizzare un anello ciclopedonale tra Sanguinetto, Cerea, Casaleone, Bovolone, Salizzole, Concamarise

e Gazzo Veronese e che ha commissionato lo studio di fattibilità realizzato dai tecnici del Consorzio: "Sarebbe una grande occasione per far conoscere il territorio e le sue aziende, commenta, soprattutto quelle agricole che così avrebbero la possibilità di sviluppo agrituristico anche con l'organizzazione di fattorie didattiche destinate alle scolaresche".

Sulla stessa lunghezza d'onda appare il nuovo presidente del Gal, nonché sindaco di Bevilacqua, Valentino Girlanda, il quale però avverte: "Occorrerà discuterne approfonditamente tra tutti i 28 i Comuni del territorio perché non basterà proporre la pista ciclabile a servizio della biblioteca o della scuola, occorrono percorsi coerenti e collegati alle principali green-way".

In breve, il successo di questa iniziativa dipenderà dalla capacità di ciascun Comune (che riceverà un cofinanziamento solo del 30%) di mettere da parte i piccoli campanilismi per mettersi in gioco all'interno di un piano coerente e di ampio respiro.

Per allestire i percorsi, Stefano De Petri, l'ingegnere del Consorzio di Bonifica che ha effettuato la mappatura, ha preventivato un costo di 2 mila euro a chilometro comprensivo di mappatura, realizzazione di aree di sosta, predisposizione di un sito internet per la promozione e di un programma di guida mobile Gps.

A proposito della filosofia di fondo, De Petri commenta: "Il territorio delle Valli Grandi è una sorta di Central Park rispetto ai territori limitrofi di Vicenza, Padova, Mantova e anche Ferrara; una grande area verde che andrebbe preservata dall'urbanizzazione diffusa che ha finora caratterizzato lo sviluppo la Pianura Padana.

Essa avrebbe un interesse innanzitutto locale, per le gite fuori porta, ma ritengo verrebbe apprezzata anche dal movimento cicloturistico proveniente dai paesi nord-europei, interessato all'ambiente, alla cultura e agli aspetti enogastronomici, che potrebbero essere il vino e il riso.

Se la Città d'arte e il Lago generano un movimento annuo di 10-12 milioni di turisti, riuscendo ad intercettare anche solo l'1% di questo flusso si attirerebbero decine di migliaia di persone creando così con un indotto in grado di sostenere i redditi agricoli che attualmente sono in crisi".



Sopra: Il castello di Salizzole. Sotto: l'Adige a Roverchiara

Nella pagina a fianco: Canale di bonifica e la Pieve di San Giovanni.

Ecco dunque che sta prendendo forma la rete cicloturistica provinciale: si scende dal Brennero con la Pista del Sole che lambisce il Garda e che a Pastrengo si biforca: a Ovest prende la via di Mantova lungo il Mincio (percorso già praticabile ma da completare con segnaletica e servizi dedicati attraverso un finanziamento regionale); a Est entra a Verona lungo il Biffis e poi ci si collegherebbe ai comuni dell'Est che stanno predisponendo il grande anello di 35 chilometri che ha come punto di riferimento la Pista dell'Adige-Sole. Un po' più a Sud, nel "medio-veronese", un altro collegamento che cortocircuita questi due rami della Pista del Sole attraverso il Canale Raccogliatore.

Infine, nell'estremo Sud, a Ostiglia (siamo già in provincia di Mantova) il grande nodo viario ciclabile: di qui passa la ciclopista del Po, ovvero il tratto italiano di EuroVelo, itinerario ciclabile Lisbona-Creta; il vecchio sedime della linea Ferroviaria Bologna-Verona, abbandonato dopo il raddoppio della ferrovia; la vecchia tratta ferroviaria Ostiglia-Treviso che attraversa tutte le provincie venete. Sebbene la Regione abbia favorito la riconversione a ciclabile del vecchio sedime della Treviso Ostiglia, la Provincia di Verona è ancora l'unica tra le amministrazioni venete a essersene rimasta con le mani in mano.



La Bassa come dovete ancora vederla

di Fernando Da Re



IL FASCINO DISCRETO E MALINCONICO DELLA PIANURA VERONESE IN UN ITINERARIO, IL NUMERO 22, DA SCOPRIRE (O RISCOPRIRE) CON LA **NUOVA MAPPA TAPPEINER** EDITA DAGLI AMICI DELLA BICICLETTA

“Ringrassio Dio che quando l’ha pensà/ ‘ndo farme nàssar l’à serni un paesel/ fato de poche case, qualche prà/ e un stradon bianco incornisà de sese...”

Vi invito alla lettura di questa lirica di Giampaolo Feriani, dove i sentimenti espressi sono spesso quelli che conserva nel tempo chi ha dovuto lasciare questa terra. E se la lontananza riaccende nel nativo quei sentimenti, tutti possono incontrare piacevoli sensazioni percorrendo questi luoghi seguendo l’itinerario n. 22 edito dagli Amici della Bicicletta edizioni Tappeiner.

Il percorso porta a scoprire la cosiddetta Bassa Veronese con il suo fascino discreto e melanconico. Richiama il rapporto fra uomo, terra ed acqua che da sempre convivono. Lontano dai grandi centri del traffico, la natura si offre al visitatore lento, colorata in primavera, sonnacchiosa nell’afa estiva, avvolta nei colori sgargianti dell’autunno, sfumata e fiabesca tra le nebbie e le galaverni invernali.

A Legnago, si raggiunge la ciclabile costruita sulla riva destra del fiume Adige da piazza della Libertà utilizzando, per salire, un moderno ascensore che trasporta anche le bici.

Dall’alto è affascinante il colpo d’occhio della vista sul fiume, sul Duomo e centro città. Dopo le prime pedalate ecco le ex scuderie napoleoniche ora sede del museo archeologico.

In 5 km di nuova ciclabile, possiamo godere l’ampio panorama fluviale e prepararci agli incontri successivi con questo territorio, vero parco naturale a portata di bici. Ci verranno incontro i profili dei paesi dove le chiese e i loro campanili accompagnano ancora le giornate lavorative e festive con i suoni delle campane e degli orologi. A Villabartolomea si scende dall’argine per ammirare alcune ville situate proprio nel centro (Viero Ghedini, Sambonifacio Salvatore, Sambonifacio Milone). Vere case padronali fino alla fine del ‘700. Si ritorna sull’argine del

fiume, per proseguire fino a Castagnaro. Il percorso può essere inagevole per tratti erbosi, ma sempre piacevole. Una sosta per ammirare l’avanzato lavoro di recupero della Rosta. Da qui si scende definitivamente dall’argine principale del fiume seguendo via Rosta. Nel paese si imbecca Via Argine della Valle, passando sotto la ferrovia seguendo la strada in via Borgonovo. Questo è l’antico limite sud del fiume Adige divenuto ora strada sterrata di collegamento alla Fossa Maestra o Emissario. Per l’osservatore, attento e lento, non c’è monotonia in questi chilometri che collegano prima all’Emissario e poi alla località Torretta. I disegni dei campi, le monoculture ordinate diventano forme geometriche interrotte da filari di alberi solitari o da casolari cadenti che il tempo ha reso inospitali ma che mantengono la dignità di costruzioni tipiche. Bene recita una iscrizione posta dal Consorzio Valli Grandi: “Questi luoghi natura da secoli impaludò, arte in pochi anni



redense”, a suggello di un lavoro definitivo della salvezza della Bassa, dalle acque talvolta nemiche, con opere d’ingegno creativo e quasi artistico. Aironi bianchi e cenerini, garzette solitarie o in colonie, falchi di palude, gazze e passeriformi di ogni tipo sono presenti e visibili anche a breve distanza talvolta sorpresi dal passaggio dell’uomo.

Talvolta è l’uomo che rimane sorpreso per i gridi e canti ravvicinati degli abitanti alati di queste valli. Le rive dei corsi d’acqua sono ricche di fiori compreso il dorato giaggiolo d’acqua. Sulla destra, la ciclabile del Bussè, con fondo in cemento, conduce in 12 chilometri fino a Legnago. Sul lato sinistro scorre lento il fiume, non più limpido né pescoso come un tempo, ma sempre prodigo di sorprese. A destra, sopra la linea orizzontale dei campi, l’alto e tozzo campanile di Vigo e quello più basso ed elegante di Vangadizza. Sul tracciato numerosi incontri con piccoli rettili.

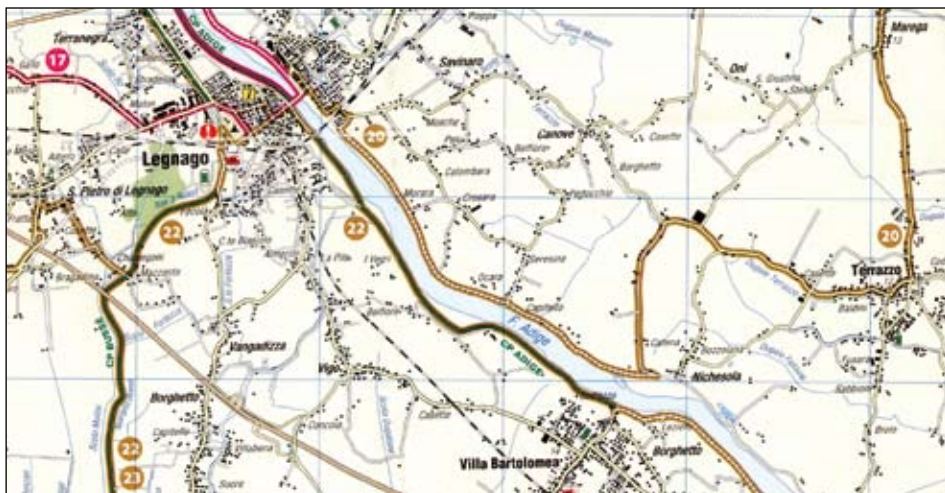
Uno sogno ad occhi aperti sulle ali dei piccoli velivoli dell’aeroporto amatoriale, una escursione alla corte Corradina e la visita alla Pieve di San Salvaro, (raggiungibili con breve deviazione indicata sul posto), ed ecco apparire la periferia di Legnago.

La capitale della Bassa Veronese merita un approfondito esame della sua storia (museo archeologico e Museo Fioroni), della sua arte (Duomo e Chiesa dell’Assunta) e della sua cultura attraverso i numerosi personaggi cui questa città ha dato i natali. Percorsi i 45 chilometri ognuno potrà dire “... ringrassio Dio/ par la gente, semplice, de cor/ gente che vive co’n fassol de tera/ gente che la sa godarse con gnente/ ghe basta un gotto per tirar fin sera.”

Percorso facile tutto in pianura, in parte sterrato, ma con fondo in buone condizioni.

Distanze: Legnago km. 0 - Villabartolomea km 5 - Rosta di Castagnaro km 12 - Emissario km 23 - Torretta Km. 32 - Legnago km. 45.

Sopra: il Teatro Salieri di Legnago e particolare di una casa in cotto. Sotto: Pietra miliare a Castagnaro e particolare della mappa Tappeiner. Nella pagina a fianco: casa della Pianura veronese.



SPAZIO E TEMPO
NELL'ESPERIENZA
CICLOTURISTICA

L'attimo ciclabile

di Bicisnob

Giovane blogger, usa solo il nickname. Appiedata dalla sua vecchia auto, ha scoperto la bicicletta. I suoi corsivi corrodono le lamiere delle auto, ma quando parla di bicicletta diventa dolce e poetica.

Nel viaggio il mezzo di trasporto dice molto del viaggiatore. L'aereo è perfetto per tagliare i ponti con la routine e gettarsi in fretta in una realtà completamente nuova. La nave premia i riflessivi che possono avvicinarsi alla meta affogando i propri pensieri nel blu. Il treno favorisce una romantica condivisione del tragitto (e delle visioni dal finestrino) con altri passeggeri.

L'automobile nasconde la voglia di avere uno spazio proprio – extraterritoriale – anche nei territori più sperduti e lontani. Il pullman presuppone una graduale trasformazione, piena di tappe intermedie, della persona che parte nella persona che arriva. È una classificazione arbitraria, certo, e ognuno potrà obiettare proponendo le sue motivazioni, il suo “volo perché ho poco tempo” oppure “guido per poter essere indipendente”.

Anche il cicloviatore potrà spiegare in vari modi la sua scelta, ma a differenza degli altri appartiene a una categoria ben definita, una tribù che reinterpreta completamente il concetto stesso del viaggiare: in questo caso non si tratta di spostarsi da una destinazione all'altra,

ma di essere sempre viaggiatori, in ogni istante, quando si arriva e quando si è in sella.

La bicicletta infatti non è soltanto un mezzo di trasporto, è la sintesi della voglia di essere parte dei popoli e dei luoghi che si attraversano, un modo per trasformare la strada in uno spazio da scoprire, ricreando piccole frontiere e assaporando ogni tratto dell'itinerario che assume, così, una sua fisicità umana, radicalmente lontana da quella meccanica dei mezzi motorizzati.

E mentre chi si muove in automobile per la gente del posto sarà nella stragrande maggioranza dei casi soltanto un turista, chi arriva sgobbando con la bici carica di borse susciterà quasi sempre curiosità e sarà con più semplicità accolto nelle comunità locali.

Il cicloviatore, sia quello che avanza lento, sereno e meditativo sia quello che si alza nervoso sui pedali alla ricerca della performance e di chilometri da

bruciare, è tutto sommato un esploratore, un moderno Marco Polo. In un'epoca in cui è possibile sapere e vedere in anticipo, *on line*, anche piccoli dettagli delle nostre mete di viaggio, è soprattutto a chi pedala che sono ancora concesse mille sorprese, scenari inaspettati, incontri fortuiti anche quando ci si sposta magari solo di pochi chilometri da casa propria. Il ciclista impara presto a gestire il tempo (quello di una tappa, della vacanza, di una vita), ad amministrare le distanze e a guardare lo spazio con occhi diversi.

Sa che le immagini e gli scenari che gli scorrono davanti sono soltanto suoi e di nessun altro (non li ha solo attraversati, li ha conquistati), che solo lui può aver visto posti che gli altri umani (motorizzati) nemmeno possono immaginare: perché il paesaggio, pedalando, si svela poco a poco, ti accompagna, ti entra dentro, diventa una parte integrante di te.

www.bicisnob.wordpress.com



NAVIGA IL GARDA CON
NAVIGARDA

NAVIGAZIONE LAGO DI GARDA
Tel. 030-9149511 Fax 030-9149520 800-551801
www.navigazioneilaghi.it

GRAND HOTEL

Corso Porta Nuova, 105 - 37122 VERONA
Tel. +39 045 595600 - Fax: +39 045 596385
www.grandhotel.vr.it - e-mail: info@grandhotel.vr.it
booking@grandhotel.vr.it

DA ANNI CHIEDIAMO, INASCOLTATI, UNA STRATEGIA COMPLESSIVA CONTRO LA PIAGA DEI FURTI DI BICICLETTE. MA NOI NON MOLLIAMO

di Paolo Fabbri



Locandina inglese, a fianco: situazione veronese

Sindaco, qualcosa contro i ladri!

La categoria dei ciclisti urbani è probabilmente quella più perseguitata dai ladri. Siamo relativamente pochi (ma stiamo crescendo!) eppure la maggior parte di noi ha subito uno o più furti. Il timore di essere derubati scoraggia molti e complica la vita di chi invece alla bicicletta non vuole rinunciare.

Da anni chiediamo al comune una strategia complessiva: raccolta dati (punti neri, monitoraggio del fenomeno), piano dei parcheggi, parcheggi custoditi nei centri intermodali (Porta Nuova!), comunicazione, sensibilizzazione delle forze dell'ordine, punzonatura del codice fiscale, attenzione dei mobility manager perché aziende pubbliche e private rendano disponibili eventuali spazi interni al parcheggio delle bici dei dipendenti, modifica dei regolamenti edilizi perché vengano previsti spazi comuni dedicati alla rimessa delle bici... Sin qui non siamo riusciti ad ottenere nulla. Tocca insistere. Si parla di "sicurezza": Sindaco, non le sta a cuore?

Nel marzo di quest'anno abbiamo di nuovo richiamato l'attenzione sul fenomeno con una conferenza stampa che ha presentato le nostre richieste e i dati che la Prefettura ci ha gentilmente fornito (nel comune di Verona negli anni 2009 e 2010 sono state presentate 1212

denunce: ogni anno circa 600: 1,6 al giorno) e i dati che abbiamo raccolto lo scorso 22 settembre (dall'esame dei questionari compilati da oltre 600 ciclisti si

evince che viene denunciata sola la metà dei furti subiti). Durante la conferenza stampa abbiamo presentato anche un nostro decalogo contro i ladri.

DECALOGO ADB CONTRO I FURTI

1. Chiudere SEMPRE la bicicletta, anche quando la si lascia per pochi istanti.
2. Parcheggiare preferibilmente in posti frequentati.
3. Nella bicicletta che si usa in città, meglio non usare ruote e selle a sgancio rapido.
4. Utilizzare SEMPRE una buona chiusura anche se pesante e costosa.
Noi AdB abbiamo individuato nella catena LUMA DELTA (7x95) un buon compromesso tra costo, peso e resistenza al taglio: invitiamo i rivenditori più sensibili a venderla al prezzo promozionale di 25 euro.
5. La chiusura va tenuta alta da terra (più complicato forzarla). Decisivo fare in modo che la catena (o l'archetto) allacci la ruota anteriore e il telaio a un elemento ancorato saldamente al terreno. Ottime anche per questa ragione le rastrelliere tipo quelle "modello Verona" che abbiamo concorso a disegnare.
6. Quando possibile montare sulla ruota posteriore un "cigno" come seconda chiusura.
7. Anche in garage o in cantina, legare sempre la bicicletta a un mobile o a un elemento ancorato nel muro.
8. Adottare alcuni accorgimenti utili a favorire il riconoscimento della propria bici: a) fotografarla in modo che si possano individuare particolari come adesivi o abrasioni; b) annotare il numero di codice che quasi tutte le case costruttrici punzonano sotto la pedaliera; c) fare punzonare il proprio codice fiscale sul telaio (quando il Comune, come chiediamo da tre anni, attiverà finalmente il servizio).
9. In caso di furto si deve denunciare SEMPRE. Alla denuncia converrà allegare la fotografia, il codice della casa costruttrice e una nota sulla posizione della punzonatura del codice fiscale.
10. In caso di furto: pubblicare la foto della bici, le circostanze del furto e gli estremi della denuncia sul sito della Fiab di Verona (www.amicidellabicicletta.it) dove sarà presto attivato il servizio "CHI L'HA VISTA?"

LA SECONDA CIRCOSCRIZIONE NON ECCELLE PER QUALITÀ E QUANTITÀ DI INFRASTRUTTURE CICLABILI



La Porta Nord reclama attenzione

di Luciano Lorini

Sopra: Attraversamento degradato in Seconda. A fianco in basso: piantina ciclabile.

Il territorio

A un passo dal centro, incastonata tra il fiume e le colline, in un territorio pregiato e di grande valore paesaggistico, la 2^a Circoscrizione gode effettivamente di un privilegio relativamente alla posizione geografica e alla ricchezza delle sue risorse naturalistiche. Costituisce l'ingresso alla città da Nord, per chi proviene dalla statale 12 del Brennero e dalla Valpolicella e racchiude i territori collinari di Parona, Quinzano, Avesa

e San Mattia, scendendo da Valdonega fino al quartiere "storico" di Borgo Trento e dell'Arsenale e alle urbanizzazioni più recenti di Ponte Crencano e Saval. Nelle classifiche comunali si posiziona sull'esatta mediana per superficie, numero di abitanti e famiglie residenti.

Come siamo messi?

Ciclabilmente parlando, male, purtroppo, anzi malissimo. Vocati alla bicicletta per la vicinanza al Centro (piazza Vit-

torio Veneto, dista poco più di 1 Km da piazza Bra') i cittadini di Borgo Trento sono sostanzialmente dei buoni ciclisti. Purtroppo il sistema viabilistico imperniato su via Ca' di Cozzi - via Mameli come asse portante del quartiere costituisce, specialmente per l'utenza più vulnerabile, un fortissimo disincentivo all'uso delle due ruote e penalizza in modo consistente la percentuale di spostamenti a pedali altrimenti potenzialmente molto più elevata. Per chi proviene dalle frazioni collinari o dai popolosi quartieri Pindemonte e Ponte Crencano, via Mameli costituisce infatti una barriera pericolosissima (per non parlare del livello di inquinamento) e al momento inevitabile. L'alternativa esiste, o meglio esisterebbe se solo la volontà politica si decidesse una buona volta a sbloccare il possibile utilizzo di via Cesiolo in controsenso ciclabile, come oramai da tempo immemore richiediamo alle amministrazioni.

Anche l'attraversamento dell'Ospedale (con alcune attenzioni) potrebbe configurarsi parzialmente come una soluzione. Purtroppo, uno dei primi atti dell'attuale governo cittadino è stato il dirottamento dei fondi già stanziati per la ciclabilità di via Cesiolo e via Nino Bixio. Da quel lontano momento (si era all'inizio del mandato Tosi) i cittadini

Classificazione	Sottotipo	Totali		
		Comune	2 ^a Circoscriz	
Sicurezza	Pista	34.660 m	1.320 m	4%
	Corsia	11.175 m	5.670 m	51%
Tipologia	Ciclabile	13.370 m	5.260 m	39%
	Contigua	12.475 m	-	0%
	Promiscua	19.340 m	1.810 m	9%
	Preferenziale	530 m	-	0%
	Controsenso	-	-	-
	ZTL	2.370 m	-	0%
Direzione	Monodirezionale	14.275 m	5.320 m	37%
	Bidirezionale	34.080 m	1.670 m	5%
Valenza	Urbana	42.705 m	6.990 m	16%
	Extraurbana	2.000 m	-	0%
	Naturalistico/Parco	1.950 m	-	0%

ciclisti stanno ancora aspettando qualche segnale di attenzione. Per il resto il quartiere vive una situazione di sostanziale caos viabilistico, accentuato di recente dall'apertura del nuovo polo chirurgico e dalla relativa emergenza parcheggi. In molte strade interquartierali fino ad oggi relativamente tranquille (pensiamo ad esempio a via Santini) i problemi di congestione (confusione e velocità da traffico di attraversamento) si vanno acuendo a causa della mancata progettualità in termini viabilistici complessivi.

Le piste

Guardando ai dati quantitativi delle rilevazioni (sia quella FIAB, sia quella del Comune) si potrebbe quasi pensare che la 2^a Circoscrizione sia dotata di infrastrutture ciclabili nella media cittadina, dal momento che presenta oltre 6 Km di piste. In rapporto alla popolazione il dato è sicuramente basso, con soli 18 cm/abitante (il rapporto più alto è in 7^a, con oltre 100 cm/ab). Inoltre, a ben vedere, se ripuliamo dal totale i 5.000 metri della pista dell'Attiraglio (pista che in più occasioni non abbiamo mancato di criticare per inadeguatezza della struttura, del fondo e della segnaletica) rimane davvero ben poco.

Nemmeno 2.000 metri per garantire la sicurezza di chi ogni giorno si sposta virtuosamente. Queste "gocce" sono distribuite sulla ciclabile di via Santini - via Camposanto - via Elli Ballerini (1.550 m), via Cesiolo (140 metri di promiscua sul marciapiedi) e via Pesenti (80 m) a Parona. Dal punto di vista trasportistico, praticamente nulla.

I punti neri

Con 49 segnalazioni sulle 1.021 raccolte il 22 settembre, via Mameli si piazza prepotentemente nella pole position dei punti neri (che sono 304 in tutto) a significare la netta condizione di pericolo che si trovano ad affrontare i ciclisti che la percorrono.

Privi di ogni minima protezione, su una sede stradale troppo stretta che a loro riserva solo uno spazio di risulta, circolano addossati alle portiere delle auto in sosta, rischiando travolgimenti e sportellate ad ogni pedalata. Per ragioni simili entra nella hit parade anche via IV Novembre (17 segnalazioni). Procedendo nella classifica troviamo ponte Catena (14), ponte della Vittoria (11), via Diaz (9) e piazzale Cadorna (7).

NEL TEMPO LIBERO

Le possibilità di impiegare il tempo libero nel territorio della "Seconda" sono praticamente illimitate. Data la posizione privilegiata ai piedi dell'arco collinare cittadino, è possibile raggiungere agevolmente località incontaminate e quasi selvagge che molte città ci invidierebbero.

Un vero patrimonio naturalistico a disposizione dei cittadini e raggiungibile in poche pedalate (o pochi passi). Volendo elencarne solo alcune, da Occidente a Oriente, citiamo Parona e l'imbocco per la Valpolicella (pedalate ed escursioni infinite); Montericco e la strada dei Monti (qui ci vuole un po' di gamba...); Quinzano, Avesa e le colline retrostanti (comprendenti San Rocchetto, il Vaio Borago con il sentiero escursionistico E5, la Cola, Montecchio e la Val Galina); l'anello delle Torricelle, scenario mozzafiato dei mondiali di ciclismo, ammiratoci in mondovisione.

Tradizionale luogo di incontro e benessere dei giorni festivi è il Lungadige Attiraglio (vedi l'articolo dedicato in questo numero della rivista), meta di corridori, ciclisti, pattinatori e famiglie. Uno sfogo unico (ma, volendo, ripetibile) al quale i veronesi sono affezionati e che vogliono tenersi stretto e magari estendere, identificando altri spazi.

La 2^a Circoscrizione, insomma, si estende su un territorio che è un mezzo paradiso. Che vi invitiamo ad apprezzare, godere e proteggere con tutte le forze. Il traforo (passante autostradale Nord) incombe. Dopo l'eventuale scempio, dove potrebbero trovare i veronesi altrettanta bellezza?

VERSO IL CENTRO

L'accesso al Centro Storico non potrebbe essere più facile: ponte Garibaldi, ponte della Vittoria, ponte Scaligero; ovunque ci si giri, la porta per la Città Antica è lì, quasi ad invitarci ad una passeggiata alla scoperta delle ricchezze artistiche e culturali della nostra città. I percorsi sono quasi tutti lineari e diretti, in alcuni casi anche piacevoli, come la dorsale di via Todeschini che, attraverso i cortili dell'Arsenale, conduce dritta dritta a Castelvechio e quindi in piazza Bra'. Per questa via si è tentato un interessante esperimento nello scorso periodo prenatalizio: la proposta invitava a riflettere sull'utilità e sulla piacevolezza che eventuali percorsi interquartierali verso il Centro avrebbero apportato alla cittadinanza.

Purtroppo le ragioni del parcheggio hanno prevalso sul buon senso e sul benessere della comunità. Peccato, bisognerà riparlarne.





di Donatella Miotto

Ciclabile a Siviglia. A destra: campagne di sensibilizzazione

La bicicletta a Siviglia:

- Abitanti: 700.000
- 140 Km di piste ciclabili
- 2500 biciclette in bike sharing in 243 stazioni
- 80.000 ciclisti al giorno: 59% uomini, 41 % donne
- Un incremento del 26,4 % di ciclisti dal 2007

Ecconi atterrata a Siviglia: felice di aver ceduto al fascino della città andalusa e della lingua spagnola unito alla full immersion nel mondo del VeloCity. L'entusiasmo di far parte di questa conferenza internazionale, che riunisce le migliori esperienze riguardanti la bicicletta come strumento chiave della qualità di vita delle città di tutto il mondo, mi imprigiona nelle varie sale riunioni per tre giorni.

Comunque, se io vado poco nel cuore di Siviglia, è Siviglia che ci viene incontro per mostrarci con evidente orgoglio, per dirla con le parole del vicesindaco Rodrigo Torrijos, "come una città possa diventare ciclabile in un periodo molto breve, se c'è una chiara volontà politica ed un'alleanza coi cittadini". Ci spiega

infatti che fino a pochi anni fa i ciclisti a Siviglia erano una vera rarità, e gli spostamenti su due ruote erano calcolati allo 0,2%. Oggi sono al 7 % (ma girando per le strade la percezione è che siano ben di più).

E' sempre stato chiaro come Siviglia, per clima e conformazione pianeggiante, sia una città a misura di bicicletta. Ma nessuno ci aveva finora creduto davvero, nessuno aveva osato. "D'altra parte è noto che nelle città mediterranee non c'è una vera cultura sulla mobilità ciclabile" afferma José Garcia Cebrián, direttore della pianificazione urbana e del VeloCity 2011. Eppure già dagli anni '90 gli ingorghi quotidiani e l'aumento dell'inquinamento e dello stress richiedevano soluzioni radicali.

Nel 2005 Cebrián chiede la collaborazione della locale associazione ECF "A Contramano" (senza spaventarsi per la trasgressione implicita nel loro nome e nelle loro idee: forti, 'sti spagnoli!) e dello studio di consulenza sulla pianificazione urbana MC.

Il suo direttore, Manuel Calvo, biologo, propone una lettura ecologica dello spazio urbano: "La città può essere vista come un organismo vivente, un ecosi-

stema. Possiamo cercare di capire come e perché la gente si muove al suo interno, invece di costruire semplicemente nuove strade".

La cooperazione fra Cebrián, "A Contramano" e MC produce il bici masterplan di Siviglia. "Il nostro progetto iniziale aveva una durata di otto anni, divisi in due fasi, ciascuna delle quali avrebbe prodotto una rete di 40 km di piste ciclabili" racconta Calvo, "ma Cebrián si è opposto: voleva gli 80 km in un'unica fase, ed entro due anni. Ci ha lasciato sconcertati, ma la sfida era entusiasmante. D'altra parte c'era una buona ragione per tanta fretta: produrre risultati concreti entro i 4 anni di mandato elettorale".

Certo, c'era sempre il pericolo di fare fiasco. Era pronto il lancio di una campagna promozionale, ma la risposta immediata della gente ha stupito tutti, tanto che si è deciso di assorbire il cambiamento già in atto, rinviando la spesa. Nel frattempo è partito il gettonatissimo servizio di bike sharing e gli utenti dei bus e della nuova tramvia sono ora incoraggiati a raggiungere la meta finale pedalando: per loro il noleggio bici è gratuito.

“Siviglia ha dimostrato che quando si vuole si può” ha dichiarato soddisfatto il sindaco, Alfredo Sanchez Monteseirin. “La bicicletta ci ha aiutato a porre il valore delle persone in primo piano, favorendo un cambio di mentalità. Abbiamo promosso un modello vincente di cittadino ciclista orgoglioso e consapevole”. Modello ecologico ed economico: perché le infrastrutture ciclabili servono a Siviglia circa 80.000 ciclisti al giorno: più del doppio dei passeggeri quotidiani della tramvia, con un investimento 20 volte inferiore!

Le polemiche non sono mancate – in prima linea nella battaglia per la restaurazione c'è il quotidiano conservatore *Abc* – ma i risultati sono misurabili: traffico e livelli di inquinamento sono diminuiti sensibilmente per la prima volta dagli anni '80. Ovviamente la corsa non finisce qui: l'obiettivo è raggiungere

il 15 % di spostamenti in bici nel 2015. Si tratta di determinazione, non solo di ottimismo. Per quello, basterebbe fare un giro virtuale sul sito *VeloCity 2011*.



Oltre alle relazioni, cariche di dati e motivi di speranza, si trova il video della “cumbia de la bicicleta”: ottima da canticchiare pedalando.



Pedalare o Restare

UNA RIFLESSIONE SUI
DIVERSI MOMENTI DELLA
VITA QUOTIDIANA
USANDO IL VOCABOLARIO
DELLA BICICLETTA

di Donatella Miotto



Nella “ciclosofica” del 9 aprile abbiamo parlato di autobiografia.

E abbiamo sollecitato i partecipanti a scrivere qualcosa di sé, partendo da alcune parole chiave: Scatto, Rapporti, Freno, Cambio, Accelerero, Volata. La bicicletta, insomma, come metafora della vita.

Queste, alcune ciclo riflessioni:

Non sempre pedalo con la stessa facilità, ci sono dei giorni in cui la mia bicicletta sembra andare da sola, quasi avesse una vita propria. Altri in cui, per quanto spinga, per quanto cambi continuamente alla ricerca di un rapporto più leggero, sento una fatica incredibile, come se la bici fosse frenata. Ecco, se dovessi iniziare a raccontare la mia vita, potrei proprio partire da questa immagine: giorni in cui tutto rotola via, e periodi in cui tutto è così maledettamente in salita...

Cambio. Quante volte penso di cambiare? Cambiare abitudini. Cambiare stile di vita. Cambiare priorità. Fare di più... fare di meno... Ci riesco? Quasi mai. Sarà per questo che ho scelto questa parola?

Nei nostri rapporti ogni mio scatto d'ira non è un freno ma uno stimolo al cambio. Niente deve essere immobile. Mi muovo, accelero, tutta la mia vita è una volata.

La bicicletta mi ha regalato nuovi rapporti con le persone e con l'ambiente. È nata una catena con anelli interconnessi.

Se mi guardo indietro e cerco di descrivere il mio percorso non vedo scatti né brusche frenate, ma piuttosto un costante uso del cambio che mi ha aiutato ad affrontare le salite e le discese della mia vita.

Ho sempre pensato di essere stata frenata ma, con la maturità, ho capito che il freno l'ho tirato io da sola, per il poco coraggio che ho avuto. Ora però, è tutta una volata.

Si scatta sempre, perché lo scatto è vita. Lo scatto è energia che si brucia. Gli ingranaggi non complicano la vita, ma la potenziano.

Si può dire che nei rapporti con le persone nuove non scatto sicuramente, anzi freno. Con le persone di famiglia si che mi succede di scattare: si mostra la vera faccia.

Uno dei veri motivi fondamentali che hanno modulato la mia e penso molte altre esistenze è il freno ovvero l'inibizione, quasi a non voler far trasparire, tradire sentimenti vissuti...

Cambio... cambio di stagione, cambio d'abito, cambio pelle. Cambio la mia strada, la mia vita... il ritmo.

Da questo numero pubblicheremo solo la data e il titolo dell'iniziativa. Il calendario completo delle gite ed iniziative AdB Verona è già stato recapitato a tutti i soci con Ruotalibera di Gennaio-Febbraio. Alcune copie per i non soci sono disponibili in sede. Informazioni si possono avere anche telefonando in sede negli orari di apertura (vedi a pag. 2).

Mercoledì 1 giugno Pedala che ti passa	Per tutti	Da giovedì 16 a domenica 19 giugno Cicloraduno nazionale Fiab a Torino	Solo soci	Giovedì 30 giugno In bici con gli amici... della bicicletta	Solo soci
Sabato 4 giugno Bici e Bio in Valpolicella	Solo soci	Venerdì 17 giugno Lessinia by night	Solo soci	Domenica 17 luglio Translessinia 1	Solo soci
Domenica 5 giugno Pedaliamo e pagaiamo	Solo soci	Venerdì 17 giugno Paolo Fabbri Sulle tracce dei Francesi	Solo soci	Da sabato 30 luglio a mercoledì 10 agosto Da Praga a Berlino	Solo soci
Domenica 5 giugno Ragazzi in bicicletta!	Solo soci	Domenica 19 giugno EnerGita	Per tutti	Domenica 4 settembre Translessinia 2	Solo soci
Da giovedì 9 a sabato 11 giugno Banchetto per S.I.N.D.A.C.O.		Giovedì 23 giugno In bici con gli amici... della bicicletta	Solo soci	Domenica 4 settembre Da Brescia a Verona tra colline e lago	Solo soci
Sabato 11 giugno S.I.N.D.A.C.O.	Per tutti	Domenica 26 giugno Bacchiglione day	Solo soci	sabato 10 settembre Vieni a prendere un caffè... a Marcellise	Solo soci
Domenica 12 giugno Anello ciclabile attorno a Padova	Solo soci				
Domenica 12 giugno Festa dei popoli a Villa Buri	Per tutti				



farmacia
BORGOMILANO

Corso Milano, 69
VERONA tel. 045 574192



IL MELOGRANO
CENTRO INFORMAZIONE
MATERNITÀ E NASCITA

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

www.
farmaciaborgomilano.it

senza plastica naturalmente



di Guido Dosso

QUEST'ANNO TOCCA A VERONA TIRARE IL GRUPPO DELLA PACE

Domenica 25 Settembre 2011 da Perugia ad Assisi si svolgerà la 50ma edizione della Marcia per la Pace e la Fratellanza tra i Popoli. Sarà un avvenimento davvero grande, che vedrà la partecipazione di un numero enorme di persone da ogni parte d'Italia e anche da tante parti del Mondo.

La FIAB già lo scorso anno attraverso l'impegno di alcune associazioni, in prima fila quella di Brescia, ha organizzato dei gruppi di ciclisti che dal luogo di residenza si sono recati a Perugia in bicicletta, percorrendo il percorso in tutto o in parte. Tutti i ciclisti hanno dato luogo ad una bicicletтата dalla periferia al Centro di Perugia nel pomeriggio del sabato.

L'Associazione Amici della Bicicletta di Verona quest'anno aderisce a Paciclica e organizza il viaggio in bici da Verona a Perugia. Si attraverserà tutta la pianura fino a Forlì con una tappa intermedia nella zona di Ferrara. Si risale la valle del Bidente fino a Passo La Calla ai margini del Parco delle Foreste Casentinesi e si scende a Stia; da qui si prosegue verso Poppi seguendo l'Arno fino a Bibbiena. Si scollina passando da La Verna e si scende nella Valle del Tevere raggiungendo Città di Castello e Perugia. Si parte la mattina di martedì 20 settembre e si arriva alla periferia di Perugia entro le ore 14 di sabato 24 per partecipare alla sfilata in bicicletta fino



al Centro Storico di Perugia con tutti gli altri ciclisti arrivati da tutta Italia. La domenica si partecipa alla Marcia della Pace con gli amici che la mattina saranno arrivati in Bus da Verona. Con lo stesso Bus, fornito di carrello per le bici, si torna a Verona la sera della domenica.

È un percorso alquanto impegnativo sia per la lunghezza, circa 460 km, sia per le salite nella zona degli Appennini.

È d'altra parte un percorso davvero bello sotto il profilo paesaggistico, storico e architettonico e questo aiuterà senza dubbio a superare le difficoltà.

Il Bus che parte da Verona la mattina molto presto (ore 5.00) ha 50 posti disponibili, una gran parte dei quali potranno essere occupati da persone che vorranno partecipare alla Marcia della Pace recandosi a Perugia domenica 25 settembre.

Informazioni e prenotazioni presso la

Sede AdB di Via Spagna, 6 Verona fino a lunedì 19 settembre.

Per chi invece vorrà partecipare a Paciclica in bici da Verona le iscrizioni si apriranno lunedì 11 giugno e si chiuderanno lunedì 31 luglio presso la Sede AdB.

Accompagnatore: Guido Dosso
guido@dosso.it



Per i 10 anni della sezione di San Bonifacio Weekend in Slovenia (senza bici!!!) 10-11 Settembre 2011

Sabato 10/09/2011: Partenza da Verona Porta Vescovo (via stazione n.11) alle ore 06.00

Partenza da S. Bonifacio (autostazione ATV di via G.Ungaretti) alle ore 06.30. Visita alle grotte di Postumia (Slo).

Nel primo pomeriggio partenza alla volta di Bled, con visita del castello, da dove si può ammirare il meraviglioso lago.

Domenica 11/09/2011: Partenza per Lubjana, visita della città con guida, giro in battello, salita al castello con funivia.

Nel pomeriggio visita del castello di Duino.

Rientro previsto verso le ore 21.00

Costi:

€ 175 in camera doppia, adulti in camera tripla € 170,

€ 165 per ragazzi fino a 15 anni, supplemento singola € 15.

La quota comprende: viaggio in bus GT, trattamento di pensione completa in hotel (bevande incluse), ingresso grotte e castelli, visita guidata di Lubjana.

Gita riservata ai soci. Anticipo di € 75 all'atto dell'iscrizione; saldo entro sabato 30 Luglio.

Iscrizioni: da venerdì 1 Aprile a Sabato 4 Giugno.

Quota iscrizione ADB: socio ordinario € 20, familiare € 10, famiglia x 4 persone € 40

Ideatori della gita: A. Battocchia e R. Salaorni

Info e-mail 3487921044-33880039706

battocchia.salaorni@alice.it

Direzione Tecnica di PLANET Viaggi Srl

Lungadige Porta Vittoria 21 - Verona



Biciclette al bando in una Verona da brividi

**UN POTERE GRETTO
E DISPOTICO HA
PRESO POSSESSO
DELLA CITTÀ. ANCHE
I CICLISTI NE PAGANO
LE SPESE. INCUBO O
PREMONIZIONE?**

di Susanna Morgante

un maggiorenne della Gioventù veronese completamente ubriaco, il quale aveva in quell'occasione perduto la fragile vita. Il sindaco aveva colto la palla al balzo per stroncare definitivamente questa forma di mobilità giudicata indecorosa per un paese civile”.

Una Verona fantascientifica? Frutto di fantasia? E' chiaro che parlare del futuro, storpiando nomi noti per renderli meno riconoscibili, è solo un pretesto per ingigantire i fatti del presente, con un sorriso amaro che sconfinava nel grottesco. Nel libro ci sono telecamere e ronde che da padane nel tempo si sono trasformate in cani pronti a mordere dopo il coprifuoco. A Bepona chi è allineato parla rigorosamente in dialetto, bestemmia ed esige rispetto, mentre la città è divisa tra sinistra e destra d'Adige e il governo si alimenta del conflitto e della paura che ne deriva. E a supporto dei potenti ecco uno stuolo di giornalisti ipocriti, pronti a fornire il consenso a politiche schizofreniche, e una mandria di cittadini che conducono una vita immutabile, dove il menefreghismo, la superficialità, l'interesse di bottega, la mancanza di senso critico fanno da padroni.

Insomma, Adieu Pearà non è un libro sulla bicicletta. Però è un libro su Verona, su dove sta andando la nostra città, su chi la amministra e chi accetta rassegnato. E questo ha sicuramente a che fare con la bicicletta – e con molto altro...

Mi sono imbattuta di recente in uno “strano” libro. Si tratta di Adieu Pearà. Memorie future dalle ombre di Verona, pubblicato quest'anno da BFS Edizioni a nome di un sedicente Giulio Meazza. Si tratta, però, solo di un pseudonimo, la vera identità dello scrittore è avvolta nel mistero; sappiamo solo che fa parte de L'ombroso (<http://lombroso.noblogs.org/>), gruppo di creativi che si esercitano nella satira sulla nostra bella Verona e soprattutto su chi la governa.

Adieu Pearà è ambientato in una Verona (anzi Bepona) del futuro; ma naturalmente la finzione narrativa ci parla anche del presente. Nel romanzo Giulio, quarantenne giornalista precario, torna in

città per assistere la madre malata. Giulio è un ribelle, anche se proveniente dalla cultura cattolica. E nella città che aveva lasciato tanto tempo prima non riesce a ritrovarsi più.

E Ruotalibera cosa c'entra, direte voi? L'idea della recensione mi è venuta leggendo il brano che segue, che descrive una Verona in cui la bici è vietata e i ciclisti sono costretti ad andarsene in giro di notte, di nascosto:

“In particolare incrociavo spesso il mio vicino, il ciclista. Mi spiegò che l'uso e il possesso di bicicletta era stato proibito su tutto il territorio provinciale a seguito di un incidente stradale in cui era coinvolta una bicicletta e una jeep guidata da

di Giacinta Apolloni

La mia bicicletta

I RICORDI
DELLA GUERRA NELLE
MEMORIE DI
UNA ALLORA GIOVANE
INSEGNANTE



Non avevamo altro, noi giovani dei tempi antichi. E chi ce l'aveva si sentiva un fortunato.

Io partivo alle 7,30 per la scuola. Insegnavo nella città vicina, a 5 km da casa mia. Giovanissima. Gli uomini erano tutti al fronte e le donne che avevano diplomi, lauree, pochissime, lavoravano nelle scuole private, a stipendio basso, in nero.

Io correvo con i miei 20 anni sulla strada sterrata, tutta bianca; allora era larga metà di adesso. Adesso è una delle arterie principali che conducono all'Altopiano di Asiago.

Si incontravano solo carretti pieni di legna: era la legna di montagna che scendeva per il riscaldamento in città.

Uno spazio infinito; nessun rumore; i campi cominciarono a rinverdire per la primavera. Sembrava tutto così bello!

Io aprivo le braccia e volavo. Volavo come un angelo che sa il suo destino. Alle ore otto il destino era già svelato: mi trovavo in classe, con 30 ragazze, la crema della società, a spiegare Kant.

Non c'era allora molta discussione; c'era molto studio. Solo i ragazzi di famiglia ricca potevano permettersi di frequentare il liceo, ma i professori allora erano esigenti: se uno non studiava non passava.

Alle 12,30 la scuola era finita. Io inforcavo la mia bicicletta e via di corsa verso casa.

Io mi sentivo abbastanza sicura, ma l'odore della guerra arrivava fino a lì.

Ed ecco che capita.

Con un rumore sinistro, come un uccello a zonzo nel cielo azzurro, era uscito come ogni giorno. Pippo era un piccolo aereo nemico che sbarrava la strada a chiunque passava, giocava a fare il falco, e a chi si trovava nei paraggi moriva di paura.

Corri bicicletta, corri, corri; arrivavo vicino ad una siepe, buttavo la bici a terra e mi "nascondevo" nel suo manubrio. Aspettavo col cuore in gola la fine della tragedia.



Lei stava buona. Sapeva che, se si fosse rotta, io l'avrei aggiustata.

Eravamo bravissime allora, noi ragazze, ad aggiustare le bici.

Dietro la sella, bellissimo, c'era un portaoggetti di cuoio, cucito a borsetta. Conteneva cose preziose: un pezzo di camera d'aria, il mastice, un pennello per spalmare il mastice e un pezzetto di tela per pulirsi le dita.

Intanto Pippo faceva i suoi giri: alla fine se ne andava e il mio cuore ricominciò a battere regolarmente. Levai la bici dalle spine della siepe e corsi verso il paese. Corsi come una matta finché entrai nel portone di casa mia. Posai la bici al muro ed entrai in cucina.

Mia madre era seduta a capotavola e mi aspettava.

Non le dissi niente: per qualsiasi motivo lei mi aspettava per tenermi compagnia, anche se c'erano sei bambini dopo di me, così un altro giorno la paura per Pippo si quietò.



Chesini

la bici dal 1925

VIA SAN PAOLO, 8 - 37129 VERONA

URBAN - RACE - FIXED - SINGLE SPEED - ABBIGLIAMENTO TECNICO



La Ciclabile della Drava

VIAGGIO SULL'ITINERARIO "R1" DA DOBBIACO A LUBIANA: ACCOGLIENZA E SERVIZI PER UNA CICLO-VACANZA DA NON DIMENTICARE

di Stefano Cieno

La "ciclabile della Drava" inizia per noi alle 4.40 del mattino: è buio, siamo in 6, tutti soci Adb e siamo diretti alla Stazione Fs di Porta Nuova.

Sistemate le bici in treno, ci prepariamo per la nostra avventura.

Alle 10.30 giunti a Dobbiaco, l'aria è fresca e qualche nuvola minaccia pioggia. Caricate le borse e inforcate le bici siamo subito sul noto itinerario R1 "Drau-radweg", adatto anche alle famiglie, grazie al profilo praticamente in discesa e allo sviluppo su sede dedicata alle sole biciclette. Dopo aver superato Lienz e lasciato il Tirolo, giungiamo a Oberdrauburg nel pomeriggio quando è in corso una festa per un gemellaggio con Lastra a Signa in Italia.

Ceniamo al Post Hotel rallegrati dai racconti del gestore che parla un buon italiano.

Il 2° giorno, di buon mattino stiamo già pedalando su una valle ampia e verdeggiante e la Drava, distante dai flussi

turistici, scorre placida. Ci inoltriamo in boschetti su strade sterrate e ogni tanto incrociamo piccole contrade. Una piazzola di sosta con tavoli e barbecue, mette a disposizione un pannello bici-service con chiavi, pompa e altro per una veloce riparazione.

Più avanti troveremo anche un distributore automatico di camere d'aria. Alla fine di un lungo sterrato che costeggia il fiume entriamo a Paternion inseguiti da un temporale che si scaricherà appena dopo aver trovato alloggio.

La terza tappa è la più lunga: immersi nel paesaggio tipico dei paesi alpini, si respira un'aria particolarmente tranquilla. Ogni tanto nei pressi di qualche attraversamento o piazzola di sosta, gli austriaci (questi mattacchioni) ci salutano con scherzi a base di improvvisi spruzzi d'acqua.

Usciamo dal percorso per ammirare il centro di Villach e le sue chiese. Poi, tornati in ciclabile, costeggiamo

il grande fiume che disegna ampi parchi in uscita dalla città. La Drava ora ci sorprende: appare e scompare sbalot-tandoci da una sponda all'altra su dighe che formano spettacolari bacini artificiali. Così, senza particolari difficoltà, raggiungiamo Ferlach.

Il mattino seguente, dopo un primo suggestivo tratto in mezzo a vigneti, campi di mais e allevamenti, la ciclista percorre alcuni saliscendi e tratti sterrati. Il percorso è sempre contrassegnato dai segnavia "R1", impossibile sbagliare. Imbocchiamo una passerella sul fianco di un ponte ferroviario dove si pratica il bungee-jumping.

Oltrepassato un altro ponte in stile amazzonico, ma con cavi d'acciaio, arriviamo a Neuhaus dove decidiamo di fermarci, dato che siamo a pochi Km dal confine sloveno.

A Lavamund, il giorno dopo, siamo alla frontiera: un affluente di acqua più scura intorpidisce la Drava.

Da una casa addobbata all'inverosimile ci salutano centinaia di nani e puffi. In Slovenia la segnaletica diventa subito più incerta e decidiamo di viaggiare sulla statale, anche se c'è del traffico, sia per evitare salite insidiose che escursioni fuori pista (cosa che fatal-

mente accade). Dopo Ruse il paesaggio si arricchisce di vigneti e la strada, pianeggiante e un po' più larga, è sempre più trafficata. Nel pomeriggio entriamo a Maribor, seconda città slovena e nota stazione sciistica. Piste ciclabili ovunque, centro storico molto bello: merita una visita di qualche ora.

Vi si trova anche quella che è considerata la più vecchia vigna del mondo, chiamata *Stara trta*, circa 500 anni.

Ora il nostro viaggio, conclusa la ciclabile della Drava, punta verso Lubiana. Davanti a noi uno spaccato di campagna Slovena con alberi di mele e "brombe" (prugne, ndr) a fianco strada. Il nostro itinerario si snoda su stradine secondarie e quando non costeggia la ferrovia, ci riserva salite con pendenze importanti, anche se, per fortuna, brevi. Tutto sommato la tappa più difficile con saliscendi continui e, tra l'altro, sotto un caldo torrido.

Celje, quarta città della Slovenia ci appare come una sorpresa, situata com'è alla confluenza di tre fiumi. In centro fa bella mostra la Celjski dom che è anche sede dell'ufficio turistico.

L'ultima tappa è quasi tutta in statale ma poco trafficata con un'unica lunga leggera salita che porta ai 600 m di Trojane. La difficoltà maggiore, per noi, è che pedaliamo quasi tutto il giorno sotto una leggera pioggia che diventerà forte solo al nostro arrivo a Lubiana.

La capitale slovena meriterebbe una visita più approfondita: palazzi barocchi e suggestivi ponti.

Noi ci limitiamo a una passeggiata serale in centro e lungo il fiume con i suoi localini pieni di giovani che sorseggia-



Sotto: Il ponte sulla Drava. Sopra: la pittoresca casa dei nani. Nella pagina a fianco: bella veduta di Maribor

UNA PIAZZOLA DI SOSTA METTE A DISPOSIZIONE UN PANNELLO BICI-SERVICE, PIU' AVANTI UN DISTRIBUTORE AUTOMATICO DI CAMERE D'ARIA

no un aperitivo. Ceniamo "da Sokol", buon ristorante caratteristico dove brindiamo al bellissimo viaggio fatto e alla nostra amicizia.

Le tappe del viaggio

- Sabato 7 Agosto:
Dobbiaco – Oberdrauburg 70 km
- Domenica 8 Agosto:
Oberdrauburg – Paternion 75 km
- Lunedì 9 Agosto:
Paternion–Ferlach 83 km
- Martedì 10 Agosto:
Ferlach–Neuhaus 68 km
- Mercoledì 11 Agosto:
Neuhaus–Maribor 78 km
- Giovedì 12 Agosto:
Maribor–Celje 70 km
- Venerdì 13 Agosto:
Celje–Lubiana 77 km
- Sabato 14 Agosto:
rientro a Verona



Ospitalità

Alberghi consigliati con costi da un minimo di 50 a un massimo di 65 euro la doppia con colazione:
Oberdrauburg: Gailbergerhof e HotelPost: buono anche per cenare (il simpatico sig. Giuseppe parla italiano)
Paternion: Kartner Stub'n (anche qui si mangia bene);
Neuhaus: Ghasstof Hartl;
Maribor: Hotel Bau;
Lubiana: M-Hotel (2 km fuori dal centro ma ben servito dagli autobus) e per cenare: da "Sokol" in centro.

Hiiumaa, ospitalità estone

di Fernando Da Re

VIAGGIO SULL'ISOLA INCONTAMINATA: BICICLETTE, BOSCHI E BUONA COMPAGNIA

SECONDA PARTE

Le isole dell'Estonia: Hiiumaa

Dal traghetto si avvicina una terra senza nessuna costruzione, solo il verde di alti alberi, slanciati, fitti, regolari: Hiiumaa l'isola incontaminata. Una scoperta che mette, nello stesso tempo, serenità e paura. Solo tu, la bicicletta e il bosco.

Lessi, prima di partire, che l'estone è "riservato, efficiente, parco di complimenti e gentile. Quello, tra i Paesi Baltici, che

si sente meno a suo agio con gli stranieri." Ritengo che Koja, la titolare del B&B che ci ospitò, avesse, dopo il nostro passaggio, un paio di "difetti" in meno.

C'è una strana eccitazione nel gruppo e, il meteo favorevole, mette le ali alle bici in direzione Kania. In l'assenza di traffico, sale alle narici il profumo delle essenze resinose.

A Vaemla, c'è una antica fabbrica della lavorazione della lana: HIIU VILL. (e) La possibilità pure di bere un caffè. Be-

vevano il loro caffè anche due giovani donne. Dopo i primi sorrisi, fu un attimo entrare in sintonia con loro.

Componenti di un coro di Tallin, si arresero alla seduzione latina e finirono per cantare una melodia tradizionale.

Alla fine le loro voci si unirono alle nostre, prima timidamente, poi con robusta forza, e il coro esplose nel lungo acuto finale di " O sole mio".

Furono baci e abbracci, ripetuti più volte per simpatia contagiosa. I nomi delle ragazze, sono stati dimenticati. Resta il ricordo di una fugace relazione, e nel cuore, il colore dei loro silmad, occhi.

Le ruote delle biciclette che avanzano, su un fondo quasi sterrato, producono un fruscio regolare che non disturba entrando nella Riserva Naturale Ornitologica della baia di Kaina.

Qui il tempo, immobile, sembra attendere solo l'uomo capace di non correre, di ascoltare il suo respiro, e guardare lontano.



Sopra e a fianco: luoghi particolari.

A destra: scorci dell'isola con bellezze estoni.



Sopra una piattaforma che dondola giocano alcuni bambini sorridenti. Laltalena attrae il nostro gruppo. Nel salire e nel dondolare ricompaiono sorrisi e allegria di una infanzia mai finita.

A Soru, presso il traghetto, c'è festa. Il ritmo di una orchestra Jazz pervade sommessamente l'esterno dove famiglie e coppie sostano sull'erba sotto il sole. Una birra tra le mani e tanti visi sereni. I numerosi bambini si rincorrono, come in parco giochi, dentro le barche in riparazione, nella poca acqua della riva inseguendo pesciolini che sfuggono.

A guardare la televisione, disinteressato dei mondiali di calcio in onda in quel momento, un residente, più vichingo che estone, versa a chi gli si siede davanti, bicchieri di wiskey; più per chiacchierare con qualcuno perché già da tempo lo sta facendo da solo davanti alla bottiglia. Si ferma un anziano gratificato più dal dono che dai profondi discorsi dell'offerente. Ordiniamo il kohv, caffè. In questi posti, la bevanda assomiglia al colore dell'acqua dei fiumi, trasparente ma scura, come la torba su cui scorrono. Percorro, nell'attesa, il bordo del mare in cerca di immagini che racchiudano l'emozione di questo luogo e le trovo in un sasso granitico, in fiori spinosi sconosciuti, nella linea del lontano orizzonte, nella barca abbandonata, nel profilo di una figura femminile che, forse, cerca i suoi pensieri nel baluginare dei riflessi sulle onde. Stereotipi di immagini che riescono sempre a parlare. Forse è per i suoni che danno le foto, che al ritorno, un amico mi scrisse: "ed ora guardiamo le immagini che abbiamo ascoltato". Ancora parlano quelle immagini, se per scrivere queste impressioni mi affido a loro come appunti di viaggio.

Non è inseguendo il "mai visto" che si trova il proprio posto in fotografia.

E' semplicemente offrendo un altro sguardo fotografico, sensibile e sincero. (Oliver Follmi)

Fine seconda Parte



ADDRESS
communications

www.adpress.it

Bath and Bike



di Francesca Gonzato

IL PIACERE DI IMMERSI DOPO UNA LUNGA PEDALATA NON HA STAGIONE. ECCO DOVE

Se mi si chiede qual è l'attività che in assoluto trovo più eccitante e divertente, che "fa giocare la bambina che è in me" (sto citando un compagno di avventure che condivide questo mio gusto)... be', la definirei "ciclobagneturismo", o più raffinemente "bath and bike".

Voglio chiarire subito che non è affatto un'attività da riservare ai mesi estivi, come sareste portati a pensare: delle quattro stagioni lascio fuori solo quella invernale. Non ci credete? E allora ecco- vi alcuni esempi.

Primavera: brr, l'acqua è ancora fredda, il sole estivo non l'ha ancora riscaldata... sì, è vero, ma se splende il sole di fine aprile, si arriva in una splendida

baia dall'acqua cristallina e si è in allegra compagnia, l'attrazione del bagno diventa fatale e dopo i primi momenti di brividi la nuotata diventa un vero piacere. Dove e quando? Cala Violina, ciclovacanza ADB in Maremma, aprile 2008.

Estate: poca fatica abbinare bici e bagno d'estate, direte voi, ma attenzione, non intendo parlare di bagno di mare o nuotata in piscina, vi racconto un incredibile bagno in acque di fiume, un'esperienza unica per me! Luglio 2010, Baviera assoluta, una ciclovacanza all'insegna di un caldo torrido: siamo alla tappa finale, dalle prealpi scendiamo lungo l'Isar e giungiamo accaldati alle porte di Monaco. Centinaia e centinaia di persone sono fuggite dalla città e in bici si sono riversate sulle rive del fiume per rinfrescarsi nelle sue acque incredibilmente cristalline. E noi? Perché dovremmo resistere ad una simile tentazione?

Alla prima spiaggetta scendiamo dalla bici e... ci lasciamo trascinare per qualche centinaio di metri dalla corrente, poi recuperiamo a piedi, poi di nuovo in acqua, e così via, finché rigenerati dalla frescura non risaliamo in sella per raggiungere la città e goderci una bella Radler seduti al tavolo di un bar del centro!

Autunno: non vi parlo di un unico memorabile bagno, vi parlo di un bagno più bello dell'altro: 29 ottobre 2006, una baia della Costa dei Gabbiani; 30 ottobre, Fetovaia; 31 ottobre, Cala Seretola; 1 novembre, Spiaggia Sansone e poi, prima di prendere il traghetto per il ritorno, l'acqua turchese e cristallina della Spiaggia Le Ghiaie.

Qualcuno avrà già capito che parlo di una ciclovacanza sull'Isola d'Elba.

Provare per credere: quelle stesse strade che in luglio e agosto sono assolutamente proibitive per i ciclisti tanto sono affollate di auto, nella tranquillità delle giornate autunnali sono tutte per noi... e le spiagge, vuote, hanno un fascino indicibile... e l'acqua del mare, ancora meravigliosamente tiepida, è più limpida che mai...

Solo una piccola postilla: se si pedala lontano dal mare, o se fa un po' freddino, in bici si può andare alle terme! Provate a Rapolano, nel Senese, dopo aver pedalato su e giù per le Crete, o a Saturnia, nel Grossetano, magari scordando il costume, come me, e strizzando poi alla meglio i pantaloncini da bici prima di risalire in sella! Provate e ditemi se non è uno spasso...

OLYMPIA - MERIDA - FRERA - CARNIELLI - KAWASAKI

EDIGME
cicli

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

www.manfrinroberto.it - info@manfrinroberto.it

RIPARAZIONI ACCESSORI

Mobilità sostenibile a scuola

PER UN DOMANI MIGLIORE BISOGNA PARTIRE DAI RAGAZZI, IL NOSTRO FUTURO



di Lelia Melotti

Ling. Bellotti e il preside delle Caliarì prof. Centra con alcuni ragazzi.

È fondamentale far riflettere i giovani sull'importanza di modificare le nostre abitudini per conciliare il diritto alla mobilità con l'esigenza di ridurre l'inquinamento e il traffico, dato che le risorse del pianeta non sono infinite. La Scuola Media Caliarì del centro storico di Verona ha organizzato, per tutti i ragazzi delle classi seconde, un corso sulla mobilità sostenibile, tenuto dall'ingegner Andrea Bellotti del Comune di Verona.

L'ingegner Bellotti ha proiettato immagini relative a varie tipologie di spostamento nelle città europee, illustrando nuove modalità che stanno sempre più diffondendosi anche in Italia. Termini come car sharing, car pooling, bike sharing non sono più un segreto per i nostri ragazzi. Si è parlato di trasporto pubblico e di piste ciclabili. I ragazzi hanno scoperto che un'auto viene mediamente utilizzata due ore al giorno e resta parcheggiata 22 ore al giorno,

rubando ai giovani spazi di gioco, di incontro, itinerari per passeggiare, percorsi sicuri per raggiungere la scuola. Ci siamo convinti che questo è ormai un processo irreversibile, ma in realtà possiamo ancora agire. Il primo passo per agire è essere informati e consapevoli. Fondamentale è poi chiedersi come contribuire personalmente. È nato un vivace dibattito, base per proseguire un lavoro futuro.

L'haroset, dolcetto d'asporto

di Paolo Pigozzi

Vi piace concludere con un dolcetto fatto con le vostre mani lo spuntino ristoratore che interrompe a metà giornata le fatiche cicloturistiche? Oppure volete avere a disposizione, per i piccoli o grandi momenti di crisi (inevitabili, soprattutto nei grandi tour estivi), un alimento corroborante, energetico, di rapida assimilazione e di gusto eccellente? E che, per di più, non teme le alte temperature estive e si conserva senza problemi, dimenticato in un contenitore di plastica per alimenti sul fondo della borsa da manubrio? L'haroset fa al caso nostro. Si tratta di un dolce della tradizione ebraica che si può preparare e portare in viaggio.

Ed è, alla fine, molto più pratico di quelle fette di torta di mele che qualcuno si ostina (con qualche ragione...) a portare con sé durante le gite. Le versioni di questo dolce sono innumerevoli. Vi propongo questa, che mi pare la più adatta ai cicloturisti. Le quantità indicate sono buone per provare e per un modesto assaggio. Se poi vi piace e desiderate condividerlo con i compagni di viaggio (consigliato!), aumentate pure le dosi.



GLI INGREDIENTI

Mandorle da sgusciare 50 g, Nocciole da sgusciare 50 g, Datteri (o fichi secchi) 50 g, Uvetta 25 g, semi di Anice, semi di Finocchio, un pezzetto di Cannella in canna, una grattugiatura di scorza di Limone, un cucchiaino di succo d'Arancia o di Mela (se serve).

LA PREPARAZIONE

Sgusciate mandorle e nocciole, snocciolate i datteri. Mettete tutti gli ingredienti (eccetto il succo) in un tritatutto (se siete all'antica, usate mezzaluna e tagliere). Dovrete ottenere una pasta omogenea e morbida. Se serve, aggiungete un cucchiaino di succo. Preparate delle palline. Non è necessario conservarle in frigorifero. Buona estate e buone pedalate.

L'Attiraglio è in pericolo di vita

L'OSPEDALE IN CITTÀ PUÒ ESSERE UN'OPPORTUNITÀ. BASTA SAPERLA COGLIERE

di Francesca Gonzato

Perché il 17 aprile è stata una domenica "pericolosa" sul lungadige Attiraglio? Perché il tratto iniziale del lungadige in questione, quello tra il ponte Catena e la salita di via Nicolodi (all'incirca 600-700 m), è stato aperto nei due sensi di marcia a tutti i veicoli per permettere l'accesso al nuovo Pronto Soccorso dislocato nel Polo Chirurgico Confortini.

All'improvviso podisti, ciclisti, pattinatori, famiglie con bambini ormai abituati ad avere tutta la sede stradale riservata a loro nelle giornate festive, in quel tratto si sono trovati a dover convivere con auto e ambulanze. A seguito della domenica di caos, sindaco e comandante della polizia municipale hanno preso la decisione di aprire il tratto interessato solo alle ambulanze e alle auto degli utenti del Pronto Soccorso, limitando così il più possibile il passaggio di autoveicoli.

Provocati da questa novità viabilistica noi ADB riteniamo di poter offrire alcune riflessioni:

✓ Un grande ospedale in città, poco lontano dal centro storico, può essere un problema, ma anche un'opportunità. Se gli utenti lo possono raggiungere solo con l'auto privata, diventa nefasto attrattore di traffico e necessita di parcheggi sconfinati; se è ben servito dai mezzi pubblici e raggiungibile in bicicletta su percorsi sicuri e protetti, la sua vicinanza alle zone residenziali cittadine diventa una vera comodità.



Pericoli in prossimità del Pronto Soccorso

✓ Sul tratto di Attiraglio "problematico" non si mette certo in discussione la precedenza alle ambulanze e alle auto dirette al Pronto Soccorso, si chiede però di trovare il modo di garantire anche il transito in sicurezza degli utenti più deboli.

✓ Gli spazi cittadini riservati in modo permanente, o in giornate e orari stabiliti, a pedoni, ciclisti, pattinatori sono spazi di buon vivere, una vera e propria conquista di civiltà. Non appena vengono offerti alla cittadinanza, essa se ne appropria festosamente! Una città che voglia far felici i suoi abitanti cerca di moltiplicare tali spazi sul suo territorio e di dedicare ad essi la massima cura (pulizia, segnaletica, manutenzione, panchine, zone verdi). Chi frequenta l'Attiraglio sa quanto bisogno ci sarebbe di interventi migliorativi!



✓ I lungadigi cittadini sono spazi amati dai veronesi (e dai turisti, per i bellissimi scorci urbani e paesaggistici che offrono) e varrebbe quindi la pena di provare ad aprirne altri tratti a chi ha voglia di passeggiare, correre, pedalare in tranquillità nel tempo libero.

Immaginiamo il lungadige Cangrande dal ponte di Castelvecchio al ponte Catena senza auto nelle giornate festive: non credete che questi 4 km farebbero la felicità di famiglie, anziani, sportivi, turisti?

Effetto benefico collaterale: il tratto "problematico" nei pressi del Pronto Soccorso vedrebbe sicuramente calare l'affluenza di utenti, "spalmati" su un tratto stradale ben più lungo, e la convivenza con le ambulanze diventerebbe più facile.

✓ Perché parlare solo di giornate festive e di tempo libero? Limitare il traffico cittadino privato estendendo i tratti a senso unico per le auto e a doppio senso di marcia solo per biciclette e mezzi pubblici renderebbe la città più vivibile e meno inquinata.

Noi pensiamo non siano pochi i cittadini che per recarsi in centro, all'ospedale, allo stadio, ai mercati rionali, al cinema sarebbero disposti a rinunciare all'auto se incoraggiati da bus frequenti e puntuali e percorsi comodi e sicuri per le bici!

UN'AMARA STORIA DI
ORDINARIO
SCEMPIO AMBIENTALE

di Valeria Rigotti

Boschetto o... Botswana?



“La Repubblica tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione” recita l’articolo 9 della nostra Costituzione. Ma se guardiamo agli ultimi e più macroscopici interventi, dal progettato Traforo, al parcheggio di piazza Corrubbio, alla messa in sicurezza dell’argine al Boschetto, pare che i nostri amministratori si facciano beffe di tale principio.

Interventi che feriscono, sventrano, deturpano per sempre il nostro territorio sono incredibilmente fatti passare come miglioramenti, razionalizzazioni o come necessità. Un esempio è la vicenda del Boschetto, che vorrei raccontare così come ne sono venuta a conoscenza.

Leggo, su “L’Arena” del 2 aprile, una lettera sotto il titolo “Lo scempio al Boschetto”. Quasi incredula scopro che tra Lungadige Galtarossa e Porto San Pancrazio “cataste impressionanti di tronchi e rami” giacciono dove facevano ombra centinaia di alberi ad alto fusto; e che “un largo sterrato, ove transitano camion, furgoni e ruspe, ha preso il posto di un sentiero buono per percorrerlo a piedi o in bici”.

Vengo a conoscenza che qualche giorno prima è stato sollevata da ambientalisti ed esperti la questione della “pulizia

radicale”, effettuata da parte del Genio Civile, per mettere in sicurezza la riva sinistra dell’Adige. “Il taglio è stato sproporzionato e lo scopriamo sempre a lavori in corso”, affermano criticamente.

“Sopralluogo immediato con i tecnici”, replica l’assessore all’Ambiente Sboarina. Ma come? Solo ora a cose fatte si fanno intervenire i tecnici? Mi chiedo.

Tranquilli, ribatte il Genio Civile, gli alberi abbattuti verranno ripiantati e inoltre si potrà fare una bella pista ciclabile.”

“Idea interessante” commenta il nostro assessore”. Sono sempre più incredula. Questi parlano di alberi come fossero fragole da trapiantare e far ricrescere in 15 giorni e di piste ciclabili come fossero autostrade a quattro corsie, ma soprattutto come fossero moneta di scambio. Non è certo a queste condizioni che noi vogliamo una ciclabile.

La lettera del WWF Veneto del 20 aprile mi chiarisce tristemente il tutto: “Burocraticamente è tutto a posto: il progetto di sistemazione è stato approvato e fi-

nanziato da anni dall’Autorità di Bacino dell’Adige di Trento”. Ma quello che non è stato fatto è “un dibattito civile di tutte le attività pubbliche e private lungo le rive dell’Adige, per poter intervenire in fase di progetto e non a lavori avviati”.

Gli interventi sul territorio non possono essere realizzati senza informare preventivamente e coinvolgere la popolazione che vi abita.

Oltre che di PIL (Prodotto Interno Lordo) è tempo che ci preoccupiamo di FIL (Felicità Interna Lorda), che secondo un’autorevole trasmissione radiofonica che ho avuto il piacere di ascoltare qualche tempo fa, è data da: livello di conoscenza; soddisfazione dei bisogni; serenità nell’ambito familiare; sicurezza, intesa come CONOSCENZA E CURA DELL’AMBIENTE circostante. Secondo il FIL il Botswana, che dobbiamo cercare sull’atlante per individuarlo non senza qualche difficoltà nell’Africa meridionale, è più ricco dell’Inghilterra!!!

Non oso immaginare quanto sia più ricco dell’Italia...

girolibero
vacanze facili in bicicletta

Richiedi il catalogo gratuito:
www.girolibero.it
info@girolibero.it
n.verde 800-190510

la bici e...
di Luigi Bertaso

- Vendita**
- Riparazione**
- Ricambi**
- Abbigliamento**
- Calzature**
- Usato garantito**

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

www.labiciverona.it

di Donatella Miotto

E bike-sharing sia!

Se ne parla dal 2008, e ci chiedevamo se il progetto sulle bici condivise fosse finito nel dimenticatoio. Invece no: l'assessore Corsi, in aprile, ci ha comunicato che dalla fine dell'estate – se non ci saranno pareri contrari della Sovrintendenza sulla dislocazione degli impianti – potremo avvicinarci al centro in treno, in autobus, in auto o a piedi, montare su una bicicletta pubblica, arrivare alla nostra meta, e lasciarla in un'altra ciclostazione.

D'accordo, non ci sentiremo proprio come a Parigi (che oggi conta 1500 stazioni con 20.000 biciclette, una ogni 110 abitanti) o come a Barcellona (425 stazioni per 6000 biciclette, una ogni 266 abitanti). Piuttosto saremo un po' come a Milano, che resta comunque finora la città con il servizio più capillare in Italia, con una bici condivisa ogni 1000 abitanti circa: saranno infatti 250 le biciclette disponibili a Verona, distribuite in 20 postazioni aperte tutti i giorni dalle 6 alle 24. E la gestione sarà affidata alla stessa ditta che gestisce il servizio milanese, dove il bike sharing ha avuto tanto successo che si sta programmando un raddoppio degli impianti. Anche da noi, peraltro, assicura l'assessore, la struttura è estendibile, e le stazioni potrebbero diventare anche 50, arrivando a coprire i quartieri periferici. Ma restiamo all'oggi, e andiamo per ordine.

Il nuovo sistema sostituirà quello tradizionale "a chiave", adottato anche alcuni anni fa, così limitato da non aver mai davvero preso piede. Si accederà attraverso un codice di identificazione personale impresso in una tessera elettronica, rilasciata dopo la sottoscrizione di un abbonamento (attivabile anche attraverso un sito internet) pagato con carta di credito: le nuove bici sono preziose, ci spiegano, e occorrono delle garanzie per il loro affidamento. La prima mezz'ora di utilizzo, a tariffa zero, consentirà di effettuare spostamenti pressoché gratuiti, a patto che la bici sia lasciata poi a disposizione di altri, in uno stallo anche diverso da quello dove è stata prelevata. Dalle stazioni e dal sito sarà sempre visi-



DOPO TRE ANNI DI ATTESA DOVREBBE FINALMENTE PARTIRE IL NUOVO SERVIZIO

bile la disponibilità di mezzi; due furgoni assicureranno comunque un'adeguata presenza di bici e di posti vuoti in ogni stallo. La ditta che gestirà il sistema recupererà l'investimento -450.000 euro grazie alle tariffe e alla cessione gratuita di spazi pubblicitari. Gestirà inoltre un front office per i rapporti con gli utenti ed il progetto per la comunicazione e la promozione del sistema. Di più: si è già pensato al coinvolgimento delle principali aziende con sede in centro perché i dipendenti siano incentivati ad utilizzare il bike sharing.

C'è tutto l'occorrente quindi? Quasi.

Manca "solo" una città davvero accogliente per le biciclette, dove i percorsi per i ciclisti siano diretti e sicuri: dove sia possibile pensare di ricavare spazio per qualche passaggio ciclabile anche sacrificando alcune file degli onnipresenti stalli blu. Dove ci sia spazio per una diversa sensibilità, che si traduca, per esempio, in una segnaletica dedicata.

Ai turisti utenti del bike sharing sarà offerta una cartina della città, ma non si è ancora pensato a tracciare una mappa ciclabile. L'assessore ha proposto di costruirla insieme. Noi, ovviamente, ci stiamo. Potremmo iniziare da qui.

Dislocazione delle 20 ciclostazioni:

- Stazione Porta Nuova
- Parcheggio Passalacqua - Università
- Piazza Brà
- Piazza Erbe
- Via Cappello - Biblioteca Civica
- Parcheggio Porta Palio
- Arsenale
- Porta Vescovo - Stazione
- Piazzale Stefani - Ospedale B. Trento
- Piazza Isolo
- Via dello Zappatore - Uffici Giudiziari
- Viale del Lavoro - zona Fiera
- Piazza Cittadella
- Piazzale Cadorna
- Piazza San Zeno
- Porta Vescovo
- Ponte Pietra - Teatro Romano
- Cimitero
- Ponte Garibaldi - Duomo
- Corso Cavour

Costi dell'abbonamento:

Abbonamento annuale:	€ 25
Abbonamento mensile:	€ 10
Abbonamento settimanale:	€ 5
Abbonamento giornaliero:	€ 2

Costi di utilizzo:

Primi 30 minuti	- gratuiti
Un'ora	- € 0,50
Due ore	- € 2
Tre ore	- € 4
ogni ora successiva	- € 2

NEL NOME E COGNOME
DELLA PRIMA PRESIDENTE
ADB ERA GIÀ SCRITTO
IL FUTURO LUMINOSO
E GIOIOSO
DELL'ASSOCIAZIONE
VERONESE

di Bepo Merlin

Le belle storie hanno un inizio

Aurora Allegrezza, marchigiana di Loreto, veronese di adozione e ora insegnante stimata, è stata la prima Presidente degli Amici della Bicicletta di Verona. Ci fa piacere averla con noi, per ricordare i bei tempi andati e sapere "come eravamo da piccoli" ma, soprattutto, per capire cosa pensa oggi dell'Associazione che ha contribuito a fondare -quasi trent'anni fa- e diretto nei suoi primi passi.

1. Quando sei stata Presidente Adb e per quanto tempo?

Il gruppo Adb, già operante da qualche tempo, si è costituito ufficialmente a Verona nel 1982, io sono stata Presidente all'inizio per un breve periodo, meno di un anno.

2. Chi c'era con te e com'è nata l'idea di fondare gli Adb?

L'idea di fondare gli Adb era stata di Stefano Gerosa che con un gruppetto di ragazzi del quartiere appassionati della bici era deciso a formare il gruppo, io ero da poco arrivata a Verona e fui subito coinvolta attraverso un collega e altri amici, tutti con la passione della bicicletta. Ci trovavamo spesso per progettare percorsi in bicicletta in città e nel territorio. L'idea era di coinvolgere le persone nel piacere di andare alla scoperta degli angoli sconosciuti della città e della campagna veronese utilizzando un mezzo semplice e straordinario alla portata di tutti: la bicicletta. Pedalare insieme percorrendo strade secondarie non utilizzate normalmente



dagli autoveicoli creava l'opportunità per giovani, adulti, anziani, bambini e famiglie di stabilire relazioni e conoscere il territorio.

3. Che differenze ti sembra di vedere tra l'Associazione delle origini e quella di oggi?

Oggi gli Adb si sono molto allargati lo spirito di base mi pare sia rimasto lo stesso, già a quel tempo, oltre alle piacevoli passeggiate, si cercava di sensibilizzare la pubblica amministrazione verso scelte alternative sulla viabilità che prevedessero spazi adeguati per l'uso della bici come le piste ciclabili. Anche oggi gli Adb veronesi perseguono questi obiettivi, oltre ad avere sviluppato il settore cicloturistico che prevede viaggi ed escursioni anche in territori lontani per i ciclisti più esperti.

4. Ti pare che in tanti anni gli Adb abbiano contribuito a migliorare la ciclabilità urbana in modo evidente e soddisfacente?

Sicuramente grazie anche al loro lavoro a Verona sono state realizzate varie piste ciclabili, non tantissime, ma quelle presenti nel territorio sono molto frequentate dalle persone diventando centri di aggregazione per gli abitanti dei quartieri.

5. Una domanda impertinente: è vero che non sei più socia e, se sì, perché?

Dopo la mia esperienza da Presidente ho continuato per qualche anno ad avere la tessera ma poi non frequentando più il gruppo, non mi sono più iscritta essendo anche impegnata in altre associazioni. Ho sempre continuato però ad andare in bicicletta, sia al lavoro, sia con gli amici per gite domenicali. Recentemente mi sono riavvicinata al gruppo e dato che ora, abitando in alta collina, non mi è possibile usare la bici quotidianamente per andare al lavoro, penso che approfitterà di qualche proposta degli Adb penso quindi che mi iscriverò di nuovo all'Associazione.



Polesine: terra ospitale tra due fiumi

*a cura dell'Assessorato al Turismo
della Provincia di Rovigo*

Un sistema di percorsi turistici dedicati alla circolazione pedonale, ciclabile, equestre e nautica, nell'ambito della REV - Rete Escursionistica Veneta è stato individuato dalla Regione Veneto. In particolare nel "Piano regionale di valorizzazione del cicloturismo" sono stati previsti quattro itinerari ciclabili interprovinciali che, attraversando il territorio delle sette province venete, propongono ai turisti la visita, in due o più giorni, dei capoluoghi e dei loro dintorni. Oltre agli itinerari, in ogni singola provincia, viene proposta un'escursione breve, da farsi in una giornata. Il progetto si sta completando con la stampa e distribuzione di specifici road-book, anche in lingua straniera, e la realizzazione di segnaletica e cartellonistica per l'intera rete dei percorsi che, in tal modo, offrirà un'immagine omogenea del prodotto turistico veneto. Tutto ciò grazie anche all'indispensabile collaborazione della FIAB, coinvolta attraverso le proprie sezioni locali, per i

rilievi sul territorio.

Nella provincia di Rovigo sono stati individuati due affascinanti percorsi: l'escursione "Anello della Donzella" e due tappe dell'itinerario interprovinciale "Litoranea veneta" che da Rovigo raggiunge Portogruaro, congiungendo le province di Rovigo e Venezia. L'escursione naturalistica dell'isola della Donzella ha come punto di partenza e arrivo Porto Tolle e percorre la Sacca degli Scardovari in un paesaggio, quello del Delta del Po, che da sempre suscita forti emozioni. Seguendo l'intero tracciato (poco meno di 70 km) si potrà godere di una giornata all'aria aperta facendo qualche sosta per visitare Scardovari e le caratteristiche cavane dei pescatori o più avanti l'Oasi naturalistica di Ca' Mello di Veneto Agricoltura, dove si potranno trovare preziose informazioni sull'ambiente o ancora, a Ca' Vendramin, il Museo Regionale della Bonifica.

Decisamente più lungo l'itinerario tra Rovigo e Venezia; nel territorio polesano si sviluppano due tappe di circa 50 km l'una: la prima inizia con la vi-

sita del capoluogo, prosegue sulla Siniestra Po e raggiunge la città di Adria. Da qui, la seconda tappa costeggia il Canalbianco, giunge a Porto Viro, poi Porto Levante dove, con un traghetto, si attraversa l'omonimo ramo del Po per continuare nell'incantevole Via delle valli. L'itinerario prosegue verso le spiagge di Rosolina Mare e, attraversato l'Adige, raggiunge la laguna di Chioggia. Una proposta cicloturistica completa in cui gli elementi artistici e culturali dei centri di Rovigo e Adria sono affiancati a quelli naturalistici con i magici tratti arginali del Po e del Canalbianco, l'interessante via delle idrovore e il Delta.

Per promuovere questi itinerari, la Provincia di Rovigo ha predisposto un programma di escursioni nella stagione primaverile, in estate a Rosolina Mare e ad Adria e Rovigo nei mesi di settembre e ottobre.

Il primo appuntamento, legato all'Anello della Donzella, si è svolto con successo domenica 3 aprile con la partecipazione di un centinaio di persone che, in diversi gruppi, hanno raggiunto,



1861- 2011 IN BICI X L'ITALIA

Sabato 30 aprile e domenica 1 maggio 2011 cinque Associazioni della Fiab, Ferrara, Mestre, San Donà di Piave (Ve), Padova e Rovigo, hanno organizzato una ciclo-staffetta dal Po al Piave nel 150° dell'Unità. La manifestazione, con il sostegno di Comuni, Enti ed Associazioni locali ha coinvolto 150 ciclisti per circa 150 km in un inedito percorso culturale fra due fiumi prestigiosi per la storia d'Italia. La prima staffetta è partita dal capoluogo emiliano, un tempo territorio dello Stato Pontificio per dirigersi con un grande tricolore sino a Fratta Polesine (Ro), città ricca di memorie risorgimentali.

La Fiab di Rovigo ha proseguito il percorso sino al territorio padovano, giungendo a Battaglia Terme. Presso il Museo della Navigazione Fluviale è poi partita la staffetta padovana sino a Padova. L'indomani, dal Municipio di Padova i ciclisti sono giunti lungo il Brenta sino all'Ecomuseo "Le Terre del Brenta" di Mira (Ve). Qui il tricolore è passato al gruppo di Mestre che ha attraversato Mestre, Quarto d'Altino e raggiunto l'area golenale di Fossalta di Piave con la Fiab di San Donà.

La manifestazione si è conclusa nei pressi del cippo che ricorda Ernest Hemingway nella prima guerra mondiale. La manifestazione aveva il patrocinio dei comuni di Ferrara, Fratta Polesine (RO), Battaglia Terme (PD), Padova, Mira (VE), Quarto d'Altino (VE), Fossalta di Piave (VE) e della municipalità di Mestre. Hanno collaborato il Veloclub Badoera di Fratta Polesine (Ro), l'Associazione Cultura Fluviale di Battaglia Terme (Pd) e la Pro Loco di Quarto d'Altino (Ve).

Mario Vio



QUANTO CONTA L'AMBIENTE NEL PROGRAMMA DEI CANDIDATI?

Il 2 maggio le Associazioni Amici della Bici Onlus, Fai fondo per l'ambiente italiano, Legambiente, Lipu lega italiana protezione uccelli, Italia Nostra, Uisp e Wwf hanno organizzato un incontro pubblico coi candidati Sindaco alla Città di Rovigo.

Nel corso del dibattito, coordinato dalla Fiab, le Associazioni hanno presentato le loro proposte in tema di ambiente, mobilità sostenibile, trasporti, sicurezza, urbanistica, verde pubblico, tutela e promozione dei beni culturali.

In una situazione di grande partecipazione del pubblico, i candidati hanno apprezzato il documento congiunto e, pur con alcuni distinguo, hanno sottoscritto quasi tutte proposte.

In particolare, è stata chiesto l'impegno ad un coinvolgimento delle Associazioni nelle scelte di sviluppo urbanistico, la realizzazione di un sistema di mobilità ciclopedonale, l'adozione di un "Biciplan", di limitare il consumo di suolo, il progetto di un parco cittadino, il recupero e la salvaguardia di alcuni beni culturali in stato di abbandono, azioni concrete di promozione ambientale e di risparmio energetico.

Ora, le stesse Associazioni sono impegnate a costruire un gruppo di monitoraggio per il controllo e il supporto alla nuova Amministrazione comunale.

Luca Dall'Ara

con percorsi di diverso chilometraggio, l'oasi di Ca' Mello, gioiello naturalistico sulla Sacca degli Scardovari, dove si sono potuti gustare prodotti tipici polesani.

Tutto è riuscito nel migliore dei modi; ciò lascia presagire che anche nei prossimi appuntamenti ci sia un buon riscontro di partecipanti - segno che il Polesine tutto rappresenta una delle destinazioni più ricercate dagli amanti delle due ruote.

Per queste e altre proposte sul cicloturismo in Polesine:
www.polesineterratraduefiumi.it

I.A.T. Rovigo - Tel. 0425 386290
iat.rovigo@provincia.rovigo.it

I.A.T. Rosolina Mare
Tel. 0426 326020, 0426 68012
iat.rosolina@provincia.rovigo.it

I.A.T. Porto Tolle - Tel. 0426 81150,
info@prolocoportotolle.org

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

OTTICA Grisi

Piazza Chievo, 4 - Verona
Tel. 045 8100191 - info@otticagrisi.it

Sconto 15% su occhiali da vista e da sole ai soci AdB



Il latino a scuola e le buche

di Bepo Merlin

Un tempo, quando una ragazza o un ragazzo erano promettenti, si diceva: "Farà strada". Intanto, finite le medie - dove si studiava il latino - venivano mandati al liceo classico o allo scientifico, dove - fra le altre materie - studiavano ancora molto latino.

Quasi sempre finivano per laurearsi e andavano a far parte della élite composta da professionisti, insegnanti, magistrati e politici. Probabilmente non era solo merito del latino che, però, dava loro uno strumento importantissimo: la comprensione delle parole.

Ad esempio, la parola "ripristino" deriva dal latino "pristinus": precedente. Ripristinare significa, quindi, ricostruire la condizione iniziale.

Se coloro che eseguono lavori di scavo lungo e attraverso le strade veronesi sapessero il latino, con il ripristino dell'asfalto rotto dalle ruspe, riporterebbero le strade alla condizione iniziale, che si suppone come superficie liscia e continua.

Eseguirebbero, cioè, un ri-pristino. Vale a dire che "farebbero strada", non buche o dossi, come ora.

TRAGUARDO VOLANTE
obiettivo ciclista

64 anni di esperienza,
al servizio del ciclista.

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

Progetto grafico di IDEANDO - Tel. 0458181081

Paolo e Fabrizio: Verona - Via Ca' di Cozzi, 10/A - Tel. 0458302389
www.traguardovolante.com

Luca e Pasquale: Verona - Via Sabotino, 1/C - Tel. 0458342500
www.tvs-bikes.com

**L'ERBORISTERIA
ARTIGIANA**

Luciano Posani
dal 1986

Studio - Laboratorio
Negozio

Via S. Paolo 26 Verona
In zona Universitaria
Erbe - Estratti - Fitocosmetici -
Linea bimbi - Complementi.
tel.045594953 - www.puntoerbe.it

Turismo Responsabile
di planet viaggiatori

Planet Team Viaggi - Lungadige Porta Vittoria 21 - Verona
Tel. 045-594061 Fax. 045-8047932
Email: viaggioresponsabili@planetviaggi.it
Skype: planet.viaggi.responsabili
www.planetviaggi.it

La qualità del viaggiare
che privilegia l'esperienza umana
dell'incontro e favorisce
una reale crescita economica
per le comunità locali

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%