



# RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

Amici della Bicicletta per una città possibile di Verona - Onlus



## SALUTE E BICICLETTA

**CICLOFFICINA**  
"SCATENATA"  
CONTRO I FURTI

**INIZIATIVE ADB**  
BICI SALUTE  
AL LAVORO IN BICI

**CICLOMANIFESTAZIONI**  
PER LA VALPOLICELLA

**NUOVA  
VESTE  
GRAFICA!**

Di sicuro non vi sarà sfuggito, qualcosa nella rivista è cambiato: è la composizione grafica.

Questo numero di Ruotalibera vede infatti l'avvicendamento tra Franco Anderloni, il socio che ha curato la grafica per tanti anni facendo crescere la pubblicazione da semplice notiziario a rivista di 32 pagine, e Mattia Cressoni, professionista giovane ma con le idee già ben chiare in testa. Franco lascia perché, come accade a tanti dei soci attivi, il suo tempo è compresso da molteplici impegni.

Ma lascia anche perché, come dice lui, "ogni tanto è bene cambiare", ritenendo giusto cedere il passo a idee e spunti nuovi. A lui vanno i nostri più calorosi ringraziamenti per il lavoro svolto, spesso frutto di notti insonni.

Mattia lo conoscete già, forse indirettamente, perché cura il Programma annuale.

Con Ruotalibera è entrato subito nella parte portando una

serie di modifiche che, a parere di chi scrive, sono molto bene assestate.

A guardar bene, questo è il secondo grosso cambiamento nella struttura del giornale: il precedente aveva visto l'avvicendamento tra il Bepo e il sottoscritto nel compito di coordinare la redazione, la quale resta comunque il vero cuore, motore e cervello di Ruotalibera.

Certamente avrete notato anche qualcos'altro: il numero che tenete tra le mani è più sottile del solito, e non ci sono i racconti di viaggio. Una scelta temporanea ed eccezionale, presa in corso di riunione di redazione con l'obbiettivo di riallineare le uscite della rivista con le iniziative e gli eventi calendarizzati nel Programma annuale.

Poste permettendo, naturalmente. Buona lettura e arrivederci al prossimo numero anche con i racconti di viaggio.

di **Michele Marcolongo**



## Orario sede

Amici della Bicicletta onlus - Via Spagna 6, 37123 Verona

Lunedì - Mercoledì - Venerdì - Sabato

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

## Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus Come?

➤ Vieni in sede: Via Spagna, 6 oppure

➤ Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:

♦ cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA via Spagna, 6 - 37123 Verona

♦ c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Unicredit Banca SpA Ag. Piazza Erbe -VR - cod. IBAN: IT83 M 02008 11710 000040099139

♦ c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Banca Popolare di Verona-s.g.s.p. SpA - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: IT83 O 05034 11703 000000037232

## Adesioni 2012

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

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

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

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

### DIRETTORE RESPONSABILE:

Elena Chemello

### Redazione:

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

### Composizione:

Mattia Cressoni

### Foto di copertina:

tratta dall'archivio dell'Associazione

### Hanno collaborato:

Susanna Morgante, Giorgio Migliorini, Paolo Fabbri, Marco Tosi, Luciano Zamperini, Marco Passigato, Alberto Bottacini, Aldo Ridolfi, Niccolò Varanini, Silvia Salvaro, Paolo Pigozzi

### Raccolta pubblicitaria:

Luciano Damiani e Giovanni Marcolini  
Utilizzazione libera dei testi citando la fonte

### Stampa:

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

### Editore: "Amici della Bicicletta - Onlus"

Via Spagna, 6 - 37123 Verona  
Tel./Fax: 045 8004443  
e-mail: sede@amicidellabicycletta.it  
internet: http://www.amicidellabicycletta.it

### Gli Amici della Bicicletta aderiscono a:

FIAB: (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

ECF: (European Cyclists Federation)



# IL PUNTO

di Giorgio Migliorini

## E' passato un anno

Un anno è passato, ci sono alcuni dati certi: tutti abbiamo un anno in più compresa l'associazione che si avvia al 31<sup>o</sup> anno di attività. Abbiamo anche perso qualche socio per strada ma restiamo sopra il livello del 2011 ben distanziando ogni altra associazione in Italia.

Le gite e le ciclovacanze sono andate bene, il bilancio quadra. Anche le iniziative sono state come sempre varie e numerose. All'inizio avevo qualche preoccupazione soprattutto sull'ato comunicativo!! Poi direi che questo problema è stato abbastanza risolto. La visibilità sui quotidiani ed anche sulle televisioni locali è sempre rimasta buona. Ora veniamo alle novità, ce ne sono diverse e su più fronti.

## Noi e l'amministrazione

I rapporti con l'amministrazione, come sapete, sono sempre stati una croce dell'associazione. Comunque nei mesi scorsi ho contattato alcuni assessori ed alla fine si è aperta una porta.

L'Ass. Corsi ci ha chiesto un parere sul progetto di prolungamento della ciclabile di Porta Nuova. Opportunismo, conversione, questione di feeling personale? Non ho una risposta ma mi è sembrata una occasione da non perdere.

Un parere ci hanno chiesto ed un parere abbiamo dato. Per il momento abbiamo solo una bozza. Comunque sia il progetto esecutivo del Comune sarà sempre meglio di adesso.

D'altra parte questa è la realtà in cui ci muoviamo e con questa dobbiamo confrontarci.

Vedremo se con questo "disgelo" l'amministrazione si convincerà ad elaborare un piano strategico di mobilità sostenibile.

## La nuova sede

Il 2012 è stato un anno più che mai travagliato per la sede di via Spagna. Sapete già tutto, abbiamo avuto episodi gravi con intervento della forza pubblica, minacce ecc. Siamo stati fortunati perché l'attuale crisi ha portato ad un forte ribasso degli affitti il che ci ha consentito di trovare una nuova sede molto spaziosa ad un prezzo ragionevole in zona Valverde.

Un ringraziamento alla nostra Lelia che l'ha trovata. Contiamo di inaugurarla a fine aprile.

Lancio da ora un doppio appello.

Sarà necessario un contributo umano per la sistemazione e penso che su questo non mancherà la collaborazione. Andiamo anche incontro a più spese ed allora chiedo a chi deve ancora iscriversi un piccolo contributo oggi e negli anni a venire: chi può da adesso in avanti faccia la tessera di sostenitore.

Facciamo due conti alla buona.

Con 200 tessere in più da sostenitore invece che socio ordinario sono 13 euro in più per ciascuna tessera ovvero 2.600 euro: il maggior costo di affitto è già coperto!

Ripeteremo anche l'esperienza precedente, "un mattone per la sede".

Un piccolo contributo ad una onlus è anche fiscalmente detraibile. I soci che contribuiranno avranno l'eterna gratitudine dell'associazione ed anche la soddisfazione di scrivere il proprio nome su un manifesto appeso alle pareti della nuova sede. Grazie.

## L'assemblea

Con la nuova formula dei 4 gruppi di lavoro si è svolta l'assemblea.

E' stata una buona idea perché in fondo è l'unica occasione dell'anno per parlarsi tutti.

In maniera più informale i soci del direttivo hanno così potuto intuire meglio le aspettative dei soci presenti ed orienteranno le iniziative future.

Chi, non avendo partecipato all'assemblea ha qualcosa da consigliare lo faccia comunque mandandomi mail, sono molto gradite. Il direttivo purtroppo ha perso alcuni pezzi importanti, un cosa su cui riflettere. Abbiamo comunque nuovi ingressi che in parte lo ringiovaniscono.



# VOGLIATEVI BENE, MUOVETEVI!

La sedentarietà uccide quanto il fumo o l'obesità. Per questo nasce il progetto *“Pedala che ti passa”* in collaborazione con l'Ulss 20

di Susanna Morgante

Come negli anni passati riparte quest'anno, organizzato in collaborazione con il Servizio Promozione Salute dell'Ulss 20, l'iniziativa *“Pedala che ti passa”*, con lo scopo di offrire alle persone la possibilità di pedalare insieme per il piacere di farlo ma anche con finalità legate alla salute.

Quando si parla dei rapporti tra bicicletta (o cammino) e salute in genere si pensa ai vantaggi per l'ambiente e alla riduzione delle auto, dell'inquinamento e del traffico. Tutto vero; ma dal punto di vista della salute è ancora più importante il fatto di muoversi anziché usare costantemente l'auto.

Andare in bicicletta, e camminare, è il modo più semplice (divertente, economico, facilmente inseribile nei ritmi di vita quotidiani frenetici della maggior parte della popolazione) per essere attivi tutti i giorni.

Qualcuno ha definito l'attività fisica come un *“farmaco miracoloso”*. Essere attivi fisicamente preserva la salute fisica e mentale, riduce lo stress, migliora il sonno e la qualità di vita; combatte l'obesità, il diabete, le malattie cardiovascolari, i tumori, la depressione, l'invecchiamento, il rischio di cadute nell'anziano.

Qualche numero: circa un terzo della popolazione adulta non fa abbastan-

za esercizio fisico e questo cattivo tipo di stile di vita uccide, nel mondo, oltre 5,3 milioni di persone all'anno – un danno colossale, che ha ormai superato quello del fumo (5 milioni di morti all'anno) o dell'obesità.

Un terzo dei casi di tumore sono correlati con cattiva alimentazione, sedentarietà e sovrappeso.

Muoversi regolarmente aumen-

**> Usare la bicicletta tutti i giorni come mezzo di trasporto previene il 40% della mortalità prematura.**

ta l'aspettativa di vita mediamente di 4 anni; perfino tra i poco attivi (quelli che si muovono meno di mezzora al giorno) e i totalmente sedentari esiste una differenza nell'aspettativa di vita di 3 anni.

Usare la bicicletta tutti i giorni come mezzo di trasporto previene il 40% della mortalità prematura.

Per non parlare di chi soffre già di diabete, obesità e ipertensione: ad esempio, con il movimento la pressione può calare di 5-10 mm di mercurio (o addirittura 20-50 adottando uno stile di vita globalmente sano: mangiando più frutta,

verdura e pesce, riducendo il sale, i grassi e l'alcol, controllando il peso).

Dati importanti, che fanno riflettere molto. E che incidono anche sulla spesa sanitaria a carico dello Stato e quindi anche di tutti i cittadini.

Ad esempio a Verona si calcola che se tutti gli abitanti del comune percorressero tutti i giorni 3 km in bicicletta il risparmio sanitario annuo sarebbe all'incirca di 17 milioni di euro!

Nasce per tutti questi motivi, alcuni anni fa, il *“Pedala che ti passa”*.

Si tratta di uscite con semplici percorsi di due ore alla portata di tutti, adatte quindi anche agli ultra-60enni, ad ipertesi e diabetici, alle persone con qualche chilo di troppo e a chi non essendo allenato non se la sente di affrontare gite più impegnative.

L'iniziativa è sempre stata apprezzata dai partecipanti, che nel tempo sono cresciuti di numero da poche decine ad una settantina circa creando anche una rete di amicizie.

E hanno trovato un modo semplice e divertente per preservare la salute propria... e anche quella altrui.

Non dimentichiamo che chi pedala regolarmente, usando meno l'auto, contribuisce a ridurre il traffico e l'inquinamento. Con vantaggio per sé, ma anche per i propri concittadini. ●



# BICI E SALUTE

Le iniziative AdB per promuovere stili di vita più sani

di Donatella Miotto

**Q**uando ci decideremo a curare sul serio questa città malata? Il 2012 si è chiuso a Verona con 103 giornate di superamento dei limiti giornalieri consentiti di Pm 10. E' vero, nel 2011 erano state ben 130. Ma nel 2010 solo 70. In ogni caso, siamo ben oltre i 35 giorni di "bonus" annuale.

Se vogliamo un vero sviluppo della città e un reale benessere dei suoi abitanti dobbiamo chiedere ed ottenere provvedimenti che garantiscano più attenzione alla qualità dell'aria e degli spazi urbani, per favorire decisamente la scelta di muoversi a piedi e in bicicletta.

Di tutto questo parleremo dal 18 al 23 marzo, settimana che abbiamo voluto dedicare alla salute in bici.

Come? Grazie alla collaborazione del Dipartimento Prevenzione dell'Ulss 20 e alla partecipazione del Lions Club Verona Cangrande stiamo sviluppando diverse iniziative.

Festeggeremo il primo giorno di primavera facendoci trovare la mattina davanti a tre poliambulatori (via Poloni, corso Milano, via del Capitel), dove distribuiremo un nuovo pieghevole che diventerà anche un piccolo poster da appendere a casa o sul posto di lavoro.

Distribuiremo anche l'invito a parteci-

pare, sabato 23 marzo, alla "ciclomanifestosofica" (si sa, la nostra fantasia non ha limiti!) sul tema: un pomeriggio insieme che partirà dal centro cittadino, per cercare di coinvolgere nel discorso i passanti e gli amministratori del nostro territorio.

E un facile giro verso la campagna, per far scoprire anche a chi non è abituato che pedalare è facile e divertente.

Parleremo con la dottoressa Susanna Morgante (del Servizio Promozione Salute ULSS 20) di come aumentare longevità e benessere attraverso uno stile di vita attivo e un'alimentazione sana (e lo sperimenteremo piacevolmente subito, abbinando alla pedalata uno spuntino biologico); conosceremo il dottor Antonio Dezio, pneumologo e presidente del Lions Club Cangrande, che ci parlerà invece di qualità dell'aria.

Il nostro impegno pomeridiano troverà subito un riconoscimento, dato che verrà consegnato un piccolo ma significativo regalo per tutti i partecipanti.

Tutto questo, quindi, non da soli: sarà l'occasione per coinvolgere altre associazioni impegnate su vari fronti della stessa battaglia.

Quale tema più importante e trasversale della salute per trovare nuovi compagni di strada? ●





# AL LAVORO IN BICI!

di Paolo Fabbri

**D**al 15 al 20 aprile faremo una serie di azioni mirate a far crescere il numero di coloro che, a Verona, per andare al lavoro (a scuola, a fare la spesa...) scelgono la bicicletta.

Lanceremo una nostra campagna "AL LAVORO IN BICI".

Mentre si chiude questo numero di Ruotalibera non abbiamo ancora deciso tutte le iniziative.

Certamente volantinereemo gli automobilisti in coda per sollecitarli a sperimentare, almeno una volta, la possibilità di lasciare l'auto e di provare il piacere di pedalare, di muoversi senza l'assillo della coda o del parcheggio...

Cercheremo di coinvolgere i mobility manager delle aziende pubbliche e private che si trovano nel nostro territorio e di attirare l'attenzione dell'opinione pubblica veronese.

Cercheremo alleanze con l'auspicio che il Comune (imitando, per esempio, le amministrazioni di Trento e di Bolzano), decida di fare una sua campagna volta a promuovere l'uso della bici per andare al lavoro.

Campagna che, inevitabilmente, dovrà dichiarare, per avere successo ed essere credibile, le azioni concrete che l'amministrazione adotterà per rendere più sicuro e gradevole l'uso della bici

almeno sugli itinerari più battuti dai ciclisti.

Per sostenere le nostre iniziative avremo bisogno di volontari.

Se sei disponibile manda una mail a [info@amicidellabicicletta.it](mailto:info@amicidellabicicletta.it).

L'OMS raccomanda 30 minuti di attività fisica ogni giorno.

Non servono "solo" a ridurre il rischio di gravi malattie (e il consumo - e il costo! - della benzina...), migliorano anche la forma fisica, l'autostima e il tono dell'umore.

Per trovare questi trenta minuti di tempo (senza lo stress - e il costo! - della palestra) è conveniente cercare il modo di fare esercizio fisico nella vita di tutti i giorni. Per esempio, quando le distanze sono compatibili, scegliendo la bicicletta per andare al lavoro (o a scuola o a fare la spesa...).

Far crescere il numero di cittadini che sceglie la bicicletta per gli spostamenti quotidiani è nell'interesse di tutti.

Se diminuiscono gli spostamenti fatti in auto e in moto e aumentano quelli svolti in bicicletta, le ricadute su traffico, inquinamento, incidenti, sedentarietà diffusa, fabbisogno energetico, costi sanitari... saranno positive e importanti.

Come accade per la raccolta differenziata, azioni quotidiane di modesto rilievo, ripetute milioni di volte assumono una valenza decisiva.

L'uso della bicicletta per andare al lavoro viene incoraggiato in diversi paesi europei. In Germania è in corso dal 2001 il programma Mit dem Fahrrad zur Arbeit (<http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/infoservice/Index>).

In Francia il Ministro dei Trasporti sta proponendo di offrire un incentivo economico per chi si reca al lavoro in bicicletta (<http://www.amicoinviaggio.it/francia-rimborso-per-chi-va-al-lavoro-in-bicicletta/>).

Una decisione simile fu presa nel 2009 anche dal presidente degli USA Bush (<http://www.repubblica.it/2008/10/sezioni/ambiente/biciclette-usa/biciclette-usa/biciclette-usa.html>).

Nel Regno Unito è in funzione il progetto CycleScheme (<http://www.cycle-scheme.co.uk/>), che fa rientrare la bicicletta tra i benefit aziendali per chiunque ne faccia richiesta.

Da qualche tempo, campagne di questo tipo sono state lanciate anche in alcune città italiane: Trento, ad esempio (<http://www.comune.trento.it/Comunicazione/Il-Comune-informa/Ultime-notizie/Al-lavoro-in-bicicletta-anche-d-inverno>).

**Fonte foto:**

[www.peopleforbikes.org](http://www.peopleforbikes.org)

# BICI AVVENTURA

Cicloviaggiatori non si nasce, si diventa

## Orientarsi e pianificare con il Gps

di Marco Tosi

**C**orso base per l'uso dei GPS dedicato a chi desidera utilizzare questo strumento e le risorse web collegate per l'orientamento e per la pianificazione delle escursioni e dei viaggi in bicicletta.

Fortunatamente i GPS hanno un costo ormai abbordabile e molti sono i siti che distribuiscono gratuitamente le tracce.

Il corso prevede una parte teorica in cui vengono illustrati i principi di funzionamento degli strumenti GPS e le basi per l'uso dei software geografici, delle cartografie digitali, ed una esercitazione pratica su strada.

Il corso è tenuto da soci AdB con esperienza nell'utilizzo di questi strumenti.

### PROGRAMMA

Tre serate più un'uscita conclusiva per imparare a gestire tracce e mappe per GPS da bici, alle 20,45 in sede AdB, tenute da Claudio Bares, Giorgio Scapini e Marco Tosi.

**Iscrizioni da lunedì 15 aprile.  
15 posti disponibili.**

## Corso cicloturismo

di Luciano Zamperini

**U**n viaggio lento ricco di fascino che consente di "vivere" in salutare semplicità i luoghi attraversati: questo è il segreto del crescente successo del turismo in bicicletta.

Un momento di grande libertà che non vorremmo mai si potesse trasformare in sofferenza o in "brutta avventura". Prudenza, quindi, e ragionevolezza.

Un minimo di allenamento, un mezzo adeguato e grandi curiosità da appagare.

Domanda: sareste in grado di organizzarvi un viaggio in autonomia o di trovarvi d'impaccio in caso di necessità?

Se sì (ma ne siete proprio certi?), vi auguriamo un piacevole viaggio ed attendiamo con ansia i vostri racconti e le bellissime foto che certamente scatterete.

Se invece ritenete di non avere

le conoscenze necessarie allora vi aspettiamo al corso di cicloturismo.

Un'ottima occasione per stare insieme ad ascoltare le maggiori indicazioni possibili ed i suggerimenti necessari affinché la vostra vacanza possa essere progettata e vissuta nel miglior modo possibile.

Una avvertenza: è riservato ai soci.



**la macina**  
L'alimentazione naturale  
una scelta quotidiana  
per vivere meglio

**Alimenti biologici**

**La Macina S.r.l**  
Via C. Nepote, 4 (angolo Via Montorio) - 37131 VERONA  
Tel. 045 971249 - Fax 045 8958798  
P. Iva 03456360233

MARCHI: OLYMPIA - ADRIATICA - LOMBARDO - KAWASAKI

**BICICLETTE**

**ADIGE**  
di Roberto Manfrin

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



info@manfrinroberto.it      www.manfrinroberto.it

# QUANDO L'ADIGE INCONTRA IL PO

5 maggio, pronti per la ciclomanifestazione regionale fiab che inaugurerà un nuovo percorso dalla grande valenza naturalistica, storica e artistica

di Marco Passigato

È stato recentemente completato un percorso ciclabile di 35 km dall'Adige al Po che consente di visitare cittadine di grande interesse storico artistico del Polesine, Lendinara, Fratta Polesine e Polesella; il percorso segue in parte le direttrici dell'Adigetto e Canal Bianco ed è per circa il 50% in sede propria, la parte rimanente su viabilità minore, tutto asfaltato. Il percorso è tutto segnalato con segnaletica di direzione cicloturistica tipo Regione Veneto. In un quadro più generale di area vasta, il percorso consente di rafforzare l'itinerario di grande interesse Padova, Monselice, Lendinara, Fratta, Polesella, Ferrara. La spesa di circa 3,6 milioni di euro stata sostenuta per circa il 60% da fondi europei e regionali, per il 15% dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo e per il restante 25% da finanziamento degli 8 Comuni Lendinara, Villanova del Ghebbo, Fratta Polesine, Villamarzana, Pincara, Frassinelle Polesine, Arquà Polesine e Polesella.

Il percorso che ho avuto la fortuna di

progettare ed in parte di curarne la realizzazione è l'esempio di come attrezzare territori vasti con una infrastruttura continua, sicura e condivisa con il territorio.

Anche il processo di sviluppo progettuale, appalto e direzione lavori ha visto un ottimo rapporto tra gli 8 sindaci di colore politico diverso, che governano cittadine di dimensione diversa, ma comunque unanimemente concordi nel seguire un'idea comune.

Il progetto è stato gestito interamente dal Comune di Fratta Polesine che ne ha curato approvazioni, appalti ed ha fatto la regia generale, ma tutti i sindaci si sono attivati in modo coordinato per i finanziamenti. Gli ingredienti ci sono tutti: l'arte, con la cittadina di Lendinara, la villa Badoer del Palladio e patrimonio Unesco a Fratta a due passi dal museo della casa natale di Giacomo Matteotti, il castello di Arquà Polesine e il centro di Polesella.

La storia, con gli scavi archeologici della Fratesina, opere idrauliche con la conca di navigazione ed il mulino Pizzon, gli argini di fiumi e canali perfettamente asfaltati e

ad uso esclusivo di biciclette, la segnaletica di direzione, totem e bacheche esplicative e una brochure di presentazione scaricabile da un sito dedicato e un filmato di alcuni minuti che ne presenta lo sviluppo.

Il programma dell'inaugurazione che si terrà il 5 maggio prossimo è il seguente: i gruppi arrivano con il bus + bici da Verona, Vicenza, Treviso e Venezia, oltre naturalmente ai soci di Rovigo ed ai Padovani, in zona ponte di Ca' Morosini sull'Adige, (ore 10 pronti a pedalare) per poi fare Barbuglio, Lendinara, (lungo Adigetto) Villanova del Ghebbo e Fratta.

Ore 12 cerimonia con i Sindaci, accoglienza e sosta pranzo, poi al pomeriggio dopo la visita di Fratta, Badoera, e altre visite a musei e palazzi, proseguimento lungo il Canal Bianco verso Mulino del Pinzon, Pincara, Frassinelle, Arquà e Polesella.

Da Polesella (ore 16,30-17) si riprendono i bus+bici verso le proprie destinazioni; indicazioni più precise sul volantino ufficiale di presentazione della gita.

Difficoltà? Nessuna, il percorso pianeggiante e adatto ad ogni tipo di bici. ●

FIG1 Esempio di attraversamento di viabilità minore.



FIG2 Attraversamento ciclabile di viabilità principale



FIG3 Foto della segnaletica.



# ANELLO CICLABILE: A CHE PUNTO SIAMO?

Il 17 marzo ciclomanifestazione lungo gli argini dell'Adige per verificare a che punto si trova l'attesa opera

di **Alberto Bottacini**

**S**ono parecchi anni che si sente parlare della realizzazione dell'anello ciclo-pedonale lungo gli argini dell'Adige compresi tra il Ponte Rumor (a Porto San Pancrazio) e Ponte Perez (Zevio). L'Adige è diventato l'unica valvola di sfogo per un territorio, quello a sud di Verona, profondamente inquinato e lambito da zone densamente popolate. Sono quasi 60.000 le persone che vivono nei Comuni di San Giovanni, San Martino e Zevio. Se poi consideriamo che il percorso tocca le zone sud del capoluogo (San Michele e Porto San Pancrazio) ed è a poche centinaia di metri dal centro di Verona, possiamo facilmente capirne le potenzialità anche sotto l'aspetto turistico.

Le amministrazioni comunali hanno pian piano cominciato a far proprie le istanze che sparuti ma determinati ambientalisti e amici della bicicletta reclamavano da anni. In sinistra Adige, per primo il Comune di Verona ha realizzato la pista sterrata da Villa Buri al ponte di San Pancrazio.

In destra Adige, il Comune di San Giovanni Lupatoto ha realizzato (2007) i due chilometri di pista ciclabile sull'argine di sua competenza, tra la zona di Porto e Pontoncello. Zevio ha completato successivamente il tratto da Pontoncello al Ponte Perez continuando con lo sterrato iniziato da San Giovanni, e San Martino nel 2012 ha realizzato cinque chilometri e mezzo di pista asfaltata sull'argine compreso nel suo territorio.

L'anello tra i due ponti è quindi ora in

buona parte agevolmente percorribile e i tratti ancora troppo "brulli" sono ridotti (comunque da sistemare, non lasciamoli così!), tanto da pensare di proporre questo itinerario al più vasto pubblico di amici della bicicletta, della natura e della...storia. Certo! Non solo bici, ma anche natura e storia! Di qua e di là del fiume sono fiorite e stanno fiorendo realtà che hanno fatto e faranno emergere l'intera area a sud di Verona come un tesoro.

Il Porto di San Giovanni Lupatoto, dove fino al 1969 si poteva traghettare (speriamo anche in futuro), è diventato un parco ricreativo frequentatissimo.

Nella zona di Pontoncello si è creato un vero bosco golenale che i Comuni stanno trasformando in un parco naturalistico intercomunale. L'antica Villa Bernini Buri, con il suo Bosco, grazie ad una gestione privata illuminata è diventata un polo di integrazione multiculturale, di solidarietà

e di salvaguardia del verde che attira moltissimi veronesi alla ricerca di pace e natura.

Il FAI (Fondo per l'Ambiente Italiano) nel 2012 ha avuto in concessione dal Comune di Verona il Lazzaretto per realizzare il restauro delle opere sanmicheliane e per rendere fruibile tutta l'area verde.

La rete di canali e le centrali idroelettriche a nord di San Giovanni hanno assunto un interesse storico quali esempi di archeologia industriale che prima o poi verranno adeguatamente valorizzati, grazie anche ad uno studio che l'Università di Verona ha iniziato da due anni. Insomma gli elementi per rendere prezioso questo anello ciclabile sono tanti e ben variegati. Serve ancora uno sforzo da parte di tutte le associazioni e di tutti gli enti interessati: se lavoreremo con impegno avremo "sotto casa" una zona più viva, con persone che conosceranno e "vivranno" il proprio territorio in modo ecologico. ●



**FIG1** Colombarolo, la prima centrale idroelettrica della Provincia.





# 17 MARZO: SALVIAMO IL PAESAGGIO ATTO 1° - LA VALPOLICELLA

di Marco Tosi & Donatella Miotto

In Valpolicella in pochi decenni si sono costruite decine di aree industriali, una per ogni paese e paesino. Lo stesso si è fatto con le aree residenziali, allargando ogni frazione, con una continuità di cementificazione che unisce i paesi alla periferia di Verona, consumando un territorio con una forte vocazione agricola e rovinando un bene comune che è il paesaggio.

In Valpolicella negli stessi anni si è smantellato un trasporto pubblico che aveva una decina di stazioni ferroviarie.

Oggi quei treni soppressi sarebbero in grado di trasportare le migliaia di persone che ora si spostano solo in auto, intasando un sistema viario che non può essere espanso per limiti morfologici e ambientali. Muoversi in bicicletta in questo contesto è difficile, percorrere i pochi km che separano da Verona è un'impresa che pochi compiono.

Da anni chiediamo agli amministratori interventi a favore dei pedoni e dei ciclisti, ma pur cambiando le amministrazioni abbiamo solo dei tronchi di ciclabile, a

volte a destra e a volte a sinistra della strada provinciale, tra l'altro interrotti dalla tangenziale e in molti altri punti.

Per fortuna restano, e aumentano, le aziende agricole biologiche; e resistono alcune strade non ancora asfaltate che consentono alcuni spostamenti sicuri in bicicletta.

Intervista a:

**Daniele Todesco**  
Valpolicella 2000

**Perché questa manifestazione?**

Perché quotidianamente assistiamo all'assalto ad interi eco-sistemi e paesaggi. Pensiamo agli sbancamenti, alle cave, all'edificazione, al traforo delle Torricelle...

Nel regno del Recioto e dell'Amarone ci ritroviamo la bomba di Ca' Filissine, un cementificio obsoleto smaltitore di 122.000 tonnellate di rifiuti e possibile futuro co-inceneritore, ed oggi anche l'autorizzazione per un impianto a biomasse a San Pietro in Cariano.

Inoltre la monocoltura vitivinicola

dilagante pone ulteriori urgenze: dal recupero degli elementi di biodiversità all'affrancamento dalla chimica.

Ancora: la cementificazione sembra procedere come un'ineluttabile malattia degenerativa. C'è un bisogno quasi fisico di reagire per riprendersi il territorio.

**Come sarà organizzata la giornata?**

Il 17 marzo inviteremo tutti i cittadini a scendere nelle piazze e a percorrere strade e sentieri. Come cantava Gaber: "bisogna ritornare nella strada, per conoscere chi siamo".

Mettersi in marcia o inforcare la bicicletta non è più solo un modo di spostarsi, ma una visione della vita, l'espressione del futuro che vogliamo.

Sarà anche l'occasione per conoscere i vari punti critici e l'intrecciarsi dei movimenti, per declinare il bello e coniugare il futuro.

Una giornata di grammatica democratica, che avrà come primo teatro la Valpolicella, ma che vuole diventare un appuntamento annuale per comitati e as-

sociazioni che si impegnano nel territorio della Provincia.

## il programma?

Al mattino innerveremo la valle con una festosa carovana di biciclette che, a partire da Parona, verso le 10, si snoderà per 24 km, toccando alcune contraddizioni della Valpolicella: vigneti, ville, pievi, lottizzazioni, ripetitori, discariche, zone industriali.

Altri la percorreranno a piedi partendo da Balconi intorno alle 11. I due percorsi si incontreranno a Fumane dove ci sarà il pranzo e la festa..

## E dove assisteremo a una premiazione?

Alle 14 Alle 14 avrà luogo la cerimonia di assegnazione dei NoBel Awards 2013. Chiunque può presentare una o più candidature ai 5 NoBel: per la devastazione ambientale, l'inquinamento, la cattiva amministrazione...

Basta pubblicare su Facebook al gruppo "NoBel Verona" (oppure tramite una email a veronanobel@gmail.com) una fotografia dell'opera, la categoria o la persona/amministrazione da 'premiare', insieme a una scheda di 1500 caratteri.

Tutte le opere d'arte saranno esposte a Fumane e sarà il pubblico a scegliere i 5 vincitori con il metodo incontestabile del 'fischiometro'.

Cercheremo di coniugare la profondità con l'ironia, per provare a scardinare i molteplici silenzi.

Intervista a:

## Alberto Sperotto Comitato cittadini contro il collegamento auto- stradale delle Torricelle

**Anche il Comitato che si oppone al passante nord aderisce a questa manifestazione. Perché?**

È una grande occasione poter candidare al NoBel un'opera dalle caratteristiche autostradali che, grazie a ben tre viadotti e uno svincolo nel parco dell'Adige dove dovrebbero passare 20 milioni tra auto e camion, permetterà di "godere una nuova prospettiva sul borgo antico di Parona". Lo facciamo innanzitutto per dare soddisfazione all'assessore Corsi, così attento agli aspetti architettonici ma anche a quelli ambientali, tanto che nel progetto della sua grande opera è scritto che "è dimostrato che gli animali sia volatili che terricoli si abituanano decisamente in fretta al traffico veicolare, comprendendo che gli automezzi non costituiscono per essi un pericolo reale finché stanno a qualche distanza;( ...) sotto ai viadotti si possono trovare nidi di rondone, lepri ed altri animali, a dimostrazione di quanto affermato sopra, come se la natura dopo pochissimo tempo continuasse a fare il suo corso."

Sarà difficile scegliere se candidare l'opera nella categoria ambiente o architettura!

**Ritenete ancora che il traforo si possa davvero fermare?**

Non solo i lavori non sono ancora partiti, ma la convenzione non è stata ancora firmata. Ad oggi, quindi, il passante "è fermo" e abbiamo procurato un ritardo di 40 mesi. Se firmeranno, la strada sarà ancora molto lunga. Bisognerebbe forse chiedere agli altri se hanno ancora possibilità di iniziare i lavori del passante...

**Eppure ci sarà certo anche in Valpolicella chi ritiene che il passante nord possa alleggerire il traffico della zona....?**

Possiamo anche credere alla favola dei rondoni e dei leprotti, ma di fatto un'autostrada extraurbana non può essere la soluzione a una congestione urbana. Va comunque considerato che il tracciato del passante incrocia quello dell'alta velocità (povera Parona) e che quindi il collegamento con la Valpolicella non potrà essere realizzato prima della TAV: nel 2026. Ammesso che si faccia, visti i dubbi sui 53 milioni di finanziamento da parte della Serenissima.

**Che soluzioni proponete per la mobilità in Valpolicella?**

Basta andare nelle grandi città (come Roma e Milano) dove ci sono tante e grandi arterie per capire che non sono le strade la soluzione alla congestione. Dobbiamo poter contare su valide alternative all'uso dell'auto, come l'utilizzo della linea ferroviaria per una metropolitana di superficie dalla Valpolicella, con un parcheggio scambiatore a Parona e un servizio di trasporto rapido di massa verso la città.



**FIG1** Simulazione, nel progetto technical, del viadotto di Parona. Mancano i rondoni e i leprotti... e Parona.



**FIG2** Sovrapposizione del tracciato della tav (o tac) con quello del passante.

# ASSEMBLEA ANNUALE ADB SI RIPARTE DALLA NUOVA SEDE

Approvato il bilancio economico e annunciato il trasferimento in piazzetta S.Spirito

di Francesca Gonzato & Giorgio Migliorini

Come al solito il primo punto all'ordine del giorno è stata l'approvazione del bilancio: Cesare, il nostro tesoriere, l'ha illustrato ricordando che le grandi voci di spesa sono la sede e la rivista Ruotalibera, ma sottolineando anche che grazie alle tessere dei soci e ai contributi degli sponsor il saldo rimane positivo.

E' seguita l'illustrazione da parte del presidente delle attività svolte nel 2012 e del programma per il 2013. Migliorini ha commentato le tante iniziative che sono andate bene, hanno visto una larga partecipazione dei soci e hanno ottenuto risonanza mediatica.

Ha poi commentato la recente svolta avvenuta nei rapporti con l'amministrazione comunale, che per la prima volta ha chiesto l'opinione degli Adb a proposito della sistemazione della ciclabile di corso Porta Nuova.

Solo col tempo si vedrà se ne verranno risultati concreti per un miglioramento della ciclabilità urbana.

Il presidente ha poi annunciato il prossimo spostamento di sede in piazzetta Santo Spirito: sarà più grande e accogliente.

I presenti si sono poi divisi in quattro gruppi che hanno riflettuto animatamente sui temi più importanti dell'associazione: rapporti con l'amministrazione cittadina, iniziative e ciclomaniestrazioni, comunicazione integrata, gite e ciclovacanze.

In evidenza alcuni punti: coinvolgere sempre più soci a sostegno delle tante iniziative, intensificare i rapporti con le scuole per un lavoro formativo rivolto alle nuove generazioni, attirare i giovani con iniziative adatte a loro, sfruttare al meglio e in modo integrato tutti i mezzi di comunicazione di cui disponiamo (rivista, mailing list, sito, social network).

**TAB1 Rendiconto economico Amici della Bicicletta Onlus 2012**

PROVENTI E RICAVI		COSTI E ONERI	
Proventi Istituzionali		Attività Istituzionali	
Quote associative 2011	25.540,00	Acquisti - spese di stampa	15.386,86
Quote associative 2012	5.288,00	Spese postali e valori bollati	2.409,70
Contributi da soci	125.062,30	Altri acquisti	3.045,96
Contributi da enti pubblici	0,00	Spese iniziative istituzionali	2.989,76
Ns servizi	265,00	Contributi associativi Fiab	14.462,00
Liberalità	511,00	Contributi altre sezioni Fiab	310,00
<b>Attività connesse e accessorie</b>		Spese gite e viaggi	117623,73
Proventi per gadgets	1.199,00	Contributi altre ass e onlus	0,00
Proventi per prodotti	523,00	<b>Atti. connesse e accessorie</b>	752,29
Proventi per spazio pubbl	13.744,25	<b>Costi ed oneri generali</b>	8698,61
Intr. finanziari Interessi attivi	1,14	<b>Oneri finanziari e fiscali</b>	2715,04
<b>Totale proventi e ricavi</b>	<b>172.133,69</b>	<b>Totale costi e oneri</b>	<b>168.393,95</b>

**TAB2 Rendiconto economico Amici della Bicicletta Onlus 2012**

ATTIVO		PASSIVO	
Proventi Istituzionali		Attività Istituzionali	
Disponibilità liquide	41.771,33	Debiti	15.386,86
Attivo circolante	18.841,70	Fondi per oneri e rischi	0,00
Immobilizzazioni	3.481,32	Totale passivo	7.779,76
		Riserve patr al 01.01.2012	52.457,90
		Avanzo di gestione es 2012	3.856,69
<b>Totale attivo</b>	<b>64.094,35</b>	<b>Totale a pareggio</b>	<b>64.094,35</b>

**TAB3 Ragguaglio tra rendiconto economico e stato patrimoniale**

Proventi e ricavi	172.133,69	Costi ed oneri	168.393,95
Rim finali di magaz	5.999,95	Rim finali di magaz	5.883,00
		Avanzo gestione	3.856,69
<b>Totale a pareggio</b>	<b>178.133,64</b>	<b>Totale a pareggio</b>	<b>178.134,64</b>

E' stato infine eletto il direttivo del 2013, che vede qualche dolorosa defezione ma anche un rientro e due

neo componenti a svecchiare un po' la dirigenza. Gran finale a tarallucci e vino, come si conviene.

# MARCO TOSI, CICLISTA A TUTTO TONDO

Presentiamo il 2° premiato con l' "Amico della Bicicletta 2012"

di Luciano Lorini & Aldo Ridolfi

**N**on occorrono tante parole per presentare Marco Tosi. Di carattere schivo e riservato, è in realtà un vero personaggio per via delle scelte quotidiane che da anni porta avanti con determinazione e coerenza.

Le motivazioni del premio "Amico della Bicicletta 2012", consegnatogli dal presidente Giorgio Migliorini in occasione della festa di Ruotalibera del novembre scorso, sono piuttosto eloquenti e non richiedono ulteriori dettagli: vi invitiamo a leggerle.

Marco è un vero testimone della bicicletta, un alfiere del pedale.

Ci auguriamo che il suo entusiasmo si espanda e contagi molti altri soci, soprattutto giovani. Buona strada!

## Marco Tosi

Classe 1955, nato e residente a Tregnago, Marco Tosi è un appassionato ciclista dal 1987. Sviluppa la sua passione su versanti diversi che ancor oggi a molti osservatori appaiono in contrasto, ma che



in lui convivono armoniosamente in assoluta naturalezza: la pratica sportiva, il cicloturismo e l'uso quotidiano.

Da subito infatti concepisce la bicicletta come attività sportiva, partecipando a gare amatoriali e a randonné di ogni chilometraggio. Difficile e inutile farne anche un

**> 50 chilometri al giorno per recarsi al lavoro; da 25 anni, tutti i giorni, con ogni tempo**

riassunto; vale però la pena ricordare che ha partecipato alla massacrante Parigi-Brest-Parigi di ben 1230 chilometri, percorsi senza soluzione di continuità.

Accanto a questo aspetto Marco sviluppa anche la passione per il cicloturismo, ovviamente senza auto al seguito.

I viaggi più impegnativi li ha compiuti assieme all'amico Aldo e al cugino Paolo. Tra le molte mete raggiunte, ricorda con particolare piacere quando nel 2001 ha pedalato fino a Cabo da Roca, il punto più occidentale del continente europeo.

Inoltre si è preso la soddisfazione di raggiungere più volte e con compagni diversi Lourdes, anche se tra tutte Marco cita sempre con orgoglio quella in cui ha raggiunto il santuario ai piedi dei Pirenei in tandem con sua moglie Graziella.

Ma l'aspetto forse più interessante e certo di fortissima attualità, per le implicazioni ideali che questa scelta sottende, riguarda l'uso quotidiano della bicicletta. In piena civiltà dell'automobile, in tempi ancora lontani dalla crisi odierna, dal 1987 inizia a recarsi al lavoro (presso le Officine Grandi Riparazioni di Porta Ves-covo) pedalando.



FIG1 Marco Tosi, il Ciclista Illuminato

Dapprima timidamente, ma già a partire dall'anno successivo con una continuità sbalorditiva, percorre il tragitto di 25 + 25 chilometri per 5 giorni alla settimana e per tutto l'anno lavorativo. Attualmente parte da Tregnago alle 4.30 del mattino e, nei mesi invernali, torna che è quasi buio. Questo accade d'estate e d'inverno, con la pioggia e talvolta anche con la neve. Di questo aspetto si è interessata anche Telearena.

Marco con gli anni si è specializzato nell'uso di indumenti razionali ed efficaci soprattutto per difendersi dal freddo e dalla pioggia e nell'adozione di ogni aggeg-gio per rendersi visibile: fari, faretto, luci intermittenti, luce sul caschetto, catarifrangenti alle braccia e alle gambe, tanto che egli sente di assomigliare più ad un albero di Natale in movimento che a un ciclista.

E, dopo due investimenti, si è specializzato anche nella psicologia dell'automobilista, imparando a prevedere le mosse delle auto e segnalando ogni sua intenzione anche quando questo non è previsto dal codice della strada.

Quest'anno con ogni probabilità raggiungerà i 24.000 chilometri percorsi.

Gli Amici della Bicicletta di Verona sono orgogliosi di annoverare Marco tra i loro soci e considerano un onore conferire il premio Amico della Bicicletta 2012 a un testimone tanto autorevole.

**> Bici sportiva, cicloturismo e utilizzo quotidiano: versanti diversi, solo apparentemente in contrasto**

# CICLOFFICINA DI VERONA E PREVENZIONE AI FURTI DI BICI:

Il progetto Liberalabici

di Varanini Niccolò & Silvia Salvaro

**A** chi non è successo di fare un giro in centro città, andarci con la propria bella bicicletta, legarla da qualche parte e poi, tornando a riprenderla, non trovarla più? Sono attimi spiacevoli, in cui pur di non affrontare la realtà si arriva a dubitare persino delle proprie facoltà mnemoniche: ma l'avevo davvero legata qui?

E invece purtroppo la verità è una: qualcuno ha rubato la nostra bicicletta.

C'è chi a Verona si adopera per con-

trastare il fenomeno dei furti di bici, primi tra tutti gli Amici della Bicicletta.

Noi dell'associazione Azioni a Catena abbiamo voluto contribuire con un progetto intitolato Liberalabici.

E' infatti un' iniziativa che si pone come fine la prevenzione ai furti di bici, attraverso la sensibilizzazione e la formazione sul tema. Il progetto è nato all'interno dell'associazione, in particolare nell'ambito della Ciclofficina popolare.

La ciclofficina è un laboratorio fornito di spazio e attrezzi dove ognuno può riparare da solo la sua bici o costruirne una partendo dal telaio con pezzi di recupero.

Se non si possiedono le conoscenze necessarie, niente paura: c'è chi è disposto ad insegnarti, perchè magari ha provato a farlo prima di te.

L'associazione, oltre alla ciclofficina, promuove altri progetti: la Sartofficina, un Gruppo d'Acquisto Solidale e Ortiche... (ortichecrescono.it), progetto che tratta il tema del recupero di terreni urbani incolti a scopo agricolo.

Ciò che accomuna tutti questi progetti sono i principi di fondo, che hanno a che vedere con il protagonismo e

l'autoproduzione, con la gestione collettiva di beni e spazi e la condivisione di saperi e materiali, con la cura dell'ambiente e del mondo in cui viviamo.

Ma non solo. Infatti nello statuto e nel manifesto dell'associazione uno degli obiettivi è la promozione della mobilità ciclabile e il furto delle biciclette va a scoraggiare sicuramente l' utilizzo delle due ruote nei piccoli e grandi spostamenti quotidiani.

Per questo in maniera spontanea all'inizio di settembre 2012 alcuni di noi hanno cominciato a pensare di poter fare qualcosa di concreto per contribuire alla lotta contro questa vera e propria piaga. Il tutto si è poi concretizzato quando, grazie alle idee raccolte,

abbiamo presentato e vinto un progetto all'interno del Programma "Gioventù in Azione" promosso dall'Unione Europea.

Grazie ai fondi e allo stimolo che ci ha dato siamo quindi passati dalla teoria alla pratica. Abbiamo cominciato a muoverci su diversi fronti mantenendo sempre presente il nostro obiettivo e informandoci sul tema. Con la collaborazione di un giovane e competente regista, Pittaluga Riccardo, abbiamo prodotto un video scherzoso (ma non troppo) nel quale evidenziamo

**> E' un laboratorio fornito di spazio e attrezzi dove ognuno può riparare da solo la sua bici o costruirne una partendo dal telaio con pezzi di recupero.**



FIG1 MAI legare solo la ruota!

Progetto finanziato dall'Unione Europea  
Programma Gioventù in Azione  
con il patrocinio di  
Comune di Verona  
con la collaborazione di  
LIBERA la BICI  
a cura di  
azioni a catena  
associazione culturale

## MA CHE LUCCHETTO DEVO USARE?!

Spesso chi subisce un furto di bicicletta sottovaluta la qualità del lucchetto con cui l'aveva assicurata. Ma che lucchetto usare? Evitate catene di filo di ferro intrecciato e scegliete piuttosto catene in acciaio a maglie quadre cementate.

Per aprire questi lucchetti infatti il ladro dovrebbe munirsi di un flessibile.

In alternativa hanno una buona efficacia anche i lucchetti ad arco.

Tutto il resto è caldamente sconsigliato.

E anche se il costo del lucchetto a volte è maggiore di quello della bici, non esitate: è un investimento da fare senz'altro. ●



FIG2 Rastrelliera modello Verona: il miglior supporto per legare la propria bicicletta



FIG3 Durante le riprese del video del progetto

l'importanza di prevenire i furti legando correttamente la bici ed implicitamente mettiamo in chiaro che i furti di biciclette ci rendono tutti vittime ma che acquistare bici rubate ci rende complici. Potete trovare il video sul nostro sito [www.azioniacatena.it](http://www.azioniacatena.it), sulla pagina [facebook/azioniacatena](https://www.facebook.com/azioniacatena), sul canale [Youtube.it](https://www.youtube.com/channel/UC...) e [Vimeo](https://www.vimeo.com/...).

Inoltre per diffondere in maniera più capillare le informazioni abbiamo individuato i più frequenti errori che si possono fare legando una bici e, in base a questi, prodotto un volantino a forma di lucchetto (che trovate allegato alla rivista) da lasciare sulle biciclette legate in malo modo.

Invitiamo tutti voi a contribuire lasciandolo su una bici mal-legata.

Per noi che giriamo spesso in bici non sarà difficile individuarla!

Per non lasciarvi sguarniti, ecco dei consigli da seguire quando andate a fare la spesa, andate al lavoro o semplicemente a mangiare un gelato con la vostra bicicletta e per ritrovarla nel posto dove l'avete lasciata:

- Legate sempre, sempre, sempre la vostra bicicletta
- Fate passare la catena all'interno di uno dei triangoli del telaio e cercate di legare

anche almeno una delle due ruote.

- Controllate sempre che il supporto a cui legate la bici sia sicuro. Preferite sempre i portabici comunali modello Verona.
- Se è un palo accertatevi che non si possa sfilare dal terreno e che sia alto. Tenete presente che in università in via San Francesco c'è un parcheggio biciclette di ateneo, coperto, videosorvegliato, con ingresso a badge e gratuito.
- Usate una catena di buona qualità. Ricordate poi che il lucchetto è spesso il punto più debole della catena! Una catena massiccia già un ottimo deterrente per un ladro occasionale e costringerà un ladro esperto a esporsi per un tempo maggiore durante il furto.
- Trovate un luogo ben illuminato e frequentato per lasciare la bici. Questo scoraggerà i ladri. Se vedete qualcuno che ruba una bicicletta chiamate subito la polizia o i carabinieri! L'indifferenza è uno dei migliori complici dei ladri.

Se nonostante tutto questo vi ruberanno la bici fare denuncia fondamentale.

E' sufficiente andare dai Carabinieri, dai Vigili Urbani, o in Questura. Se possibile allegate una foto della bicicletta e includete quanti più dettagli possibili (colore, accessori come parafranghi, pic-

coli danni e graffi alla vernice che solo voi conoscete) in modo che se la bici fosse ritrovata possa essere ricondotta a voi. Troverete maggiori informazioni sul sito della Polizia Municipale di Verona: c'è un modulo apposito.

Il progetto si concluderà il 17 Marzo 2013 quando in sala Elisabetta Lodi organizzeremo un pomeriggio per festeggiarci un po' ma soprattutto per tenere un grande gioco a premi nel quale i partecipanti potranno vincere attraverso gare di creatività biciclette liberate da cantine – e quindi di sicura lecita provenienza – e risistemate in ciclofficina.

L'iniziativa e la ciclofficina si pongono quindi come valida alternativa per il disincanto del mercato nero, sempre troppo florido per quanto riguarda le bici usate. Inutile dire che ci saranno musica, cibo (e ovviamente biciclette) e che siete tutti invitati. E' utile iscriversi per partecipare: sul sito [www.azioniacatena.it](http://www.azioniacatena.it) e [www.facebook.com/azioniacatena](https://www.facebook.com/azioniacatena) ci sono regolamento e foto delle bici disponibili. ●

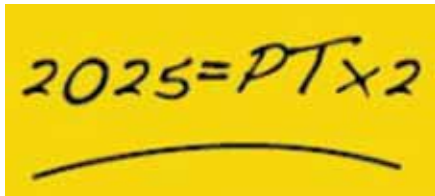
### Links:

[www.azioniacatena.it](http://www.azioniacatena.it)

[facebook.it/azioniacatena](https://www.facebook.com/azioniacatena)  
[ortichecrescono.it](https://www.ortichecrescono.it)

# PTX2. OBIETTIVO RADDOPPIO

Necessario raddoppiare la quota di mercato del trasporto pubblico nel mondo entro il 2025



di Luciano Lorini

**C**ome risparmiare vite umane ed energia, riducendo le emissioni inquinanti e creando occupazione? “Col trasporto pubblico: la soluzione verde intelligente”.

E' la convinzione sulla quale l'UITP, l'autorevole organismo che mette in rete operatori, amministratori, ricercatori e industrie che si occupano di trasporto pubblico, ha sviluppato la campagna PTx2, ovvero il raddoppio delle attuali quote di mercato del Trasporto Pubblico (PT) nel mondo entro il 2025. UITP, con oltre 3.400 membri da 92 paesi, è la maggiore autorità internazionale per la condivi-

sione di conoscenza e buone pratiche, nonché il promotore dell'innovazione nel campo dei trasporti pubblici. In Italia sono iscritti a UITP oltre 150 soggetti. Nell'elenco compare anche la nostra ATV.

Tutte le previsioni demografiche indicano che nel 2025 il 60% della popolazione mondiale, circa 4,5 miliardi di persone, vivrà in contesti urbani.

**> Il raddoppio della quota di trasporto pubblico permetterebbe di scollegare la crescita della mobilità nelle aree urbane dalla crescita dei relativi costi ambientali e sociali**

La mobilità urbana crescerà del 50% rispetto a soli vent'anni prima e, mantenendo la crescita secondo i modelli attuali, il numero di spostamenti individuali motorizzati crescerà di almeno l'80%. In questo scenario l'impronta ecologica della mo-

bilità urbana diventerà progressivamente evidente.

**COME È POSSIBILE?**

PTx2 significa triplicare il numero degli spostamenti con il TP evitando una crescita di spostamenti con il mezzo privato.

Raccogliere questa sfida richiede un'attenta combinazione di elementi complementari che si supportino reciprocamente, rafforzando il piano nel suo insieme:

- Far corrispondere i servizi alle attese dei nuovi stili di vita;
- Sviluppare una nuova cultura d'impresa;
- Assicurare adeguato e stabile supporto economico;
- Integrare il TP con altre politiche urbane;
- Implementare strategie di gestione della domanda.

bilità urbana diventerà progressivamente evidente.

Il consumo energetico per il trasporto urbano e le conseguenti emissioni di gas serra aumenteranno di circa il 30%, spingendo in direzione opposta agli sforzi richiesti per raggiungere gli obiettivi di limitare il riscaldamento globale a 2°C.

Anche l'incidentalità aumenterà del 30%, raggiungendo nel 2025 i 500.000 decessi.

Decisamente preoccupante. (fonte UITP, sulla base del Modello di Mobilità elaborato dalla International Energy Agency). Il trasporto pubblico è essenziale per la salvaguardia della qualità della vita nelle città e per guidare la ricrescita verde.

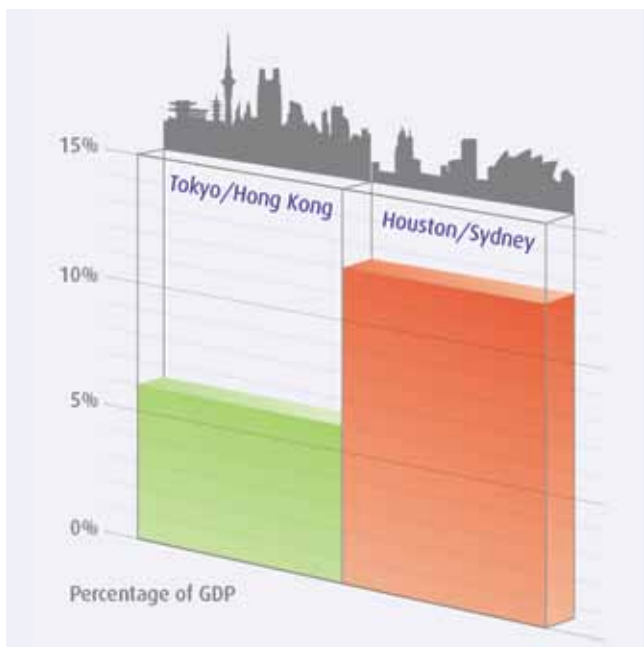
Il raddoppio della quota di trasporto pubblico (PTx2), anche solo mantenendo l'attuale quota di pedonalità e ciclabilità, permetterebbe di scollegare la crescita della mobilità nelle aree urbane dalla crescita dei relativi costi ambientali e sociali.

Con PTx2 il consumo energetico per gli spostamenti urbani e le relative emissioni crescerebbero solo marginalmente, risparmiando circa 170 milioni



**FIG1** Il tempo medio necessario a 500.000 persone per recarsi al lavoro varia dai 20/25 minuti in città con un'alta quota di trasporto pubblico, pedonalità e ciclabilità come Monaco e Singapore, ai 55/70 minuti in città come Houston o Melbourne, che si affidano massicciamente all'auto privata.

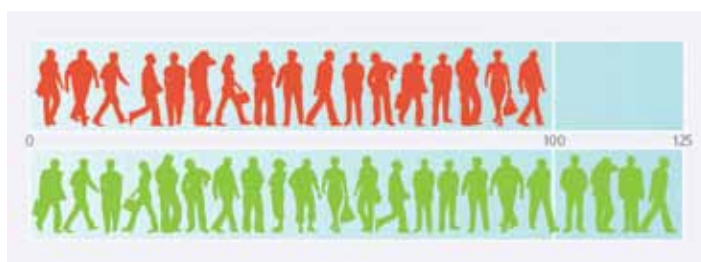




**FIG2** Nelle città con un'alta quota di trasporto pubblico, pedonalità e ciclabilità, il costo degli spostamenti per la comunità è dimezzato rispetto alle città dove questa quota è bassa. Il costo dei trasporti rappresenta solo il 6% del Pil locale a Tokio e a Hong Kong, ma più del 12% a Houston o Sidney. Il risparmio per questa migliore efficienza è stimato in 2.000€ l'anno per abitante



**FIG3** Per trasportare 50.000 persone all'ora in una direzione occorre:  
 - una sezione stradale di 175m se usata esclusivamente da automobili  
 - una sezione stradale di 35m se riservata esclusivamente ai bus  
 - una sezione stradale di 9m se usata solo da sistemi tranviari



**FIG4** Il trasporto pubblico crea il 25% di occupazione in più rispetto alla stessa quota di investimenti effettuati per costruire strade o autostrade.

di tonnellate equivalenti di petrolio ed evitando l'emissione di circa 550 milioni di tonnellate equivalenti di CO2 rispetto a quelle ipotizzabili in uno scenario di crescita con il modello attuale.

Di pari passo con lo sviluppo tecnologico, il raddoppio della quota di trasporto pubblico giocherebbe un ruolo significativo nel rallentamento delle emissioni di gas serra da parte del settore dei trasporti in generale.

Raddoppiare lo share dei trasporti pubblici significherebbe anche la riduzione del 15% degli incidenti mortali, contro un aumento degli stessi del 30% con l'attuale modello di sviluppo.

Ci sarebbero anche forti benefici in termini di salute. Assunto infatti il grande ruolo della pedonalità, della ciclabilità e del trasporto pubblico nello scenario PTx2, la mobilità quotidiana da sola fornirebbe l'occasione per quei 30

minuti di esercizio fisico raccomandato dall'OMS, riducendo del 50% il rischio di obesità e malattie cardiovascolari.

La creazione di nuovi lavori "verdi" sarebbe un ulteriore beneficio: il numero di posti di lavoro nel settore trasporti pubblici raddoppierebbe entro il 2025 fino a 14 milioni.

Per consentire un'adeguata capienza e facilitare la mobilità nelle città del 2025 saranno ovviamente necessari investimenti.

Lo scenario PTx2 dimostra chiaramente i benefici degli investimenti nel trasporto pubblico. I costi in caso di non intervento saranno ben più alti.

Ogni attore, nello scenario della mobilità pubblica deve quindi farsi avanti e affrontare la sfida responsabilmente, considerando le ovvie differenze e sfaccettature.

Esistono infatti variabili dipendenti dalla latitudine, dai fattori specifici di

crescita della popolazione, dalle dimensioni degli impianti viabilistici urbani e dalla possibilità o meno di ampliarli in modo sostanziale (a Verona, per esempio...).

Ma tutte le analisi sono concordi nel riportare drastici miglioramenti negli indici della qualità di vita a fronte dell'incremento delle quote di mobilità riservate al trasporto pubblico.

Il fine è senz'altro ambizioso, ma non irrealistico: molte città hanno già raccolto la sfida e stanno lavorando su questa strada, in linea con le loro specificità politiche, geografiche e storiche.

Come amministratori, operatori, cittadini o semplici abitanti di questo piccolo mondo, non possiamo ignorare tale proposta.

### Links:

- sito istituzionale: [www.uitp.org](http://www.uitp.org)
- sito istituzionale: [www.ptx2uitp.org/content/ptx2-project](http://www.ptx2uitp.org/content/ptx2-project)
- Immagini tratte da: [www.ptx2uitp.org/sites/default/files/UITP-PTstrategy\\_fullbrochure-EN.pdf](http://www.ptx2uitp.org/sites/default/files/UITP-PTstrategy_fullbrochure-EN.pdf)

# NO ALLA SVENDITA DELL'ARSENALE!

I cittadini si oppongono al progetto che consegna ai privati questo nostro bene pubblico

a cura di **Valeria Rigotti**

**F**ermare il progetto di privatizzazione dell'Arsenale di Verona e avviare da subito il recupero e la messa in sicurezza dell'area: questi, insieme alla realizzazione di un grande parco urbano, sono gli obiettivi della Petizione promossa dal Comitato Arsenale Verona.

L'Arsenale asburgico – secondo per grandezza solo a quello di Vienna – corre il serio rischio di essere trasformato in un centro commerciale e dirigenziale.

Ma un'alternativa esiste!

Come ha dimostrato il Comitato, con le risorse economiche già a disposizione del Comune è possibile dare inizio da subito ai lavori di messa in sicurezza e di restauro parziale. Tali interventi restituirebbero alla cittadinanza questa grande area verde a ridosso del centro.

Il Comitato Arsenale Verona è stato fondato nel dicembre 2012 su iniziativa di alcuni cittadini veronesi sensibili alla sorte di questo meraviglioso esempio di architettura asburgica, che da troppo tempo giace inutilizzato nel pieno centro cittadino. L.S.

***Pubblichiamo l'appello che il Comitato ha rivolto allo storico dell'arte Salvatore Settis***

*Egregio Professor Settis,*

sottopongo alla Sua attenzione un caso esemplare di svendita di un complesso storico di proprietà pubblica.

Si tratta dell'Arsenale di Verona costruito dagli austriaci a metà '800, su un'area di circa 63.000 mq a ridosso del centro storico. Il complesso, secondo per importanza solo a quello di Vienna, è giunto quasi integro fino ad oggi soprattutto grazie alla

presenza al suo interno dell'esercito fino al 1994 e al suo status, cessato di recente, di demanio militare. Successivamente è stato gestito dal Comune di Verona, ma solo da un paio di anni è entrato a far parte del patrimonio comunale.

Nei vent'anni di gestione comunale gli edifici dell'Arsenale sono stati sotto-utilizzati e trascurati.

Sorvolo sulla scarsa manutenzione di questi anni, per accennare soltanto al concorso internazionale per il recupero dell'ex-Arsenale del 1999 e al progetto vincitore dell'Architetto Chipperfield, accantonato cinque anni fa dal sindaco Tosi perché definito troppo costoso.

Nel frattempo però il degrado degli edifici non si è fermato.

L'attuale amministrazione municipale,

sindaco Tosi in testa, non ha trovato risposta migliore al degrado dell'Arsenale che far propria una proposta di finanza di progetto volta di fatto a privatizzare gran parte del complesso.

Secondo questa proposta, in cambio del recupero di tutta

l'area, due terzi degli edifici verrebbero ceduti a privati per un numero ancora imprecisato di anni (forse 99 rinnovabili!), con la libertà di trasformarli in negozi e uffici e di rivenderli a terzi.

Al Comune rimarrebbero solo le aree esterne e il resto degli edifici, le une e gli altri gravati da pesanti vincoli di destinazione d'uso e da servitù di passaggio degne di un condominio.

Il Comitato per l'Arsenale, fondato nello scorso dicembre da un gruppo di cittadini veronesi, ha promosso una petizione per informare la popolazione di tale scempio e per fermare l'iter di approvazione di questo progetto palesemente contrario all'interesse



pubblico. Nella petizione viene anche auspicato l'inizio di un processo di recupero dell'area che mantenga proprietà e uso in mano pubblica, utilizzando le risorse economiche già a disposizione del Comune.

Oltre che per metterLa a conoscenza di questa situazione, Le scrivo per chiederLe, qualora ritenga condivisibile quanto sostenuto dal Comitato, una pubblica presa di posizione contro questo progetto dell'amministrazione veronese. Il Suo intervento ci aiuterebbe sicuramente a risvegliare l'attenzione pubblica e a guadagnare l'interesse della stampa nazionale.

*Distinti saluti*

*Arch. Luca Speziali*

### Links:

Per maggiori informazioni e firmare la petizione: ; [svenditaarsenale.wordpress.com](http://svenditaarsenale.wordpress.com)

# Plumcake vegetale

di Paolo Pigozzi

**L**e giornate si sono allungate e le uscite di 1-2 ore lasciano spesso il posto a gite più lunghe e gratificanti. D'obbligo la sosta gastronomica di metà giornata. Per stupire i vostri colleghi di pedalate annunciate che stavolta, al posto del solito panino con salumi e formaggi, mangerete... ceci.

L'atmosfera di incredulità e di dissimulata commiserazione si dissolverà presto al cospetto della meraviglia che estrarrete dalla borsa.

E mentre offrirte qualche assaggio di questo delizioso plumcake preparato con farina di ceci, potrete sussurrare ai vostri commensali alcune delle proprietà nutrizionali dei ceci.

Che non sono trascurabili, anche per i cicloturisti.

Cento grammi di farina di ceci contengono circa 55 g di carboidrati (facilmente utilizzabili come energia dai muscoli), 22 g di proteine, 5 g di grassi (in buona parte insaturi), 14 g di fibre (che rendono più stabile la glicemia dopo il pasto), sali minerali (calcio, ferro, fosforo, potassio indispensabili per il metabolismo) e vitamine (A e B).

Tra l'altro la farina di ceci è la materia prima di molte focacce e preparazioni tradizionali (come la farinata e la panissa nell'area ligure-toscana e le panelle palermitane) che a loro volta sono utilizzabili come ottime farciture di panini energetici. ●

## INGREDIENTI

Farina di ceci	200 g
Acqua	650 ml
Carote piccole	3
Cipolla	1
Spicchio d'aglio	1
Cucchiaini di olio extra vergine d'oliva	5
Cucchiaino di curry (1)	1
Sale	

(1) oppure, di curcuma o, in alternativa, 2 cucchiaini di semi di cumino o di rosmarino fresco tritato

## PREPARAZIONE:

Pulite le carote e grattugiatele. Affettate la cipolla. Tritate finemente l'aglio. Mettete tutte le verdure in una padella con 3 cucchiaini d'olio e gli aromi. Fate ammorbidire a fuoco basso per un quarto d'ora. Nel frattempo sciogliete la farina di ceci in acqua fredda salata (aggiungete l'acqua poco a poco per evitare la formazione di grumi). Fate cuocere questa polentina a fuoco basso, sempre mescolando, fino a che si sia ben addensata (5 minuti dovrebbero bastare). Spegnete il fuoco. Aggiungete le verdure, altri 2 cucchiaini d'olio e regolate di sale. Ungete uno stampo rettangolare di alluminio (meglio se stretto e alto) e versateci il composto. Infornate a 180°C per 30-40 minuti. Preparatelo il giorno prima della gita (non è necessario tenerlo in frigo). Non dimenticate una carota cruda da sgranocchiare.





## El canton del Bepo - Pericoloso sara' lei!!!

Stavo scrivendo un pezzo sulla gioia che dà l'andare in bicicletta e sui dubbi che mi assalgono ogni volta che vedo un ciclista rabbuiato, quando è uscita la notizia-bomba: andare in bicicletta è più pericoloso che andare in motorino. Il nostro Edoardo Galatola ha risposto da par suo, con ironia e precisione, evidenziando le castronerie contenute nell'articolo, apparso, naturalmente, in una rubrica dedicata al mondo dei motori. Ma permettete anche a me (non potete impedirmelo ☺) di fare qualche considerazione.

Noi ciclisti quotidiani e con decennale anzianità nel settore, avendo iniziato da giovani, sappiamo bene di rischiare la vita ogni volta che usciamo di casa in bicicletta o a piedi, specialmente quando affrontiamo un incrocio o attraversiamo le strisce pedonali.

Lo sappiamo così bene che da più di trent'anni lottiamo per avere maggiore ciclabilità e maggiore sicurezza.

Questa rivista ne è testimone fedele.

Ma noi ciclisti quotidiani, sempre più accaniti, sappiamo altrettanto bene che la bicicletta ci salva e ci migliora la vita. Tra di noi ci sono molti testimoni diretti, fra cui il sottoscritto. Ai numeri dei morti ammazzati sulle strade pubblicati sui giornali bisognerebbe aggiungere quelli delle vite salvate grazie al movimento, e alla bicicletta in particolare, e quelli delle vite perse a causa della sedentarietà di chi si muove solo a motore.

E sopra il conto metterei anche i morti e i malati da inquinamento e le ore di vita perse a causa del traffico.

“Siam mica qui a contare i morti col pallottoliere”!

Come direbbe un noto politico italiano.

Oggi abbiamo il computer ed Internet. I dati veri sulla pericolosità dei mezzi di trasporto ce li troviamo da soli.

Ma se, dopo tanto ragionare, proprio volete che vi dica tutta la verità, io vado in bicicletta soprattutto perché mi piace...da morire.



f a r m a c i a  
**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

unicef

ACP

IBFAN