



La giunta Tosi è a favore o contro la bici?

Ladri di biciclette?

di Paolo Fabbri

In questi mesi abbiamo incontrato diversi esponenti della maggioranza di centro destra. Fra gli altri ci hanno ricevuti gli assessori Tosato (strade), Sboarina (ambiente) e Corsi (traffico). Sono stati tre incontri interlocutori, tutti molto brevi, durante i quali abbiamo posto l'esigenza di momenti di confronto sulle questioni che ci premono. Ci è stata assicurata ampia disponibilità. Tuttavia questo non basta a rassicurarci.



Nelle stesse settimane durante le quali noi ci davamo da fare per stabilire questo confronto, gli stessi assessori annunciavano l'intenzione di adottare, o adottavano, diversi provvedimenti oggettivamente penalizzanti per i ciclisti veronesi (vedi riquadri) e sui giornali altri esponenti della maggioranza davano vita ad uno stillicidio di dichiarazioni e azioni contro la ciclabilità.

(continua alle pag 2 e 3)

Ladri di biciclette?

(segue da pag 1)



Tutto questo ci preoccupa e fa nascere il sospetto, alimentato anche da una spiacevole esperienza in seconda

circoscrizione (ci siamo andati per la vicenda di via Cesiolo), che alcuni esponenti del centro destra considerino la bicicletta tra i simboli della amministrazione appena sconfitta e di un ambientalismo ideologicamente lontano e mal sopportato. E che ci sia, nei confronti di chi si ostina a chiedere provvedimenti a favore dei ciclisti, più voglia di rivalse che volontà di collaborazione.

Ribadiamo ancora una volta che a noi sembra, invece, che promuovere la bicicletta nella nostra città non sia una questione di destra o sinistra ma di semplice buon senso. E che il buon senso dovrebbe indurre gli amministratori pubblici a stabilire, senza pregiudizi, forme di collaborazione e di confronto con le associazioni impegnate sui temi dell'ambiente e della mobilità.

Hanno chiuso l'ufficio bicicletta

Per promuovere la bicicletta sono necessarie interventi in ambiti molto diversi: scuola, sicurezza stradale, piste ciclabili, furto, turismo, salute, ambiente, lavori stradali, comunicazione... Per coordinare tutti gli attori coinvolti e collegare l'ente locale con le associazioni ciclistiche, la Commissione Europea (Ambiente 1998) ritiene sia indispensabile costituire in seno ai comuni degli "Uffici bicicletta" formati da un numero adeguato di persone esperte (ciclisti!), motivate e autorevoli. Nel 2003 abbiamo ottenuto la costituzione dell'Ufficio Bicicletta del comune di Verona che, purtroppo, ha sempre avuto una sola (pur bravissima) impiegata. A fine settembre questa impiegata, è stata trasferita d'autorità ad altro incarico. Senza sostituzione.

Corsie preferenziali nella ZTL

Negli anni scorsi abbiamo ottenuto l'autorizzazione a percorrere in bicicletta le corsie preferenziali della ZTL. Gli assessori Corsi e Sandri hanno dichiarato di voler cancellare questa autorizzazione per rilanciare l'uso del mezzo pubblico e promuovere la sicurezza dei ciclisti (Arena 18.9.07). Basta una passeggiata per verificare che non è affatto vero che nella ZTL sono i ciclisti a rallentare i bus; che il centro è una delle aree della città più sicure per chi si muove in bicicletta; che un provvedimento come quello annunciato penalizzerebbe fortemente la mobilità ciclistica nella nostra città.

Via Cesiolo, fine della pista

Stavano finalmente partendo i lavori di realizzazione di una pista ciclabile che partendo da Ponte Garibaldi avrebbe dovuto raggiungere via Santini (Quinzano), lungo viale Bixio e via Cesiolo. L'assessore Tosato, sostenendo fra l'altro che il passaggio in via Cesiolo era particolarmente pericoloso per i ciclisti, ha cancellato la pista e dirottato i fondi già



stanziati (600.000 euro) sulla asfaltatura di varie strade. Su questa vicenda la seconda circoscrizione (presidente Borgia, AN) si è pronunciata a posteriori e non ha contestato la diversa destinazione dei fondi assegnati alla promozione della bicicletta!



Il comune di Verona

Via Cesiolo, Zona 30, è effettivamente una strada stretta e a senso unico. Frequentata da molti anni e senza incidenti da centinaia di ciclisti, viene solitamente percorsa nel senso vietato da chi si muove dal quartiere verso il centro storico: è l'unica alternativa a via Mameli che, con le sue 4 corsie, è una delle strade più trafficate e incidentate di Verona. La pista ciclabile cancellata (hanno detto "per la sicurezza dei ciclisti") risolveva questo problema. I soldi sono già stati spesi altrove ed è sfumata così la possibilità di collegare il centro con le piscine, le scuole e gli impianti sportivi di via Santini.

Una raccolta di firme

Una parziale soluzione è ancora possibile: il sindaco può dichiarare via Cesiolo "strada residenziale" e disporre, come prevede in questo caso il Codice della Strada, che le automobili procedano a passo d'uomo dando la precedenza ai ciclisti (autorizzati ai due sensi di marcia) e ai pedoni. Nelle prossime settimane raccoglieremo le firme per sostenere una nostra proposta in tal senso. Sabato 10 novembre ci troveremo alle 10,30 in piazza Bra per una pedalata in via Cesiolo.

I lavori in lungadige Attiraglio

Quest'estate, appena iniziati i lavori (decisi dalla giunta Zanotto) per la realizzazione sul lungadige di una pista ciclabile (e di due rotonde destinate a rallentare la velocità delle auto), gli assessori Sboarina e Tosato hanno fatto a gara per dirci che la pista non si sarebbe fatta, si sarebbe

IL 21 SETTEMBRE LA GIORNATA SENZ'AUTO: GLI ADB HANNO CONTATO I PASSAGGI SUI PONTI Ciclisti in calo del 10%

fatta più stretta, non si sarebbe fatta affatto, si sarebbe fatta sull'alzaia. Sull'alzaia?! Come a dire che al posto della pista già approvata e a costo zero (si tratta di due corsie riservate alle bici ai margini della strada) verrebbe promessa la realizzazione di una pista costosissima (5 km di alzaia da asfaltare e altrettanti di protezione lato fiume da installare, l'illuminazione e qualche rampa d'accesso) pronta - se tutto va bene - tra quattro o cinque anni. Per di più realizzata nella luce di piena del fiume (in quella parte di alveo tra argine e fiume che di tanto in tanto si può allagare).

La contestata via Todeschini

La tanto contestata pista di via Todeschini (l'ultimo a implorarne la chiusura è il consigliere Pisa - Lega Nord) è stata effettivamente realizzata malissimo. Un altro dei "regali" dell'ex assessore Pozzerle: quante piste mal fatte, quanti problemi irrisolti e quanti tronconi di cui pochi intuiscono il senso... Pozzerle ha procurato a noi molti motivi di sconforto e ha offerto molti buoni argomenti ai nemici della bicicletta. Davanti a queste pessime realizzazioni si può agire in due modi: il centro destra le vuole cancellare. Noi sosteniamo che quando è possibile vanno fatti tutti gli interventi necessari a dare loro qualità e senso. In via Todeschini pensiamo che sia opportuno: asfaltare il tratto di strada ciclabile (il fondo è un disastro pieno di buche e tombini infossati); allargare il tracciato ai limiti di norma (1,5 metri escluse le caditoie-tombini); tracciare gli attraversamenti su via Anzani e viale della Repubblica; completare il tracciato fino all'ingresso all'Arsenale.

Tanti progetti: da cancellare

Si, ancora dell'altro: sempre in queste settimane si sta parlando della pista di Via San Giacomo (la vogliono cancellare), del progetto della pista di Corso Milano (dichiarazioni contraddittorie) e persino di Corso Porta Nuova: la pista sul marciapiede è da chiudere, secondo il consigliere di Forza Italia Casali, perchè danneggia i commercianti...

Paolo Fabbri

Nel settore dei trasporti è l'offerta che modifica la domanda. Se si offrono strade e parcheggi aumenteranno le auto in circolazione, se si offrono più trasporti pubblici aumenteranno i passeggeri, se si offrono più spazi dedicati alle biciclette aumenteranno i ciclisti. Cosa può offrire allora la nostra associazione alle migliaia di cittadini che, nonostante tutto, raggiungono quotidianamente scuole e luoghi di lavoro in bici? Molte cose: un megafono per le richie-

un modo per dire grazie e per farci conoscere attraverso un adesivo ed una lettera aperta al Sindaco.

L'amministrazione comunale potrebbe offrire anche di più: la sistemazione ed il collegamento delle piste ciclabili anziché la loro cancellazione, per esempio. Una serie di misure che potrebbero avvicinare Verona - ferma al 7% - alle percentuali di spostamenti in bici di città come Bolzano (24%) e Ferrara (32%). Perché ogni bici in più è un'automobile

in meno: e questo significa cambiare la qualità della vita urbana. Per questi motivi, anche quest'anno, una cinquantina di noi, pazzi visionari con caccie gialle come scudo, armati di volantini, biscotti e cioccolatini, ha presidiato tutti i varchi della città per dare il buongiorno ai ciclisti.

Ciclisti che purtroppo sembrano in diminuzione: le nostre rilevazioni hanno conteggiato mediamente un calo del 10% di passaggi in bici rispetto allo scorso anno.

Quali le cause? Forse la persistente mancanza di infrastrutture e attenzione ha scoraggiato alcuni a muoversi su due ruote?

O, semplicemente, la mattinata è stata più fresca rispetto al 2006? È presto per dirlo. Intanto, noi abbiamo contato le nostre truppe: siamo sempre tanti, e abbiamo tanta voglia di resistere. E a giudicare dalle espressioni accese di chi approfittava dell'occasione per protestare contro le ultime notizie provenienti da Palazzo Barbieri - come il divieto delle corsie preferenziali alle bici nella ZTL - e per chiederci di portare avanti con più determinazione misure per una mobilità ciclabile, non vogliamo affatto restare relegati al ruolo di utenti "deboli" della strada.

Donatella Miotto



Il varco alla GlaxoSmithKline

ste di percorsi ciclabili e di maggiore sicurezza, la possibilità di farsi ascoltare dai mass-media e quindi dagli amministratori, un punto di aggregazione dove conoscersi e divertirsi insieme, attraverso una grande quantità di proposte cicloturistiche, la promozione di un modello di sviluppo sostenibile della città. E riconoscimento sociale, quello che troppo spesso manca a chi usa la bici non per caso, ma per evitare di contribuire ad alimentare il traffico e l'inquinamento urbano.

Il 21 settembre questo riconoscimento è stato simbolizzato da un cioccolatino:

NOVITÀ IN LIBRERIA
Ivan Illich, elogio della bicicletta

Mercoledì 19 settembre, presso la Fnac, Paolo Fabbri ha presentato il libro di Ivan Illich "Energie et équité" tradotto recentemente in italiano col titolo "Elogio della Bicicletta": una rigorosa analisi sui due opposti modelli di sviluppo rappresentati dai veicoli a motore e dalla bicicletta.

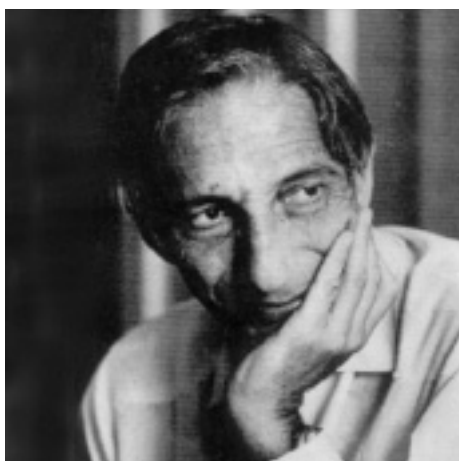
Già nel '73 l'autore evidenziava l'insostenibilità di un'organizzazione sociale basata sull'aumento della velocità dei mezzi di trasporto e degli spostamenti ad alto consumo energetico. Il filosofo antropologo, scomparso nel 2002, avrebbe trovato conferma delle sue tesi nella Pechino di oggi, soffocata da auto che viaggiano ad una velocità media di 10 km/h.

Una Cina che rincorre il modello di sviluppo americano dove - sosteneva Illich più di trent'anni fa - "l'americano tipo dedica ogni anno alla propria auto più di 1600 ore: ci sta seduto, in marcia e in sosta,(...) si guadagna i soldi occorrenti per l'anticipo sul prezzo d'acquisto e le rate mensili; lavora per pagare la benzina, i pedaggi dell'autostrada, l'assicurazione, il bollo, le multe. Ogni giorno passa quattro delle sue sedici ore di veglia o per la strada, o occupato a mettere insieme i mezzi che l'auto richiede".

1600 ore per fare circa 12.000 chilometri: cioè appena sette chilometri e mezzo per ora. Tutto questo immane sforzo a scapito dell'equità sociale e della democrazia partecipativa.

"Gli uomini liberi, conclude infatti Illich, possono percorrere la strada che conduce a relazioni sociali produttive solo alla velocità di una bicicletta".

D. M.



Lo scrittore Ivan Illich

ALLA SOCIETÀ LETTERARIA, MARATONA ORATORIA
 CON UNA CARRELLATA DI VIVACI INTERVENTI

**Poesie e racconti
 sospesi su due ruote**

"La bicicletta: un modo di interpretare la vita, di abitare il tempo e lo spazio in modo essenziale. Coscienza del limite. Semplicità, sobrietà, silenzio. Aria pulita, incontro, piacere, stupore. La bici è sogno: chi corre, non vede le stelle". Si è conclusa così, con le parole sospese e incantate di Don Roberto Vinco la maratona oratoria di martedì 18 settembre presso la prestigiosa sede della Società Letteraria. La meccanica è stata - almeno momentaneamente - dimenticata. Perché, come ha detto Paolo Fabbri introducendo la serata, promuovere una mobilità ciclabile non è tanto questione di strutture ma di cultura: ed è allora importante ridare dignità alla bici, sfatare l'immagine diffusa che si tratti di un mezzo di trasporto povero, di ripiego. Al contrario, la bici è oggi una scelta consapevole, e questa scelta è stata testimoniata da alcuni tra i cittadini più stimati a Verona per il loro impegno sociale e professionale. Molti i ricordi nostalgici: un nonno che riusciva ad andare in bici leggendo la "gazzetta dello sport", ed un altro che la usava per trasportarci enormi balle di fieno avvolte nelle lenzuola. Per arrivare a chi "ricorda" addirittura il suo primo viaggio, nella pancia della madre, che ha dovuto pedalare in fretta verso lo studio del ginecologo per sventare una minaccia d'aborto: fatti che evidentemente hanno lasciato un segno nella personalità di figli e nipoti, odierni incoercibili ciclisti urbani. Memorie di un mondo lontano, dove nessuno avrebbe osato rubare la bici del parroco del paese: "sarebbe stato come lasciare a piedi Dio in persona". La maratona è stata corsa coi piedi per terra (c'è chi ha affermato con orgoglio di essere riuscito a sopportare ben 15 furti, e chi ha ammesso di essersi arreso, dopo due incidenti) ma volando alto: perché - come hanno spiegato autorevoli professionisti della salute - quest'oggetto, nato dalla genialità dell'uomo, ci permette di lasciare circa metà del nostro peso corporeo fra telaio e sella, insegnandoci così a ingannare quella forza di gravità che vorrebbe schiacciarcì e opprimerci. Troppo lungo riassumere tutti gli interventi: racconti troppo poetici, toccanti, divertenti, per essere già dimenticati: li troverete qui, su Ruotalibera, nei prossimi numeri.

D. M.

TOCATÌ

Caccia al tesoro con pienone di giovani

Anche quest'anno, il 22 settembre, all'interno del Tocatì, la 3ª edizione della Caccia al Tesoro ha avuto un grande successo.

Moltissimi giovani hanno composto le 8 squadre che si sono sfidate al gioco e si sono divertiti un sacco, come mostra la foto a lato.

Il merito della riuscita va alle nostre socie che, come nelle precedenti due edizioni, hanno profuso impegno e simpatia nell'organizzazione del gioco.

Giusto riconoscimento è la pubblicazione della loro foto.

B. M.

La gioia dei partecipanti (sopra) e le nostre valide organizzatrici (sotto)



IL GRUPPO DEGLI ADB IN POLEMICA CON POLO PER DIVERGENZA DI IDEE SULLE CICLABILI

Il sindaco di San Bonifacio non sa pedalare

Riceviamo, dagli amici di San Bonifacio questo articolo che volentieri pubblichiamo.

Il gruppo AdB di San Bonifacio è da tempo in polemica con il sindaco Polo per le divergenze di idee sulla realizzazione delle ciclabili.

Dopo un periodo di ferie in Austria il sindaco ha fatto pubblicare la foto qui riprodotta sul giornalino di informazione comunale (distribuito in 7000 copie in tutte le famiglie e negozi), suscitando la reazione degli amici di San Bonifacio. Marco Andrioli, con la consueta forza polemica, ricorda al Sindaco che il suo ruolo di primo cittadino dovrebbe consigliargli ben altro atteggiamento, nei confronti di un gruppo di cittadini che, da anni si battono per diffondere l'uso della bicicletta.

Una scelta a favore dell'intera comunità sambonifacese.



Dopo le dure polemiche e attacchi da parte della FIAB-Amici della Bicicletta di San Bonifacio al suo operato (affossamento di 4 progetti di ciclabili ereditate già progettate e finanziate) che evidentemente non ha "digerito", il sindaco Polo non vedeva l'ora di attaccare i suoi nemici.

Infatti l'intervento è chiaramente un messaggio di beffeggio nei confronti delle proposte e delle critiche dell'associazione Fiab locale.

Ma che che vuol dire "anche in Austria le bici non possono andare dappertutto"? E chi mai, chi mai ha chiesto una cosa del genere?

Vogliamo invece parlare della "civilissima" Austria? Allora parliamone.

Vietare di andare in mountain-bike su un sentiero di montagna per non disturbare gli escursionisti è certamente un segno di civiltà.

Un segno di civiltà, però, è anche aver sviluppato nel proprio territorio nazionale oltre 4000 Km di piste ciclabili, nonché aver favorito la mobilità ciclistica all'interno delle città. Vienna e Graz, che si trovano in Austria (fino a prova contraria), sono, ad esempio, tra le città più ciclabili in Europa.

C'è solo da imparare da simili esempi. Non c'è da inventarsi niente.

In Austria, con la bici si va dappertutto, tranne in alcuni luoghi.

Qui da noi, al contrario, si va solo in qualche piccolo tratto di ciclabile.

Di certe foto, invece, non c'è sicuramente motivo d'orgoglio, soprattutto per lo spirito con le quali vengono propagandate e a maggior ragione se a farle è il primo cittadino.

Un primo cittadino che così finisce per coprirsi di ridicolo, come Totò e Peppino si reca al nord, si guarda attorno, e piglia lucciole per lanterne.

Marco Andrioli

PISTA CICLABILE VALDILLASI

Un progno da sogno

Forse rimarrà proprio un sogno, la ciclabile della Valdillasi, ideata, progettata e sostenuta dal comitato Verona Est, animato dall'instancabile Masconale. Il percorso si snoderebbe prevalentemente lungo il progno Illasi da Giazza a Zevio, dove confluirebbe nella ciclabile dell'Adige. Il percorso, a forte valenza storico-naturalistica, misurerebbe in totale km 37 circa. Il progetto, a cura degli ingegneri Massimo Merzari e Luca Sberveglieri, avrebbe un costo di 5 milioni e rotti di euro.

L'assessore regionale Valdegamberi, peraltro non competente in materia (è assessore alle Politiche Sociali) ha elogiato ripetutamente e con grandi aggettivi i promotori

dell'iniziativa, concludendo con un'affermazione raggelante: "La Regione ha a disposizione 5 milioni di euro (più o meno, n.d.r.) per tutte le piste ciclabili regionali". L'assessore provinciale Tezza, al contrario, ha parlato di grande disponibilità e ha messo anche del calore nel suo intervento pro-pista.

Di soldi, in concreto, non ha parlato. Ottimo il rinfresco. Ma temo che la pista Valdillasi, per essere realizzata, avrà bisogno di tanto, tanto impegno

da parte del Comitato promotore.

Gli AdB, da parte loro, potranno dare un valido aiuto agli amici del Comitato, partecipando a tutte le iniziative che questi metteranno in cantiere.

B. M.



LUCIO GARONZI, PER CINQUE ANNI NOSTRO PRESIDENTE, SI RACCONTA "Tante battaglie per i diritti dei ciclisti"

Quando Bepo Merlin, coordinatore di Ruotalibera, mi ha contattato per esprimermi la volontà di raccontare un po' di storia degli Amici della Bicicletta attraverso le testimonianze dei presidenti, sono stato molto contento di poter mettere a disposizione la mia esperienza di quegli anni: un'esperienza vissuta intensamente da tutto il gruppo.

Sul fronte dell'impegno politico, con l'apporto scientifico di esperti, ci siamo attivati per dimostrare gli effetti positivi, anche a livello economico, che ci sarebbero stati con la creazione di una rete di ciclopieste. Attraverso bozze di progetti, ci sforzavamo di dimostrare la fattibilità di una "rete" ciclabile: le nostre non erano utopie.

Stefano Gerosa che, quando non si demoralizzava, ci inondava di lunghi trattati su provvedimenti ciclabili urgenti; Massimo Muzzolon, Franco Zoppi e Paola Gerosa per l'organizzazione della 4 giorni sulla Drava accompagnando i 100 avventurosi ciclisti veronesi, per la prima volta oltre confine.

Muoveva i primi passi anche il movimento "La città possibile" che l'instancabile Marco Passigato ci proponeva e che ha incontrato, da subito, l'interesse di alcuni soci: si è costituito un gruppo e sono stati preparati i primi percorsi didattici per le scuole.

Importante è stata la creazione di "20 itinerari intorno alla città", iniziativa sostenuta dal Comune di Verona che ha coinvolto un vasto gruppo di soci e che il giornale L'Arena ha distribuito quale proprio supplemento.

Ho lasciato la presidenza degli Adb all'assemblea del 5 maggio 1996, quando sono stato nominato nel Consiglio di Amministrazione di Aptv, ma ho proseguito il mio lavoro nella redazione di Ruotalibera fino al 1997.

Il mio impegno per lo sviluppo della mobilità ciclabile è continuato anche all'interno dell'azienda di trasporti. E' di quegli anni la nascita di "Bus & Bike" sul Garda ed in Lessinia, il servizio che offre la possibilità ai ciclisti di raggiungere in autobus attrezzati per il trasporto delle bici le località più belle del monte Baldo, dove è possibile pedalare in quota lungo sentieri segnalati oppure scendere verso i paesi del lago di Garda.

Nel 2000 è stato inaugurato carry-bike", il carrello per gli autobus utilizzato per il trasporto delle bici nelle escursioni cicloturistiche di gruppo.

Qui si conclude la memoria che confesso, così precisa, grazie anche alla preziosa raccolta di tutti i numeri di Ruotalibera.

Lucio Garonzi



Lucio Garonzi con la figlia Margherita a Bimbinbici

Vorrei presentare le attività e i risultati che ho avuto modo di coordinare, ma che sono il frutto dell'impegno di molte persone, delle quali, alcune, dopo tutti questi anni, sono ancora attive nel gruppo (memorabili!).

Sono diventato presidente degli Adb il 7 marzo 1992 poco prima di celebrare il primo decennio dell'associazione, festeggiato con un numero speciale di Ruotalibera (10.000 copie) distribuito quartiere per quartiere, casa per casa da numerosi "postini": i nostri soci.

In quegli anni, siamo stati molto impegnati a "convincere" i cittadini ad usare meno l'automobile e più la bicicletta e le pubbliche amministrazioni a realizzare piste ciclabili urbane.

Abbiamo ottenuto significativi risultati quali la liberalizzazione per le bici su alcune vie del centro, ma ci siamo scontrati anche con enormi "muri di gomma" da parte degli amministratori che si sono susseguiti.

Il nostro agire era animato dall'ottenere provvedimenti che permettessero di ri-acquistare "i diritti perduti del cittadino ciclista", così come avevamo intitolato una serie di incontri di sensibilizzazione.

Ricordo inoltre l'impegno di: Luciano Cassandrini per migliorare la grafica di Ruotalibera con l'introduzione del colore e la creazione di un layout rimasto per molti anni; Annapia Zenorini per la raccolta pubblicitaria che ci permetteva di divulgare in gran numero la rivista;

IL MEZZO ELETTRICO: UNA OPPORTUNITÀ PER CHI DEVE MUOVERSI PER LAVORO

Pedalata assistita, compromesso tra bici e moto



Ok, non sarà una cosa da duri e puri. Ma niente impedisce di fare i duri e puri nel week end, sfoderando mountain bike super tecniche e cimentandosi su mirabolanti dislivelli. Il fatto è che, dopo la domenica, ci sono cinque lunghi giorni di lavoro. Come conciliare esigenze e orari professionali con la scelta di usare mezzi di trasporto con un impatto ambientale minimo?

C'è chi abita a cinque, dieci o più chilometri dal luogo di lavoro, e magari ad una certa distanza dalla fermata del servizio pubblico. Che non sempre, peraltro, è in grado di fornire servizi efficienti. Ammettiamolo, non è facile, in questi casi, lasciare a casa auto e moto in nome della mobilità sostenibile.

Ovviamente c'è poi chi per varie ragioni non può sostenere sforzi fisici eccessivi. Ma anche chi, semplicemente, non può permettersi di arrivare in ufficio nelle stesse condizioni in cui arriverebbe dopo mezz'ora in palestra: ci piaccia o no nel nostro paese, in certi ambienti, si è tenuti ad un abbigliamento formale. Inutile negarlo: se molti si sentono "costretti" ad usare l'auto qualche ragione c'è. Ma quali possono essere le alternative realistiche, sostenibili anche per il singolo cittadino? Della bicicletta a pedalata assistita si parla poco, eppure si tratta di una opportunità che vale la pena di conoscere e considerare.

Questo almeno è quello di cui è convinto Luciano, professionista veronese nostro socio, recentemente convertito alla bici elettrica: "Prima dei 50 anni ero esageratamente sportivo (montagna, tennis, ecc.). Però andavo in ufficio in auto sia perché non avevo una vera passione per la bicicletta (che pure usavo nel week-end) sia perché ho 7 Km da fare e non potevo permettermi di arrivare in studio sudato e trafelato. Risultato: code, multe e soprattutto enorme disprezzo da parte di mia moglie, ecologista fanatica".

Poi Luciano ha scoperto la pedalata assistita, munendosi di uno splendido modello svizzero. E tutto è cambiato. Va in ufficio su una bellissima bici, arriva in ottime condizioni, non prende più multe e, soprattutto, ha ritrovato il sorriso della moglie talebana. Anche se,



La bici "assistita" di Luciano, professionista veronese

per ragioni ortopediche e di età, non può più dedicarsi a sport estremi, è perfettamente in forma perché riesce ogni giorno a fare movimento. Sì, perché la sua nuova bici non è affatto un motorino; pesa più o meno come una qualsiasi bici, con l'aggiunta di una batteria al litio (senza effetto memoria) di circa 2 Kg. Si può e si deve pedalare come su una bici normale, e si inserisce l'aiuto (disponibile in tre livelli) solo nel momento del bisogno: su una salita o quando non si vuole sudare. C'è un ottimo cambio al manubrio e il comfort della pedalata (anche senza l'assistenza del motore elettrico) è eccezionale. Il prezzo è un po' alto, ma è possibile rottamare un motorino usufruendo del contributo di 700 euro. Inoltre, a certe condizioni, è possibile la deducibilità fiscale. La batteria dura circa 70 Km in pianura. Ma Luciano usa la bici a pedalata assistita anche per andare nella sua casa in collina, a 700 metri di altitudine e a quasi 30 Km da Verona. Insomma, un'altra vita. (Tanto per chiarire...: la talebana sono io, Luciano è mio marito).

Donatella Miotto

Appello ai lettori

Care lettrici e cari lettori, Ruotalibera è la rivista di tutti gli iscritti AdB. Tutti, quindi, dovrebbero contribuire, ognuno a suo modo, a renderla sempre più interessante. Qualcuno ha capacità scritte, qualcun altro sa fotografare, qualcun altro sa fare disegni. Mandate, quindi, le vostre produzioni alla nostra Redazione. Se non verranno pubblicate subito, serviranno per i numeri successivi.

Come? Scrivete a merlinmerlin@inwind.it, o mandate un sms con scritto "Ruotalibera" al n. 3288212267, oppure passate dalla sede e lasciate lì il materiale. Ricordate che le foto devono essere sempre ad alta definizione, gli scritti devono essere brevi (max 600 battute, spazi inclusi) e i disegni significativi.

PROGETTI BOCCIATI: PER LA SECONDA CIRCOSCRIZIONE PERCORSI POCO SICURI

Sospese le piste ciclabili in Borgo Trento



Dietrofront su via Cesiolo e viale Nino Bixio, stop su Lungadige Attiraglio. Tutti da rivedere i progetti delle piste ciclabili in Borgo

Trento secondo la Circoscrizione di via Santini, che in linea con il neo assessore Paolo Tosato bocchia i tracciati decisi dalla passata amministrazione giudicandoli pericolosi per pedoni e ciclisti. Oltre che per gli automobilisti, sottinteso.

Il presidente forzista Alberto Bozza promette però che i pedalatori non resteranno a bocca asciutta: "Una commissione ad hoc studierà percorsi sicuri e adeguati".

Dove? Su questo le idee del Consiglio della seconda Circoscrizione sono ferme in un limbo di vaghe prospettive, a cavallo tra sogni futuribili e location tutte da verificare. Uno stallone che naturalmente crea disappunto nel presidente degli Adb Paolo Fabbri, insoddisfatto dalle risposte - o meglio, come ha sottolineato lui, dalle "non risposte" - ricevute dal Parlamentino di via Santini alla fine di settembre, in un Consiglio dedicato anche alle piste ciclabili depennate.

Davanti a un parterre affollato di Amici della Bicicletta, Fabbri ha chiesto lumi su via Cesiolo e viale Nino Bixio, interrogando i neo consiglieri di quartiere sul presente e sul futuro dei percorsi ciclopedonali. Il presidente Bozza ha spiegato, anche rispondendo a un'interrogazione del zanottiano Giovanni Bosi, che i percorsi cassati sono stati contestati dai residenti stessi, in quanto incompatibili con un habitat punteggiato di passi a carraio, alberi e passaggi pedonali.

Punto interrogativo anche su Lungadige Attiraglio, con le progettate due corsie ciclabili a giudizio per l'eccessiva promiscuità

con la carreggiata e con la rotonda già realizzata pure in discussione per la ventilata pericolosità per gli automobilisti.

Insomma, Borgo Trento anno zero per i ciclisti? Per dirla con il giovane Damiano Zardini new-entry di An nel Consiglio circoscrizionale - il centrodestra non vuole negare spazi alle due ruote, a patto che non siano un mero puntiglio di bandiera. Fabbri, secondo lui, peccherebbe di ideologismo del pedale:

"È apprezzabile la sua puntuale attività informativa - ha dichiarato in Consiglio -, ma non ne condivido l'accanimento nel voler realizzare piste in luoghi dove esiste una rischiosa promiscuità con pedoni e auto" Fabbri ideologo e pure spericolato.

Più morbide le posizioni di Bozza, che al termine del Consiglio ha accettato uno scambio di battute con il cronista sintetizzando gli intendimenti del suo gruppo: "Io vado al lavoro tutti i giorni in bici e sono il primo a sognare una Borgo Trento in stile Olanda, con piste

ciclabili dappertutto e un codice della strada che privilegi chi viaggia su due ruote. La nostra realtà urbana è però caotica e difficile da modificare. Quello che io vorrei è creare percorsi sicuri per tutti".

Quindi no a via Cesiolo e sì, ad esempio, "a un percorso all'interno dell'ospedale, che colleghi via Mameli a via De Lellis e si ricongiunga a un nuovo tratto ciclabile sull'alzaia del Lungadige Attiraglio, che vada da Parona a Castelvecchio".

Ipotesi tutte da verificare, ammette, perché per l'alzaia serve l'accordo con il Demanio e per l'ospedale il percorso, tra ambulanze e vetture, potrebbe essere peggio di una roulette russa. Ma c'è una terza via, "una corsia ciclabile da realizzare nel Parco dell'Adige, nel verde all'interno".

Quando? Come? Alle Calende greche, secondo Giorgio Carli, dell'Ulivo: "Manca la volontà di concretizzare una città più vivibile e libera da Suv.

Ma io dico: non arrendiamoci".

Laura Lorenzini



Ciclisti in lungadige Attiraglio.

domenica 4 novembre

**DALLA VALLE DELL'ADIGE
AL BALDO**

Itinerario a piedi da Brentino al Pian di Festa, Ferrara e Spiazzi con discesa dal sentiero a scalini.

ACCOMPAGNATORE: Alessandro Troiani.

Difficoltà: 4 ●●●●○

Partenza: ore 8.00 dal parcheggio di Porta Palio (car-pooling).

Durata: tutto il giorno, 6 ore di cammino.

Pranzo al sacco.

Riservata ai soci.

Tipologia: escursione a piedi.

Organizza: AdB Verona.

domenica 25 novembre

**DA PUNTA SAN VIGILIO
A CRERO**

Itinerario a piedi su un sentiero a mezza costa sul Lago di Garda con bellissime vedute panoramiche.

ACCOMPAGNATORE: Alessandro Troiani.

Difficoltà: 3 ●●●○

Partenza: ore 8.00 dal parcheggio di Porta Palio (car-pooling).

Durata: tutto il giorno, 6 ore di cammino.

Pranzo al sacco.

Riservata ai soci.

Tipologia: escursione a piedi.

Organizza: AdB Verona.

domenica 13 gennaio

**VIAGGIANDO FRA RISARE E
PAJARE ALLA RICERCA DEL
GIAZZO E LA FUMANA**

Biciclettata nella Bassa tra nebbia e galaverna.

Percorso (40 km): Isola della Scala, Erbè, Pellegrina, Salizzole, Bovolone, Isola della Scala
Pranzo: risotto all'isolana presso la sede del gruppo El Pajar di Bovolone

ACCOMPAGNATORI: Franco Mirandola e

Massimo Muzzolon

Difficoltà: 1 ●○○○○

Informazioni e iscrizioni: in sede negli orari d'apertura da lunedì 7 a venerdì 11 gennaio

Prenotazione obbligatoria

Per i più temerari partenza da Verona in bici

Tipologia: treno+bici

Riservata ai soci

Difficoltà: leggera

**Castagne lesse e maroni rotti**

La tradizionale castagnata di inizio tesseramento si svolgerà il 28 ottobre, alle ore 18.00 presso Corte Molon in lungadige Attiraglio.

I soci partecipanti sono pregati di portare dolci. Quando questo Ruotalibera arriverà nelle case dei soci sarà forse già un ricordo. Peccato! Quest'anno, infatti, la festa sarà anche l'occasione per sentire il pensiero dei soci sul momento nero della ciclabilità cittadina.

(La nuova giunta ha ripetutamente attaccato le piste ciclabili, arrivando persino ad annullare alcuni pur non eccelsi lavori della precedente Amministrazione.

La nostra Associazione sta studiando le iniziative da prendere per difendere le conquiste del passato.)

1 SETTEMBRE 2007: LA CONQUISTA DELLO STELVIO DI UN SOCIO DEGLI ADB

Guido diventò l'uomo della montagna

49° tornante... 32° tornante... 11° tornante... 2° tornante... ancora uno ed eccomi a Passo Stelvio a quota 2700 m. Pedalata dopo pedalata con una gioia dentro che cresceva man mano che salivo, sono arrivato al Passo tanto sognato, alla mitica cima Coppi, una delle tante cime Coppi, forse una delle più prestigiose.

E mentre salivo, prima tra i boschi nella valle solcata dal tumultuoso e assordante torrente, poi lungo i tornanti incisi nella ripida costa verde, con il ghiacciaio dell'Ortles sul fianco sempre più imponente e amico, con le folate di aria gelida che al passare di una nube scendevano rapide a stimolare i muscoli delle gambe, la mia mente correva alle piste ciclabili lungo il Po, piane e infinite, percorse tante volte con il folto gruppo di amici diretti festanti verso il mare

nella sconfinata pianura: là l'impegno era maggiore, concentrato, diverso, gli orizzonti ravvicinati, qui il piacere di innalzarmi ad ogni svolta di tornante era grande e mi trasportava con leggerezza in alto. Non ero più il Guido delle pianure, stavo diventando il Guido della montagna!

La strada del Passo era tutta per noi ci-

clisti dal mattino alla sera: eravamo in tanti, dicono 10.000 ciclisti che con le loro bici e divise multicolori hanno animato la festa lungo i 28 km della salita e i 1880 metri di dislivello: ricordo la strada affollata per ore di ciclisti che salivano e altri che già scendevano. A quota 2200 un posto di ristoro con dolci, caffè, birra, speck e una banda di

musicisti over 60 che riempiva tutta la valle di note musicali e ci incitava ad andare sempre più su.

Con Luigia, Luciano, Maria, Roberta siamo saliti in armonia con la montagna, l'abbiamo assaporata metro per metro, abbiamo stretto un patto di amicizia: la discesa veloce e inebriante è stata poi un arri-vederci al prossimo anno, alla prossima festa.

Guido Dosso

Sui tornanti dello Stelvio



Il successo della maratona oratoria ci ha convinti a pubblicare il più gran numero di interventi possibile. Cominciamo con tre simpatici e fantasiosi pezzi. Il primo è dell'architetto Luciano Cenna, l'altro dell'avvocato Maurizio Corticelli, che ha letto un pezzo di Achille Campanile, l'ultimo del primario ospedaliero Bruno Brigo.

Quando pedalo non penso a niente

La bicicletta ha due ruote, ha un manubrio, due pedali, una sella
 Ci sono biciclette con un fanale anteriore e un fanalino dietro, azionati da una dinamo
 Ci sono biciclette con la catena gli ingranaggi e il cambio, alcune hanno il blocco per l'antifurto, altre solo il lucchetto
 La mia bicicletta ha il lucchetto e un cavo d'acciaio
 Mi hanno rubato quattro biciclette, questa l'ho comprata già rubata
 Una bicicletta pesa dieci chili e più
 La mia bicicletta è nera e ha il carter che copre la catena per non sporcare

il risvolto dei calzoni con la morchia degli ingranaggi
 Io quando pedalo fischiotto
 Io quando pedalo non penso niente
 Quando posso pedalo, così non penso
 Da un po' di tempo pedalo per non pensare
 Talvolta non penso anche se non pedalo, però fischiotto
 Un mio amico è caduto dalla bicicletta; è stato in coma 15 giorni
 In ospedale gli hanno tagliato i baffi
 Quando è uscito pesava meno di 60 chili
 Ha comprato un pick up e si è fatto ricrescere i baffi adesso pesa più di 90 chili
 La bicicletta è come il binocolo: ti avvicina alle cose.

Luciano Cenna, Architetto

Elogio della bicicletta

Semplice e naturale solo in apparenza, come il parlare, il camminare, lo scrivere. Ma è sufficiente osservare i gesti goffi e maldestri di una persona che voglia apprendere da adulto ad andare in bicicletta, per intuire la complessità e l'intreccio del movimento dinamico, della coordinazione motoria, dell'equilibrio precario, necessari per pedalare con naturalezza.

E il rischio non è semplicemente quello di non cogliere l'importanza dell'acquisizione del saper andare in bicicletta come tappa importante nello sviluppo della persona, che a stento recuperiamo con il filo della memoria, ma anche quello di misconoscere tutta la ricchezza e l'abbondanza dei fenomeni vitali favorevoli che vengono realizzati in sequenza, ogni volta che saliamo su una bicicletta.

Basterebbe fermarsi semplicemente a riflettere come uno delle conseguenze essenziali dell'andare in bicicletta stia proprio nel tentativo di liberarci dalla forza di gravità, di modo che è come se la parte alta del tronco continuasse ad essere sotto l'influenza di tale forza, mentre la parte inferiore, grazie alla sella che assorbe il peso del tronco, fosse sottratta alle sue conseguenze.



In tal modo è come se la parte superiore si muovesse sulla terra, mentre gli arti inferiori galleggiassero senza peso nell'acqua.

Dunque in bicicletta facciamo l'esperienza di esseri in qualche modo dimezzati, sottoposti nel contempo al peso e alla leggerezza, quasi a ripetere nella realtà quotidiana l'esperienza straordinaria di Astolfo che sale sulla luna per recuperare l'ampolla contenente la memoria e il senso, sottraendosi almeno in parte a quella forza che ci modella, ci ancora, ci dà peso, ma che anche ci schiaccia e ci opprime.

Bruno Brigo, primario ospedaliero

Achille Campanile, scrittore e ciclista

Da Achille Campanile - scrittore ed umorista (1900-1989)

"Miei precedenti rapporti con la bicicletta".

Profitto di questa giornata di sosta, per parlarvi un poco dei miei rapporti con la bicicletta. Perché non dovete credere che io, che mi sobbarco alla fatica di seguire in bicicletta questo Giro d'Italia, sia alle prime armi come ciclista. Tutt'altro. Ho dei precedenti notevolissimi, nei riguardi del cavallo d'acciaio.

A proposito di cavallo, ricordo un amico che faceva spesso delle galoppate. Un giorno l'incontro. "Sono stato tre ore a cavallo" fa; dopo tre ore il cavallo era stanco, io no. "Grazie tanto", dico "volevo vedere se il cavallo fosse stato sopra e tu sotto".

Dicevo che ho dei precedenti velocipedistici.

La prima volta che mi esibii come ciclista fu in presenza di pochi intimi.

Avevo diramato ad un esigua cerchia d'amici ed estimatori alcuni cartoncini a stampa, nei quali era detto press'a poco: la S. V. è invitata a "vedermi sulla bicicletta"; una postilla aggiungeva che lo spettacolo era "limitato ad un ristretto numero di invitati". Scelsi per quella prova, di cui si parlò poi per molto tempo, una strada di campagna straordinariamente solitaria. Io, lo sapete, non amo la folla.

Come tutti i pensatori, prediligo la solitudine, più propizia alla meditazione. I miei amici arrivarono all'ora indicata, puntualmente.

Qualcuno si era voluto mettere in abito nero. Scoppiò un lungo applauso quando iniziai le operazioni necessarie a fare che potessi dire, senza tema di smentite, di aver inforcato il sellino. Purtroppo, in quell'occasione, per quanto stessero attentissimi gli amici non fecero in tempo a "vedermi sulla bicicletta". Anzi, come qualcuno mi spiegò poi, essi cedettero lì per lì che li avessi invitati a "vedermi su un ponticello di breccia che era a lato della strada, con la faccia in terra e le gambe per aria". Uno si scusò di non avermi visto sulla bicicletta perché proprio in quel momento si era voltato indietro. Volevano che ripetessi l'interessante prova, sfuggita ai più, ma io accennai alle abitudini del sommo Paganini. Anche perché è noioso scendere nel fosso che fiancheggia un strada per tirare fuori una bicicletta.

Fu in quell'occasione che qualcuno, avendo notato le mie attitudini di ciclismo mi disse: Dovresti studiare seriamente le discipline ciclistiche."

In Battista al Giro d'Italia - Classici Bompiani 1994.

Maurizio Corticelli, Avvocato

VIAGGIO EMOZIONANTE IN GERMANIA TRA IMPIANTI EOLICI, MARE E DUNE

Il pedalatore solitario in Schleswig-Holstein



Nei 700 chilometri da me percorsi consecutivamente in questo Land della Repubblica Federale di Germania, posso-

no essere identificati tre itinerari separatamente: la Ochsenweg, la Nordseekustenradweg, la Nord-Ostsee Kanal-Route.

Queste alcune impressioni sulla Nordseekusten-Radweg.

Scegliere la direzione di marcia di un percorso significa anche studiare la possibilità di avere vento favorevole.

Il vento è componente di questo percorso come tutto il resto del paesaggio.

Esso muove gli innumerevoli impianti eolici di produzione energetica, increspa il mare, accomuna le greggi, pulisce l'aria, disperde le foglie, raggiunge ogni possibile protezione, ma non mette paura mai.

Nessuno si ferma per il vento. Ognuno trova la personale soluzione per il suo vento.

Il vento che non ti lascia mai, che diventa un amico in queste terre, conviene averlo alle spalle.

E quando al tuo vento affidi le braccia, alzandole, imitando le centinaia di uccelli incontrati in precedenza e la tua libera mente



Caratteristiche del percorso

- 700 km pianeggianti tutti su pista ciclabile o su corsie esclusive per bici.
- Verona-Monaco-Amburgo-Monaco-Verona con treno+bici.
- Ochsenweg: Amburgo, Wedel, Uetersen Redensburg, Schleswig, Flensburg.
- Nordseekusten: Sylt, Fohr, Husum, Tonning, St. Peter-Ording, Heide, NOK.
- Nord-Ostsee Kanal: Rendsburg, Hochbrucke, Meldorf, Brunsbittel, Gluckstadt, Amburgo.
- Mappa: Esterbauer, Die general karte pocket.
- Durata 15 giorni con borse appresso.

I percorsi e i testi completi sono disponibili a richiesta in sede su unico dvd.

formula le domande più diverse alle quali vorresti dare risposta, sai che il vento le raccoglie e in esso si perdono "e con selvaggia freschezza, con vigore mi soffiava in viso la felicità" (A. Achmatova).

"Caro Marco", rispondeva ad un sms di Marco Pacini, "quello che sto vedendo è indescrivibile e da solo vale il viaggio".

L'arrivo alla spiaggia principale di St. Peter-Ording lascia senza fiato. La ciclabile diventa una larga corsia in legno e finisce in mezzo alla sabbia davanti ad un grande parcheggio per bici.

Il brulicare di persone e mezzi in questo sterminato paesaggio non crea affollamento e rumore.

Questo spazio assorbe tutto e tutti come una spugna e li annulla.

Salendo sopra le dune, si allarga la visione di questo paesaggio senza confine.

Mediamente lontane, si notano le costruzioni, su palafitte, che fanno da punto di ristoro per gli ospiti della spiaggia difendendoli dalle alte maree.

Le stesse poltroncine antivento in vimini colorate, dominano la spiaggia dalla loro posizione su palchi sopraelevati.

Piccoli punti lontani, multicolori, sono le persone che sembrano vagare in questo deserto umido dove i rivoli d'acqua scorrono verso più larghi canali o finiscono in depressioni piene d'acqua.

Io in mezzo con una bicicletta in mano perso nell'osservare e in preda all'emotività, che cambia lo stato d'animo in vivace creatività, tento di costruire immagini capaci di esprimere quello che sempre sfugge o non si è in grado di spiegare efficacemente con le parole.

"Trattengo nei pixel della mia fotocamera, come la mano che trattiene una lucciola impaurita, questi istanti sfuggiti al razionale computo del tempo".

Fernando Da Re



Fernando Da Re nel bellissimo paesaggio della Nordseekunstenradweg

LA SFIDA DI UN GRUPPO DI DONNE

Peri-Fosse in volata



Eravamo stati invitati a Peschiera per girare un film: proprio così, perché adesso gli amici ADB sono diventati attori o, meglio, diciamo "compare" di un film che è diventato famoso per la sua "scomparsa".

Agli ordini del regista ci muovevamo ordinati: ripresi in gruppo, da soli, a coppie, secondo il copione. Devo però dire che l'unica cosa che ho imparato in questa giornata "canicolare" è che finalmente so cosa vuol dire cinema "de se" (leggi di sete), dato che la Produzione non aveva pensato alla benché minima somministrazione di bevande, provocando così la nostra totale disidratazione. Sarà stato il caldo o il sole, fatto sta che mi si avvicinano due socie che, con occhi interrogativi mi dicono: "Enzo ci accompagni a fare la Peri-Fosse?". Ho un attimo di sconcerto. "Butele l'è na bela mandola; l'è dura dal principio alla fine". Sperando con questa risposta di averle dissuase. "Se non la facciamo quest'anno non la facciamo più", mi rispondono determinate. Come si fa a resistere a due occhi che ridono e ad altri due azzurri che ti fissano, aspettando una risposta che non può essere che affermativa.

È così che il 12 Agosto partiamo da Verona per "l'impresa". Sono con me Anna e Tiziana, la Laura e la Luisa con Andrea si agguingono per rafforzare il gruppo.

A Peri, dopo il caffè, le guardo negli occhi. "Allora andiamo?" "Beh, io ho dormito poco" dice una; ad un'altra fanno male le

gambe. Alla fine andiamo lo stesso. Le aspetto sui tornanti, credendo di sentirmi dire: "Dai torniamo". Invece con un sorriso grintoso incalzano: "Dai vediamo il prossimo". La Luisa e la Laura intanto vanno in fuga, ma la Tiziana e, a seguire, la Anna, supportata da Andrea, continuano imperterrite a salire. Ormai siamo nei pressi di Fosse e gli incitamenti non servono più. Il traguardo, ormai in vista, se lo giocano con uno sprint degno di un professionista. Nella piazzetta baci e abbracci, impressioni sul percorso... Io le guardo: quegli occhi che, alla partenza, erano duri per la determinazione adesso sono felici e contenti e illuminano visi soddisfatti per quello che sono riuscite a fare. Brave! E non finisce qui...

Enzo Gardini



Il team Peri-Fosse: manca solo Andrea

UNA GITA SCOLASTICA IN BICI SU UN PERCORSO NATURALISTICO

La "Don Milani" al Parco delle Bertone

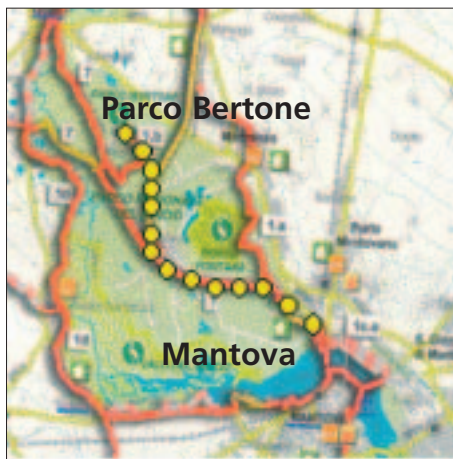
Chi pensa che fare una gita scolastica in bici sia un'impresa impossibile deve assolutamente ricredersi.

Per le nostre due classi prime della Scuola Media "Don Milani", avevamo già pensato ad una meta naturalistica: il Parco delle Bertone dove si sta sperimentando, da qualche anno, la reintroduzione delle cicogne in Italia. Poi si è andato concretizzando il sogno di poter fare in bici almeno un tratto del percorso utilizzando il progetto del CSA di Verona Bus+Bike.

Al di là dello scopo naturalistico della visita al Parco e all'ambiente fluviale del Mincio, ci sembrava importante far sperimentare ai ragazzi un mezzo di trasporto speciale, la bici, che permette di muoversi liberamente nell'ambiente naturale e di godere pienamente di esso.

Grande entusiasmo da parte dei nostri alunni e dei genitori.

Così l'8 maggio, dopo aver caricato alunni e bici, siamo partiti per Mantova: abbiamo percorso la ciclovia Mantova-Peschiera all'interno del parco regionale del Mincio e dopo circa 20 km siamo arrivati al parco Bertone. Qui abbiamo effettuato una visita guidata. Il bus ha poi riportato ragazzi



e bici a Verona alla fine della visita. Tutto è andato meravigliosamente bene. Avevamo al seguito anche un "amico della bicicletta" di Mantova, disposto a farci da guida e, all'occorrenza, anche da meccanico. Non c'è stato alcun inconveniente perché l'uscita è stata adeguatamente preparata, sia per l'aspetto scientifico sia per quello organizzativo. Qualche giorno prima del viaggio nel cortile della scuola c'è stato un piccolo controllo sullo stato delle biciclette e sulle abilità nella guida. I ragazzi hanno mantenuto la massima attenzione lungo tutto il percorso ed hanno seguito attentamente le indicazioni degli insegnanti per pedalare in sicurezza. L'esperienza è stata emozionante per tutti e senz'altro tra i ragazzi vi sarà qualche futuro "amico della bicicletta"!

Patrizia Placchi e Maria Luisa Azzolini

DAL 18 AL 25 AGOSTO VIAGGIO DALL'ENTROTERRA AL MARE ADRIATICO

Il Molise: una regione da scoprire

Il programma della ciclovacanza d'agosto titolava "Molise una regione da scoprire" naturalmente a cavallo delle nostre bici.

Siamo partiti in cinquantuno da Verona con Lidia e Reno a condurre il gruppo, una coppia che ci dà fiducia. Con loro abbiamo veramente scoperto un territorio diverso per molteplici ragioni.

Una regione che nell'Italia dai mille territori rimane defilata, ai margini delle rotte turistiche ormai conosciute ai più.

Siamo rimasti stupiti dalla ricchezza di siti archeologici e dalla vista di paesi arroccati sulle montagne o distesi sui crinali con torri, castelli, chiese, campanili, portali, frontoni a testimoniare la storia di genti fiere delle proprie origini e del proprio passato. Ne è mancata la visita alle città molisane, Isernia e Campobasso, sconfinando anche in Campania essendo partiti da Benevento.

Giorno dopo giorno abbiamo apprezzato la varietà dei paesaggi naturali attraversando campi dorati, campi arati, campi coltivati, boschi e tratturi, costeggiando laghi e pascoli.

Credo che ognuno di noi abbia conservato un'immagine, al di là delle foto scattate, che ci ha accompagnato ogni giorno: il cromatismo di questo territorio reso più evidente dalla luce estiva e dal nostro pedalare su e giù per i colli.



Architetture romaniche molisane

Il percorso si è rivelato impegnativo per le calde salite ma appagante per le lunghe discese e per le fresche acque delle numerose fontane.

Il gruppo ha macinato chilometri in allegria sopportando sudore e fatica. Ma alla sera a tavola, distesi e sereni, gustando con appetito le pietanze locali, si raccontava, con una punta di orgoglio e meraviglia, i dislivelli superati, già pronti a sfidare la tappa del giorno seguente.

Le strade non troppo trafficate, talvolta deserte, ci hanno permesso di viaggiare con una certa tranquillità, anche perché ben asfaltate e scorrevoli. Pochi ciclisti battono queste strade e noi siamo stati accolti come una novità, tanto da apparire sui giorn

nali del posto.

Gli abitanti stessi erano incuriositi e si fermavano a parlare volentieri, chiedevano informazioni sul nostro giro, propagandavano le feste tradizionali del loro paese, qualcuno ci incitava, in particolare le signore alle "signore", con frasi di incoraggiamento.

Le guide turistiche, con disponibilità e simpatia, ci hanno permesso di conoscere questa regione visitando la Sepinum romana, Pietrabbondante, San Vincenzo al Volturno.

Ad Agnone infine ci siamo fermati per una visita alla Pontificia Fonderia Marinelli, considerata una delle fabbriche di campane più famose nel mondo.

L'ultima tappa ci ha portato al Mare Adriatico, Lido di Campomarino, raggiunto dopo avere percorso un unico tratto di strada statale ma era la meta meritata.

Questa ciclovacanza, come di consueto, è stata documentata fin nei dettagli dall'instancabile fotoreporter Claudio. Non va dimenticata la presenza sempre preziosa di Enzo, nè l'aiutante e generoso Bashkim, il nostro autista.

Ora, soddisfatti di aver percorso 446 chilometri e 6377 metri di salita in sei giorni nel caldo agostano, aspettiamo di rivedere in video una parte d'Italia che abbiamo scoperto in buona compagnia.



Le bici scalpitanti dei partecipanti

Flavia Bonsaver

LANCIATO IL PIÙ IMPORTANTE ESPERIMENTO DI NOLEGGIO DI BICI AL MONDO

Parigi, coraggiosa scommessa del sindaco



Da una decina di giorni sono in possesso di una tessera Velib, un abbonamento annuale che mi permette di prendere una bici in una delle innumerevoli stazioni di Parigi e di lasciarla in una qualsiasi altra stazione. Sono in buona compagnia, visto che a meno di tre mesi dal lancio del sistema Velib gli abbonati annuali sono quasi 100.000.

L'inaugurazione del sistema Velib (da velo, bicicletta, e liberté) è avvenuta infatti il 15 luglio 2007, il giorno successivo alla festa nazionale, l'anniversario della rivoluzione francese.

Velib con le sue 1451 stazioni e 20.600 biciclette è già diventato di gran lunga il più importante esperimento di noleggio pubblico di biciclette del mondo. Una straordinaria e coraggiosa scommessa di Bertrand Delanoë, sindaco di Parigi, a soli otto mesi dalle prossime elezioni municipali.

Scommessa già vinta. Le eleganti bici grigie sono entrate di prepotenza nel panorama cittadino, un parigino su 5 le ha già provate e l'8% della popolazione ne è già un utilizzatore abituale. La stampa, quotidiani e settimanali sono pieni di Velib.

Il punto di forza è la capillarità del sistema. Parigi non è grande. I suoi 2.200.000 abitanti vivono in un rettangolo di 12 km x 9 km. Dalla distribuzione uniforme delle 1451 stazioni deriva una distanza media inferiore ai 300 m da una stazione all'altra. La stazione più vicina è a 165 passi dalla porta della mia casa, quando esco dal lavoro i passi sono 118. Oggi sono andato in banca, 48 passi dalla stazione, ma allungando il percorso per attraversare sulle strisce pedonali.

Le bici, tutte uguali, sono belle e pratiche. Progettate per minimizzare i vandalismi, sono dotate di cavalletta, cambio a tre velocità, sella facilmente regolabile, an-

tifurto e, importantissimo, cestino. Una dinamo sempre in funzione mantiene accese luci anteriori e posteriori. La sensazione alla guida è quella di un'ottima bici da città, ergonomica e scorrevole, nonostante il peso di 22,5 kg.

La prima mezz'ora d'utilizzo è gratis, la seconda mezz'ora costa un euro, la terza due, la quarta, come le successive, 4 euro. Velib non si usa per una gita, è un mezzo di trasporto urbano. La lezione è stata appresa velocemente dai parigini, la durata media dell'utilizzo delle bici è infatti di 22 minuti.

Arrivati a casa si può, andando al sito web, sapere tutti i propri spostamenti, la situazioni d'ingombro delle stazioni, e accedere al proprio conto Velib accreditandolo di qualche spicciolo se si è in debito.

Oltre 400 persone lavorano a tempo pieno per Velib, nel mantenimento di bici e stazioni, nell'amministrazione etc. Ma chi paga? Non certo gli utilizzatori, visto il prezzo simbolico del servizio. Non la Mairie, la municipalità di Parigi, che anzi incassa i soldi degli abbonamenti e di ogni spostamento oltre la mezz'ora. Chi paga allora?

Questa è una bella storia. Il servizio è fornito dalla società JCDecaux, che in cambio ha avuto la gestione di tutti gli spazi pubblicitari dell'arredo urbano parigino. Ma come? Allora la Mairie ci guadagna da un lato e ci perde dall'altro? Nemmeno per sogno. Nel contratto precedente JCDecaux per questo enorme mercato pagava 1,8 milioni di euro. Ora, con il nuovo contratto paga 3,5 milioni più il servizio Velib. Inoltre Delanoë ha imposto una riduzione del 20% degli spazi pubblicitari. Politica e affari insomma, ma non come noi italiani di solito intendiamo.

*Enrico Girardi
ex presidente AdB, insegna a Parigi*



L'Étoile cuore del traffico cittadino

CARLO FURLAN, PRESIDENTE DI LEGAMBIENTE,
INVITA A CREARE UN FRONTE COMUNE

"Con la giunta tentiamo un dialogo senza preconcetti"

Dialogare con la nuova giunta senza preconcetti e costituire un fronte comune tra le associazioni per battere il chiodo sulle questioni ambientali. All'alba dell'era Tosi il presidente di Legambiente Carlo Furlan ritiene prematuro bollare boutade e dichiarazioni di intenti come segni di antiambientalismo spinto e invita a intessere con pazienza i fili di un rapporto che può essere foriero di buoni risultati.

"Riteniamo che con questa nuova giunta non sia sensato porsi in posizioni ideologiche o precostituite, dice Furlan, ma occorre invece porre domande precise sia sulle politiche riguardanti le questioni ambientali, sia sui temi della città come il traffico, le piste ciclabili e gli altri nodi che riguardano i quartieri. Questo dobbiamo essere: portavoce della gente".



Carlo Furlan

A pochi mesi dall'esordio dell'amministrazione di centrodestra, quali incontri ravvicinati ha avuto Legambiente con l'esecutivo di Tosi?

"Il primo e unico contatto l'ho avuto con l'assessore Sboarina, che si è dichiarato disponibile a rapportarsi con le associazioni sui temi concreti che riguardano la città. Come controprova alle sue parole ha voluto essere presente all'inaugurazione della risorgiva Fossa-Bova, restaurata da poco da un gruppo di volontariato locale. Un buon inizio, anche se in seguito non è mancata qualche delusione".

Ad esempio?

"La decisione della giunta di non assegnare contributi alla manifestazione "Naturalmente sì" di piazza Isolo. Questo ci dispiace, perché è stato un contenitore ricco di convegni e dibattiti, con pubblico di diverse estrazioni politiche e sociali. Un'iniziativa, insomma, di interesse per la comunità, che andava dunque finanziata. È caduta nel vuoto, finora, anche la nostra richiesta di un incontro con il sindaco Flavio Tosi. Vogliamo credere che il ritardo sia dovuto solo alla fitta agenda di impegni".

Qualcuno scorge nelle prime mosse di questa giunta un'insofferenza a certi temi visti troppo "di sinistra". Vedi le piste ciclabili, su cui si nota una tendenza al dietrofront.

"Di piste ciclabili abbiamo parlato anche noi con l'assessore Sboarina, a proposito del Parco Nord. Lui ci ha spiegato l'idea della giunta di realizzare il percorso sull'alzaia, ma ha anche ammesso che sarà difficile da realizzare per problemi di costi e di concessioni del Genio civile. Quindi quasi sicuramente si tornerà al piano precedente, cioè alla corsia sul Lungadige Attiraglio. Detto questo, staremo a vedere quali politiche verranno adottate per affrontare i grossi problemi che assillano Verona, vedi traffico e sforamenti dei tetti previsti dalla legge per le Pm10, le polveri sottili. Quello sarà il primo, grande banco di prova".

Tosi ha già dichiarato di non voler ripetere la chiusura del traffico a giorni alterni.

"In sostanza ha fatto capire che si muoverà solo se lo farà la Regione. Venezia però ha già precisato che sono gli enti locali a intervenire in caso di inquinamento. Speriamo di non assistere al solito palleggio".

Come devono muoversi le associazioni per ottenere udienza e risultati?

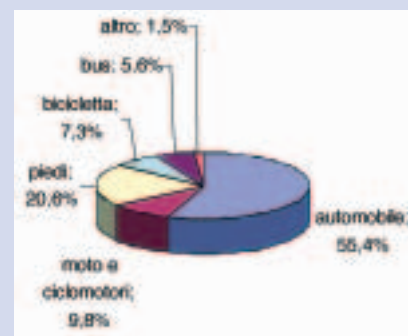
"Devono costruire un fronte comune per dare voce alle richieste di tutti. Ma devono farlo rivolgendosi a tutta la cittadinanza senza barriere, ponendosi come rappresentanti legittimi degli interessi diffusi di tutta la popolazione veronese".

Laura Lorenzini

Il sindaco non risponde

Questa qui sotto è la "torta" che fotografa la mobilità a Verona (fonte: comune 2004). In luglio, con una lettera aperta, abbiamo chiesto al sindaco Tosi di dichiarare che torta si propone di consegnarci alla fine del suo mandato. Non ci ha ancora risposto.

In fatto di mobilità il sindaco ha senz'altro degli obiettivi. Ce li dica: senza conoscerli come faremo, come cittadini, a giudicare la bontà dei suoi propositi e dei suoi piani?



Ciclabili, il piano dal 2007 al 2012

Ecco, a proposito di ciclabili, cosa si dice nelle "Linee programmatiche 2007 - 2012" che il sindaco Tosi ha presentato in settembre in Consiglio Comunale: "Collegare e completare le varie piste ciclabili create in modo disordinato in questi cinque anni, per permettere il raggiungimento delle principali zone della città, in particolare gli attrattori di traffico (ospedali, università, scuole, uffici pubblici ecc) al fine di favorire l'utilizzo delle bici; le nuove ciclabili vanno realizzate cercando di sfruttare spazi lungo le tratte ferroviarie, i canali, l'Adige, i torrenti, le strade interpoderali e non riducendo la dimensioni delle strade di grande traffico aumentando la congestione e quindi l'inquinamento atmosferico; vanno inoltre realizzate tutelando i residenti e i commercianti delle aree interessate".



Bici, elisir di giovinezza

Capita che, dovendo passare la mattinata al pronto soccorso in attesa di una risposta che non arriva mai, ti trovi a leggere uno di quei fogli fotocopia che vengono distribuiti, gratis, ovunque ci sia un qualche assembramento di popolo. Capita che, tra una gigantografia di miss Italia e una notizia sui lavavetri, l'occhio cada su un articolo strepitoso: una ricerca inglese sull'uso della bicicletta. Dunque, sembra che in Inghilterra a usare la bicicletta siano le classi più ricche di soldi e di cultura.

Sembra che abbiano capito, questi furboni, che andare in bicicletta faccia bene alla salute e, di conseguenza, anche al conto in banca. Sembra, infatti, che andando in bicicletta si risparmi sui costi dei mezzi di trasporto, su quelli della palestra e, persino, dei medicinali e degli specialisti.

Diavoli di Inglesi, vuoi vedere che sono ricchi perché vanno in bicicletta? Sembra, poi, che questi acculturati ricconi dimostrino 10 anni in meno di quelli posseduti. Adesso non fatevi illusioni: noi siamo in Italia, anzi a Verona. Cosa dite? Che a forza di andare in bici siete riusciti a pagare il mutuo?

Che le nostre donne (A dB) ringiovaniscono a vista d'occhio, tanto che presto potremmo essere accusati di pedofilia? Via, non esageriamo!

Però, però...fa piacere constatare che, come al solito esagerando, altri abbiano scoperto adesso quello che noi, inascoltati, predichiamo da decenni. La bici fa bene, ostrega, mantiene giovani e in forma e fa risparmiare soldi. Non da ultimo "La bicicletta è un piacere e non inquina".

Quanto piacere procuri l'hanno dimostrato una ventina di acculturati e affermati personaggi veronesi (ma va'?) nel corso della Maratona oratoria tenutasi alla Letteraria.

In controtendenza, la nostra Giunta comunale afferma che le biciclette sono pericolose per i ciclisti stessi, per gli automobilisti e per i pedoni. Strano, hanno dimenticato i motorini! Così è cominciata l'opera di cancellazione delle ciclabili.

Che vi dicevo? Siamo a Verona.

Bepo Merlin

ORARIO SEDE

lunedì, mercoledì, venerdì e sabato ore 16.00-19.00
venerdì sera ore 21.00-23.00

ABBONATI A RUOTALIBERA

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus

Come?

- Vieni in sede: Via Spagna, 6 oppure • Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
- cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA via Porta San Zeno, 15/b - 37123 Verona
- cc bancario presso Unicredit Banca SpA n. 40099139 ABI 2008 CAB 11710 intestato a FIAB AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS
- cc bancario presso Banco Popolare di Verona e Novara n.37232 ABI 5188 CAB 11703 intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS

ABBONAMENTI 2008

ORDINARIO	1 Abbonamento a Ruotalibera
Euro 19.00	2 Tessera FIAB-Amici della Bicicletta-Onlus di Verona
SOSTENITORE	3 Iscrizione alla newsletter FIAB-Amici della Bicicletta
Euro 29.00	4 Assicurazione RC del ciclista
	5 Gadget

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

FAMILIARE* o GIOVANE Euro 9.00** Hanno gli stessi diritti del socio ordinario

*chi ha già un familiare convivente iscritto 2008.

Viene inviata una sola copia di Ruotalibera per tutta la famiglia

**chi non ha ancora compiuto 25 anni

DIRETTORE RESPONSABILE:

Elena Chemello

Redazione: Bepo Merlin, Guido Dosso, Donatella Miotto, Fernando Da Re, Laura Lorenzini
c/o Amici della Bicicletta - Onlus
Via Spagna, 6 - 37123 Verona

Composizione: Franco Anderloni

Hanno collaborato:

Paolo Fabbri, Maurizio Corticelli, Enrico Girardi, Bruno Brigo, Luciano Cenna, Lucio Garonzi, Flavia Bonsaver, Enzo Gardini, Patrizia Placchi, Maria Luisa Azzolini, Marco Andrioli

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.: 045 8004443 - Fax: 045 8026803
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)