

30 Marzo 2008

Biciclettata **PER** la Città

Il modello di mobilità urbana proposto dall'Europa assegna un ruolo fondamentale al mezzo pubblico, alla pedonalità e alla bicicletta.

Il contesto nel quale queste forme di mobilità possono essere promosse non può essere degradato: dobbiamo difendere l'ambiente, il territorio, il paesaggio, la qualità dell'aria anche per affermare la possibilità di muoversi in modo meno irrazionale, patogeno e costoso di quello al quale molti di noi sono costretti.

Per raccontare di una Verona possibile, insieme alle altre principali associazioni ambientaliste, abbiamo organizzato, per il 30 marzo, una biciclettata che attraverserà la città toccando diversi punti particolarmente significativi per il suo futuro.

La biciclettata prevede momenti di festa, di animazione. Prevede anche, ad ogni tappa, brevi momenti di informazione sui vari temi sui quali si propone di richiamare l'attenzione: la qualità dell'aria, l'inquinamento industriale e da traffico; la mobilità e la necessità di un impegno più deciso a favore del trasporto pubblico e della bicicletta; i parchi e più in generale il sistema del verde; il recupero delle aree degradate e degli edifici storici; la valorizzazione del patrimonio architettonico e ambientale di cui Verona è ricca; le Ztl; il Pat.

Non ultimo verrà trattato il tema della qualità della vita anche con riferimento alla necessità di immaginare, per Verona, un futuro nel quale si possano conciliare le esigenze di produzione e di mobilità e la promozione di stili di vita attivi diversi e migliori di quelli improntati alla sedentarietà patogena cui oggi siamo costretti. La bicicletta, che meraviglia!, ci permetterà di percorrere in una sola giornata - lentamente, tutti insieme - questo "tour completo" della città che ci darà modo di conoscere meglio, di toccare con ruota, i posti e le tematiche che noi ambientalisti consideriamo importanti. Il pranzo è al sacco. La partecipazione è libera. Il programma dettagliato a pagina 8.





1. La Ztl

Da qualche anno a Verona è stata attivata in centro storico una Ztl, zona a traffico limitato, ma nonostante il successo dell'iniziativa non si placano le polemiche da parte di chi non accetta l'innovazione. Per prima cosa va ricordato che impedire l'accesso alla zona a traffico limitato ai non abilitati è nulla di più di un atto dovuto. Per troppi anni si sono tollerati abusi e infrazioni. Dire di no alle telecamere ai varchi significa in realtà dire di no alla Ztl, che esiste da molti anni. La Ztl invece è utile non solo per proteggere e valorizzare un'area delicata come quella del centro storico, ma anche per scoraggiare in generale il traffico d'attraversamento in tutta la città e il conseguente inquinamento. Per questo motivo non è possibile accettare le ricorrenti richieste delle associazioni dei commercianti di creare parcheggi a ridosso della Zona Blu. La cosa contrasta con l'obiettivo di scoraggiare l'idea di avvicinarsi il più possibile al centro in auto, anziché utilizzare mezzi pubblici e biciclette. Senza contare che i siti indicati sono ancora una volta piazze importanti, come quella delle

Poste.

Il controllo degli accessi ai centri storici è un provvedimento adottato da molte città italiane senza che abbia mai portato alla morte delle attività commerciali.

Sorprendono perciò le prese di posizione delle associazioni di categoria che prospettano uno scenario di "miseria e povertà" per le attività commerciali del centro storico. Le esperienze del passato in altre città italiane, ma anche a Verona (la chiusura di via Mazzini prima e di via Roma poi), ci dicono esattamente il contrario: quelle vie sono diventate le più frequentate e le più appetibili da un punto di vista commerciale.

Certo rimangono da affrontare ancora molti problemi: il potenziamento del trasporto pubblico, la realizzazione dei parcheggi scambiatori nelle zone periferiche della città, il potenziamento della rete di piste ciclabili nei quartieri, l'ampliamento e la realizzazione di aree pedonalizzate in tutti i quartieri.



2. La Tramvia

Verona soffre di quella sindrome che vede ogni giorno auto in fila, ferme o quasi, ma con il motore acceso a consumare carburanti sempre più costosi e ad emettere inquinanti, spesso con una sola persona a bordo. Molti di questi automobilisti sono pendolari che non usano i mezzi di trasporto pubblici perché li ritengono inefficienti. È il settore dei trasporti quello che più contribuisce (dati Ue) alle emissioni di CO₂: renderlo a minore impatto ambientale è uno degli obblighi che la nostra società ha nei confronti delle popolazioni più svantaggiate, delle generazioni future e in più generale della salvaguardia dell'ecosistema di cui facciamo parte.

La tramvia è una valida risposta ai problemi ambientali, ma sono molti anche i vantaggi economici e sociali che deriveranno all'intera comunità di Verona grazie alla sua realizzazione: la migliore accessibilità della città a scala metropolitana, regionale e nazionale, il potenziale incremento del valore fondiario degli immobili commerciali (circa il 30-40%) e di quelli residenziali (circa il 15%) nelle aree prospicienti il

tracciato della tramvia e le interconnessioni col sistema ferroviario metropolitano.

Il tram è più efficiente delle auto nel trasporto passeggeri, sia dal punto di vista energetico che per l'aspetto economico. Se si paragonano i consumi di una vettura tramviaria riempita di passeggeri al 70 per cento, cioè con 190 persone a bordo, con quelli di 95 auto con due passeggeri ciascuna, il tram consuma oltre 5 volte meno in termini energetici e 12 volte in meno in termini di costi. Non a caso sono oltre 250 le città in Europa che dispongono di un sistema tranviario. Con il passaggio dei tram al posto dei bus, grazie ai binari forniti di protezioni altamente innovative, vibrazioni e rumore saranno molto più bassi di quelli registrati oggi; il tram non dovrà quasi mai fermarsi ai semafori, grazie alla tecnologia del sistema di priorità semaforica che regolerà i flussi senza peraltro penalizzare sensibilmente il parco veicolare privato.

3. Inquinamento da traffico

Blocchi del traffico, targhe alterne, domeniche a piedi, smog alle stelle. E potremmo continuare. Questi i titoli dei giornali che da anni si leggono con l'arrivo dell'inverno.

Certo, possiamo dire che qualcosa è cambiato: oggi conosciamo meglio la qualità dell'aria delle aree urbane, si sono estese le reti di monitoraggio, sono migliorati gli strumenti conoscitivi. Sappiamo come si è trasformato l'inquinamento da forme legate alla presenza di sostanze tradizionali quali il piombo tetraetile, l'anidride solforosa e il monossido di carbonio fino alla comparsa di nuovi inquinanti come il benzene, il benzoapirene, gli Ipa, le Pm10. Sappiamo anche che alcuni inquinanti permangono pressoché costanti come gli ossidi di azoto e l'ozono.

Sono migliorate le composizioni dei carburanti e le tecnologie di abbattimento delle emissioni dei tubi di scappamento delle automobili, prima con le marmitte catalitiche e poi con i vari Euro 1, Euro 2 e

così via. Nessuno nega più la correlazione tra inquinamento e gravi patologie. Tuttavia a distanza di quindici anni dal primo provvedimento antismog le uniche misure prese sono ancora quelle di emergenza: dai blocchi del traffico alle varie categorie di autoveicoli, alle targhe alterne in attesa della pioggia per poterli revocare. Non si sono messe in atto strategie serie di mobilità urbana e in nessun caso il trasporto pubblico è competitivo con quello privato.

E' evidente che le misure da intraprendere che vanno dalla limitazione della circolazione privata alla rimodulazione dell'offerta del trasporto pubblico possono avere un impatto non indifferente sulla vita quotidiana di una città. Ma le amministrazioni da sole non hanno le risorse economiche per mettere mano a interventi strutturali. E' quindi necessario pensare a un intervento coordinato tra amministrazione centrale e governi locali con un obiettivo comune: migliorare il benessere di tutti i cittadini e restituire alle nostre città e a chi le abita le piazze, le strade, i monumenti e i giardini adesso sommersi dalle auto e dallo smog.



4. Ciclabilità

Verona è una città che ha una grande potenzialità per l'incremento dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano urbano sostitutivo dell'automobile privata, ma se confrontiamo l'attuale situazione con altre città la differenza risulta strabiliante. A Bolzano il trasporto con modalità bici e pedoni costituisce una quota del 52 per cento contro il 25 per cento di Verona: un successo raggiunto grazie alle scelte politiche degli ultimi anni. La bicicletta è tipica degli spostamenti all'interno del quartiere, tra quartiere e centro città e anche verso destinazioni più lontane. La bicicletta svolge inoltre un ruolo importante come elemento iniziale e terminale di uno spostamento principale eseguito con il trasporto pubblico, nel senso che allarga il raggio di influenza del punto di interscambio. La mobilità ciclabile dal punto di vista dell'offerta è favorita da numerosi fattori: una buona rete di percorsi ciclabili; un contesto della rete stradale ordinaria ritenuta sicura, con provvedimenti come le zone 30 e alcuni interventi di moderazione

del traffico; un buon sistema di cicloparcheggi nei quali sia possibile legare il telaio della bicicletta alla rastrelliera. Ai fini dell'intermodalità con il trasporto pubblico sono utili punti di interscambio ben accessibili con la bici. Un contesto gradevole e ordinato, la presenza di negozi, di altri ciclisti o pedoni, un basso rumore diffuso, un buon livello di sicurezza sociale percepita e una buona illuminazione favoriscono la mobilità ciclabile e possono allungarne le percorrenze. Al contrario percorsi monotoni, con pochi ciclisti o pedoni, disadorni o inadeguati come larghezza e qualità della superficie di rotolamento riducono o annullano la propensione del cittadino a spostarsi in bici. Verona ha ancora molte azioni da compiere per la promozione della ciclabilità, sia sul piano degli interventi pubblici strutturali che degli interventi di sostegno ai comportamenti virtuosi. Ci auguriamo che negli anni a venire una buona parte delle azioni indicate possa venir intrapresa.





5. Edifici storici

Sembrava, qualche mese fa, che si fosse riaperto il dibattito sulla destinazione di edifici storici di cui si discute da decenni. Ma l'Amministrazione comunale è davvero interessata al confronto o è già tutto scritto nel programma del sindaco? Proponiamo di azzerare tutto, ripartendo da capo tenendo in considerazione cinque regole. La prima: non chiamiamo gli edifici contenitori, come se la cosa più importante fosse il contenuto, l'uso, e non il loro valore storico e architettonico: l'Arsenale, la caserma di Castel S. Pietro, Santa Marta sono importanti esempi di architettura ottocentesca, progettati e realizzati dai migliori progettisti dell'Impero asburgico. Due: scegliamo, tra gli usi possibili, quelli che maggiormente garantiscono la valorizzazione dell'edificio storico: un museo o una biblioteca sono, da questo punto di vista, meglio di uffici e sedi. Tre: chiediamo ai progettisti di rispettare l'integrità dell'opera architettonica, la spazialità originaria e se possibile anche il contesto, vincendo la tentazione di inserire architetture "firmate": la coesistenza tra

storico e contemporaneo non sempre funziona. Ad esempio all'Arsenale non sembrano opportuni i due nuovi volumi con un linguaggio architettonico contemporaneo, più adatti a contesti diversi rispetto a quello omogeneo di un'antica architettura militare asburgica. Quattro: scegliamo la nuova destinazione tenendo conto del luogo, del paesaggio, dell'accessibilità, dei collegamenti con il sistema di trasporto pubblico. A Castel S. Pietro, per esempio, non c'è solo da utilizzare al meglio la caserma asburgica ma occorre valorizzare l'intero colle, con i ruderi del castello e le mura. Cinque: mentre si discute e si progetta si dovrebbe evitare il degrado degli edifici, tetti crollati, vetri rotti: la manutenzione è il primo dei restauri. Si dovrebbe evitare di usare come depositi, magazzini o parcheggi questi spazi vuoti e inutilizzati, perché l'uso improprio fa perdere la bellezza originaria e fa correre il rischio di perpetuare scelte sbagliate.



6. Il Traforo

La città di Giulietta e Romeo, dell'Arena, di Veronetta, dell'estate teatrale. Dell'Adige e del suo parco, di Parona, delle colline, delle Torricelle. Della Valpantena con il borgo di Poiano. Anche per questo Verona è stata dichiarata dall'Unesco "patrimonio dell'umanità", un qualcosa che è di noi veronesi, ma deve essere tutelato per i nostri figli e l'umanità. Proprio questi territori saranno devastati irrimediabilmente se il progetto del traforo autostradale delle Torricelle sarà realizzato. Nel progetto dell'autostrada Brescia-Padova, nel Borgo di Poiano dovrebbe essere costruito uno svincolo con il casello per il pagamento del pedaggio su un territorio agricolo di pregio di 60 mila metri quadrati. L'autostrada proseguirebbe sotto alle Torricelle per un paio di chilometri con un tunnel a doppia canna per sbucare ad Avesa in via Monte Ortigara, la strada che da via Mameli porta ad Avesa. In questo punto, a meno di un chilometro dall'ospedale Maggiore, a 1,4 km dal Teatro Romano, l'autostrada con le sue quattro corsie più le corsie di emergenza continuerebbe tra i quartieri di Pindemonte,

Ponte Crencano fino ad arrivare a Quinzano dove, in corrispondenza del Saval, è previsto l'unico casello intermedio per il pagamento del pedaggio. In questo tratto, l'autostrada sfiora centri sportivi, passa sul parcheggio delle piscine Santini, scuole materne ed elementari, case di cura, pensionati. Dal Saval continua verso Parona con una nuova galleria che esce, in quota, all'altezza dell'Abital attraversando l'Adige sul lungadige Attiraglio. Un viadotto a 30 metri dall'altezza del fiume, che atterra a Boscomantico per arrivare, con un secondo ponte, allo svincolo con casello d'arrivo nella zona Nassar. Un'arteria che porterà nella città l'inquinamento di 22 milioni (camion compresi) di veicoli/anno, che non servirà a sollevare Verona dal traffico e dall'inquinamento come tutti gli urbanisti affermano, che trova tra i sostenitori solo i rappresentanti di interessi economici locali della Valpantena e qualche cocciuto amministratore.

7.

Parco dell'Adige

Il 28 febbraio 2005 il Consiglio comunale ha istituito il Parco dell'Adige quale area naturale protetta di interesse locale, su una superficie comunale e demaniale di quasi 2 milioni di metri quadrati.

Il Parco dell'Adige rappresenta un polmone verde nei pressi del centro città, che ben si presta a divenire luogo di abituale frequentazione per tutti i cittadini che qui possono ritemperarsi in un incantevole ambiente naturale.

Gli scopi principali del Parco dell'Adige sono la conservazione dell'ambiente naturale e del paesaggio, il miglioramento della qualità delle rive e delle acque, lo sviluppo del benessere della popolazione e il miglioramento della vivibilità urbana.

Non secondari lo sviluppo socioeconomico per le comunità locali, la valorizzazione del settore agricolo, turistico e artigianale e lo sviluppo di iniziative di educazione ambientale per comunicare il valore del sistema ecologico fiume-pianura.

L'area del Parco dell'Adige comprende la

fascia fluviale a Nord e a Sud della città, collegate da percorsi lungo il fiume.

Il Parco dell'Adige Sud si estende dalla località Boschetto, passando dall'isolotto del Pestrino, la Diga di S. Caterina, Porto S. Pancrazio, il Lazzareto fino al Bosco Buri. Il Parco dell'Adige Nord comprende, nella zona del Chievo, Corte Saval, Corte Molon e Corte Lendinara.

Essendo di recente istituzione, il parco ancora non è stato oggetto di interventi concreti di riqualificazione e valorizzazione, se si esclude una fase di riforestazione che ha interessato in parte sia il Parco Sud che Nord. Nella primavera 2005 sono state poste a dimora 1.500 piante (quercia farnia, ontano nero, olmo campestre) nell'area denominata "Fondo Giarol Grande" situata nella parte Sud del Parco dell'Adige, forestazione completata a fine autunno con altre 15.500 piante. Sarebbe però urgente prospettare un progetto attuativo, poiché le criticità rispetto all'ambiente naturale e le possibilità di utilizzo da parte dei cittadini sono consistenti e si corre il pericolo di utilizzi non coerenti e non indirizzati alla realizzazione di un Parco urbano pubblico adatto a una città moderna.



8.

Parco delle mura

Il Parco delle mura e dei forti di Verona è un parco da fare. Nonostante l'impegno di molti, in primo luogo delle associazioni, non c'è ancora una cosa che possa essere definita così, né dal punto di vista formale, né sul territorio. Ci sono dei pezzi (una porta, un forte e qualche bastione) e delle prese di posizione che possono far sperare in una realizzazione futura. Ma ci sono, concretamente, le mura e i forti: la varietà delle architetture, la bellezza dei luoghi e del paesaggio, l'importanza storica delle fortificazioni veronesi. E' difficile spiegare perché, in presenza di un tale patrimonio, non si sia ancora trovato il modo di realizzare un grande museo dell'architettura militare e un meraviglioso parco urbano.

Il Parco delle mura e dei forti di Verona avrebbe bisogno di un centro propulsore forte e dinamico. Purtroppo tra tutti gli enti che, a vario titolo, dovrebbero occuparsi di questo grande patrimonio, nessuno ha queste caratteristiche.

Sul tappeto c'è la proposta di un parco

nazionale: una proposta di legge bipartisan lanciata da Legambiente e da alcuni parlamentari. Non ci sarebbe bisogno di nessun passaggio di proprietà, i beni resterebbero demaniali, e si costituirebbe un ente gestore dotato dei fondi necessari ad iniziare restauro e sistemazione. Con una scelta coraggiosa e lungimirante il Comune potrebbe allargarne l'estensione fino a comprendere le aree della collina e dell'Adige, già dichiarate "Siti di interesse comunitario".

Se questa ipotesi dovesse arenarsi sarebbe difficile immaginare un percorso diverso e si rischierebbe di frantumare l'insieme di opere ed aree verdi in una variegata e catastrofica varietà di destinazioni: concessioni a privati, nuovi impianti sportivi, servizi, parcheggi e qualche area verde.

A titolo d'esempio prendiamo il caso delle caserme Passalacqua e Santa Marta: finora si è parlato di Università, servizi al quartiere, un grande parcheggio, impianti sportivi, ma nessuno sembra accorgersi che l'area contiene anche un tratto delle mura scaligere e due bastioni veneti.



9.

Inquinamento industriale

Se il quadro dell'inquinamento da Pm 10 legato alle emissioni da traffico stradale e dalle caldaie da riscaldamento domestico risulta ad oggi abbastanza chiaro, poco noto può risultare il contributo apportato dai camini delle aree industriali di Verona e provincia. Le problematiche relative agli insediamenti industriali sul nostro territorio sono riconducibili alla difficile convivenza tra aree industriali e residenziali che, grazie ad una pianificazione urbanistica cieca, troppo spesso si trovano ad essere contigue. Queste ultime, infatti, ricevono le immissioni in atmosfera di polveri, sostanze inquinanti o maleodoranti e di rumore, che pregiudicano la qualità della vita. Classico esempio a Verona è la Riva acciaio. Parlare della Riva Acciaio (ex Galtarossa) significa ricostruire la storia industriale di Verona. E' un'azienda che ha accompagnato la crescita della nostra città, ma che rappresenta anche in maniera emblematica le "non scelte" fatte a Verona in materia urbanistica. Da qualche decennio questa

azienda rappresenta un problema per la nostra città e i valori che sarebbero stati riscontrati negli scorsi anni dalla Procura di Verona (presenza di diossina sui terreni) lanciano un ulteriore allarme per la salute dei cittadini e per la qualità del territorio. L'area occupata dalla Riva Acciai rappresenta una strozzatura per il traffico e ha impedito finora di riflettere su un nuovo assetto urbanistico della città. Va preparato il trasloco della ditta per programmare il recupero dell'area pensando al futuro di Verona: è anacronistico che nel 2003 sia ancora presente un'industria pesante a 800 metri dal centro storico e a poche decine di metri da zone densamente abitate. Da vent'anni i cittadini e Legambiente segnalano situazioni di inquinamento sia acustico che atmosferico e più volte questi allarmi sono stati confermati dagli organismi preposti al controllo e alla salute. Il forte afflusso di camion verso la ditta rappresenta inoltre, da sempre, un grosso problema per il traffico cittadino.

10.

Aree degradate

Negli ultimi mesi abbiamo assistito all'adozione di un Pat, quello della giunta Zanotto, alla sua mancata approvazione in Regione con conseguente ritorno in Comune per le modifiche. Quindi la stesura del nuovo Pat da parte della giunta Tosi, alla sua adozione in Consiglio comunale di Verona e alla definitiva approvazione dalla Regione. Ma in entrambi i casi abbiamo constatato delle carenze sia per motivi di metodo che di merito.

Sulle grandi aree strategiche il Pat non dà alcuna indicazione né di principio, né di programma. Si è preferito delegare al Piano interventi o Piano del Sindaco il compito di compiere le scelte. Infatti l'ex Seminario, lo stadio Bentegodi, lo Scalo Merci della Ferrovia, l'area del Prusst e le Officine Galtarossa sono indicate come "Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi", cioè si potrà fare tutto ed il contrario di tutto; mentre le ex Cartiere Verona e l'ex Manifattura Tabacchi sono destinate ad "Aree di riqualificazione e

riconversione".

Il piano d'area del Quadrante Europa è stato prodotto dalla Regione in modo totalmente estraneo ad una programmazione globale ed omogenea del territorio. In quel piano si definiscono le scelte per l'ex opificio Tiberghien quale centro direzionale, commerciale e ricettivo, con indici di edificabilità e altezze massime dei fabbricati alquanto discutibili; un'area della Croce Bianca quale centro turistico ricettivo metropolitano; una zona limitrofa alla strada Gardesana per le funzioni collegate al direzionale, ai servizi e al residenziale; una zona a Parona, detta Nassar, vicino all'Adige, destinata a funzioni residenziale, direzionale e commerciale; lo Scalo Merci della ferrovia quale ambito per il terziario e il residenziale; l'area dell'ex seminario di San Massimo, trasformata in un centro assistenziale oltre che pianificata per attività direzionali, ricettive, commerciali e residenziali. Tutto questo va a sovrapporsi al Pat, con il grave rischio di squilibrare irreversibilmente il territorio veronese.



11.

Il sistema del verde

Il sistema del verde propone il parco dell'Adige, anche se non è ancora chiaro con quale normativa. Il parco della collina, che era presente nel primo Pat, quello di Zanotto-Uboldi, è stato tolto. Non nascondiamo la nostra preoccupazione per quelle aree. Da quando si è iniziato a parlare del parco della collina, sino al momento della salvaguardia con l'adozione del primo Pat, è sorta una miriade di cantieri edili sulla base della legge regionale 24 sugli annessi rustici. E' apprezzabile l'idea di realizzare un sistema del verde riunendo i forti austriaci periferici. A tale riguardo sarà necessario provvedere affinché si possa attuare una reale fascia verde di collegamento dei forti fuori mura, comprendendo anche parte della Marangona, ed evitare che il tutto venga limitato a delle piccole isole verdi attorno alle strutture militari. Interessante è inoltre il parco delle mura, uno dei gioielli culturali di Verona. Manca comunque la zona verde più importante della città sia urbanisticamente che ambientalmente: il

grande parco urbano piantumato nel futuro ex Scalo Merci della ferrovia. Sulla Spianà è tempo che terminino le continue ipotesi di costruire nuove e differenti strutture edilizie, quasi che quest'area sia in attesa di essere cementizzata.

Con il Piano Gabrielli la precedente Amministrazione ha tentato di ricucire le proposte che i privati avevano prodotto per le più importanti aree dimesse, proponendo di realizzare circa quattro milioni di metri cubi di costruito, di cui un milione di edifici residenziali e tre milioni tra direzionale, commerciale e alberghiero. Si ha però l'impressione che sia la pubblica amministrazione a dover conformare la pianificazione del territorio alle esigenze dei privati. Un chiaro esempio è rappresentato dalla concessione di un cospicuo aumento di cubatura per il rifacimento dell'hotel Lux. Cosa accadrà per le ex Cartiere Verona? Valutiamo sia sbagliata la scelta di realizzare un centro commerciale tra Basso Acquar e viale Piave. Perché non potenziare gli impianti sportivi e realizzare una cittadella dello sport tra il verde?



12.

Stili di vita attivi

"Io quando pedalo fischietto/ Io quando pedalo non penso niente/ Quando posso pedalo, così non penso/ Da un po' di tempo pedalo per non pensare", diceva Luciano Cenna alla "Maratona per la bicicletta" della Letteraria.

Il divertissement poetico vuol essere scherzoso ma nasconde una verità scientifica: il movimento ha grandi effetti benefici sulla psiche. Aumenta l'autostima, riduce l'ansia e dà un senso di benessere anche per un'azione accertata sui mediatori cerebrali. Nell'uomo preserva addirittura la potenza sessuale dall'invecchiamento. In più, ci aiuta a conservare la salute fisica e combatte l'infarto, l'obesità, il diabete, addirittura i tumori. Chi va al lavoro in bicicletta ha una riduzione del rischio di morte prematura del 39%! Cioè vive più a lungo e più sano. Inutile aggiungere che non usando l'auto riduco l'inquinamento e il traffico: mi occupo insomma della salute degli altri, oltre che della mia. Ecco perché fra le attività sostenute dal

Dipartimento di Prevenzione dell'Ulss c'è anche il "Pedala che ti passa" degli Amici della Bicicletta di Verona: otto uscite di un paio d'ore ciascuna destinate ai meno giovani e in generale a chi non è allenato ma vuole uno stile di vita più sano. Ma quanta attività serve per mantenersi sani? Le agenzie internazionali di medicina preventiva parlano di almeno 30 minuti quattro volte la settimana. Il che vuol dire che lo sport nel fine settimana va benissimo però non basta, perché da un punto di vista metabolico e soprattutto per mantenere efficiente il cuore bisogna muoversi tutti i giorni o quasi. Ecco che usare la bicicletta (o camminare) può diventare un'abitudine quotidiana, per di più piacevole e rilassante: cosa c'è di meglio di una pedalata prima del lavoro o al termine della giornata, per scaricare la tensione accumulata in ufficio? Insomma andando in bicicletta si diventa più sani, più allegri e quindi più belli. "Le cose più belle della vita sono immorali o sono illegali oppure fanno ingrassare", diceva George Bernard Shaw. Per una volta tanto si sbagliava.



OLYMPIA - MERIDA - FRERA - CARNIELLI - KAWASAKI

LEDIGEM
cicli

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

www.manfrinroberto.it - info@manfrinroberto.it

RIPARAZIONI ACCESSORI

COMPLEMENTI DI ARREDO
LA GALLERIA
http://www.lagalleriavr.it

COMPLEMENTI DI ARREDO
PREVENDITA
BIGLIETTI SPETTACOLI

di Roberto Manfrin

VIA C. CATTANEO, 22/A - VERONA
TEL / FAX: 045/8002448
LAGALLERIAVR@LIBERO.IT
WWW.LAGALLERIAVR.IT

Tutte le tappe della manifestazione

"Biciclettata PER la città" è la prima ciclomaniestrazione organizzata dagli Amici della Bicicletta con altre associazioni ambientaliste veronesi per "toccare con ruota" i punti critici di Verona. In campo il Comitato contro l'autostrada in città, Legambiente, Italia Nostra, Wwf.

La partenza è fissata per domenica 30 marzo dalla sede degli Adb, in via Spagna 6 (San Zeno) alle 10.30, mentre il rientro è stimato per le 17.30 in Piazza Bra.

Pranzo al sacco. La bicicletta è aperta a tutti, anche alle famiglie e ai bambini: ci saranno accompagnatori volontari a cura degli Adb e di tutte le associazioni ambientaliste coinvolte. La lunghezza del tragitto è di circa 25 chilometri. Sono previste soste in tutte le 12 tappe del percorso.

Ad ogni tappa saranno brevemente illustrate le criticità riguardanti la zona e saranno organizzati il ristoro e momenti di animazione.

Ed ecco le tappe del programma.

Punto 1: piazza Bra (Ztl - mobilità sostenibile - l'inquinamento da traffico) - Punto 2: Arsenale (il recupero degli edifici storici) - Punto 3: Parona (traforo e autostrada in città - il parco dell'Adige) - Punto 4: San Rocco (ancora traforo) - Punto 5: San Giorgio (il parco delle mura e il parco della collina) - Punto 6: Santa Marta (recupero degli edifici storici e mobilità) - Punto 7: Giarol Grande (il parco dell'Adige sud) - Punto 8: Galtarossa (l'inquinamento industriale) - Punto 9: Cartiere (il degrado e la speculazione) - Punto 10: Scalo merci. (il sistema del verde e il PAT) - Punto 11: Spianà (ancora il sistema del verde) - Punto 12: Chievo (stili di vita attivi e città diversa) - Rientro in Piazza Bra (conclusioni)

Farmacia Borgo Milano

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, da alcuni mesi ci stiamo battendo per trasformare le farmacie in luoghi nei quali una madre possa allattare in un ambiente confortevole, ricevere il sostegno di personale qualificato, contattare un'ostetrica territoriale o un pediatra per avere un consiglio su questioni che mettono a rischio il proseguimento dell'allattamento al seno.

Il primo spazio aperto alle mamme che allattano e ai loro bambini è nella farmacia in corso Milano 69, a Verona.

Chiedete ai vostri farmacisti di aderire a quest'iniziativa che ha trovato il patrocinio della sezione veronese dell'UNICEF e dell'USLL 20.

Per informazioni e adesioni:
Associazione il Melograno
via Castello San Felice 36
tel. 045 8300908
info@melogranovr.org



7th street

abbigliamento fashion donna

VERONA
Via Mantovana 93a
tel. 045 952546



ZUCCHERO FILATO

abbigliamento firmato 0-16 anni

VERONA
Tel. 045.8001341

S. GIOVANNI LUPATOTO
Tel. 045.8750751

SANTA LUCIA
Tel. 045.954448

ZEVIO
Tel. 045.7850697