



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

Anno XXVII-N.1
Contiene inserto redazionale

RUOTALIBERA

121



RUOTALIBERA numero 121 - rivista bimestrale - gennaio/febbraio 2011 (anno XXVII n.1) - Poste Italiane S.p.A. - Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.27/02/2004 n. 46) art.1, tabella B, comma 1, DCB VR

- **IL PUNTO**
Non ci resta che crescere
- **CICLABILITÀ**
I ciclisti danno i numeri
- **VITA ASSOCIATIVA**
Assemblea 2011
- **4 RACCONTI**
di viaggio

Neve ciclabile

Da pag 29 a pag 31 INSERTI
A CURA DELLE ASSOCIAZIONI DI
ROVIGO e VICENZA

Gli auguri non finiscono mai

di Bepo Merlin

Grande vecchio? Nemmeno per sogno! Enzo Gardini è un classico "diversamente giovane" che, per la quarta volta, ha festeggiato i vent'anni con una festa nella sede AdB.

Circondato da amici, anzi diciamola giusta, da tante amiche, Enzo ha parlato sicuramente del futuro, delle gite che organizzerà "da qua a là" nella prossima stagione ciclistica, guardando torvo la Nelda che tentava di ricordargli il comune periodo trascorso ai "Puoti", qualche tempo fa.

È questo l'Enzo che conosco: grintoso e amante delle salite, degli AdB, ecc. (omissis).

Enzo è una colonna portante degli AdB ormai da qualche anno (perché dare dei fastidiosi e inutili numeri?) e su di lui si può contare quando il resto della truppa è in ferie o altrove occupato: dote non comune per un uomo non comune. Enzo è stato anche uomocopertina di Ruotalibera, ma la sua posa non era delle più felici. Lo attendiamo al varco per una prossima copertina, ma questa volta ripreso davanti...

Cento di questi giorni, giovane Enzo!



ORARIO SEDE

Amici della Bicicletta onlus - Via Spagna 6, 37123 Verona

Lunedì - Mercoledì - Venerdì - Sabato

ore 16.00-19.00

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 Spagna, 6 - 37123 Verona
 - c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Unicredit Banca SpA Ag. Piazza Erbe -VR - cod. IBAN: IT83 M 02008 11710 000040099139
 - c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Banca Popolare di Verona-s.g.s.p. SpA - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: IT44 C 05188 11703 000000037232

ADESIONI 2011

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

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

**chi non ha ancora compiuto 25 anni

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

Tiratura 3.500 copie stampato su carta ecologica T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)

DIRETTORE RESPONSABILE:

Elena Chemello

Redazione:

Bepo Merlin, Francesca Gonzato, Anna Berra, Donatella Miotto, Fernando Da Re, Luciano Zamperini, Luciano Lorini, Valeria Rigotti
c/o Amici della Bicicletta - Onlus
Via Spagna, 6 - 37123 Verona

Composizione:

Franco Anderloni

Hanno collaborato:

Paolo Fabbri, Paolo Pigozzi, Michele Marcolongo, Susanna Morgante, Guido Dosso, Davide e Chantal, Pasquale Saturni, Mariarosa Marogna, Adalberto Minazzi, Alfredo Nicoletti, Umberto Massaro, Antonio Gambato, Manuela Ciccone, Michele Mutterle, Mario Boschetti.

Raccolta pubblicitaria: Luciano Damiani

Utilizzazione libera dei testi citando la fonte

Stampa:

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

Editore: "Amici della Bicicletta - Onlus"

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

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

LE RAGIONI DEI CICLISTI STENTANO A FARSI STRADA, IN UNA VERONA AUTO-DIPENDENTE

Non ci resta che crescere

di Paolo Fabbri



Corso Portoni Borsari e Corso Sant'Anastasia

Ai primi di dicembre 2010 è stata disposta la pedonalizzazione di C.so Portoni Borsari e di parte di C.so Sant'Anastasia dalle 8 alle 20 dei giorni di sabato e festivi. Ottimo. Peccato che la stessa ordinanza prescriva che in quei giorni e in quegli orari sulle stesse strade i ciclisti debbano spingere le bici a mano.

Pochi sanno che l'art. 3 del Codice della Strada consente ai ciclisti di percorrere le aree pedonali in sella (anche quando sul cartello blu sono indicati solo i pedoni) salvo i casi in cui sia esplicitamente vietato. Il codice prevede anche (art. 182) che nei casi in cui l'affollamento sia tale da rendere il passaggio delle biciclette pericoloso per i pedoni e per gli stessi ciclisti, le bici vadano condotte a mano. Pretendere che, a prescindere dall'affollamento, sempre, dalle 8 del mattino alle 20 di sera, chi si muove in bici nelle nuove aree pedonali sia costretto a scendere, ci sembra ingiusto e sbagliato.

Naturalmente si dirà che questa disposizione è necessaria perché sono troppi i ciclisti maleducati che fanno slalom fra i pedoni persino in via Cappello... Quindi? Giusto punirci tutti? Ma allora, visto che praticamente quasi tutte le automobili e quasi tutti i motorini che entrano nella ZTL superano i 30, perché non appiedare preventivamente anche i tanti - ben più pericolosi - automobilisti e ciclomotoristi maleducati?

Attraversamento ciclopedonale Corso Porta Nuova

Nel settembre 2010 è stato soppresso l'attraversamento ciclopedonale davanti a S. Luca. Così chi arriva sulla bidirezionale da Corso Porta Nuova diretto in Bra si ritrova improvvisamente contromano (maleducato!). Abbiamo segnalato questa situazione di pericolo ai primi di ottobre. Nessuno ci ha filati. L'assessore Cor-

si ha risposto però alla consigliera comunale Orietta Salemi (PD) che facendo sue le nostre perplessità, ha presentato un'interpellanza. Corsi sostiene (vedi sul sito) che il tratto di ciclabile che corre davanti a San Luca (adesso una trappola dalla quale si esce solo contromano o a piedi) serve a raggiungere... una rastrelliera. Dalla risposta sembra di capire che per risolvere il problema dell'attraversamento del corso, si intende rendere ciclopedonale l'attraversamento all'incrocio con Piazza Cittadella. Da settembre però, evidentemente, non si è ancora trovato il tempo per disegnare, su quell'incrocio, i quadrotti che indicano gli attraversamenti ciclabili. Ed è trascurabile il fatto che noi, fra le 7.30 e le 10, dello scorso 22 settembre abbiamo contato, davanti a S. Luca, il passaggio di 725 ciclisti. Anche loro tutti puniti e costretti a scendere.

Furto

L'indagine che abbiamo condotto lo scorso 22 settembre rivela che i 671 veronesi che hanno risposto alle nostre domande, negli ultimi tre anni sono stati derubati della bici 373 volte (alcuni non sono mai stati derubati, altri anche cinque volte o più) e hanno denunciato il furto solo 177 volte, cioè in meno del 50% dei casi! Ci sono altre categorie di cittadini che subiscono, come i ciclisti, attacchi così reiterati da parte dei ladri? E sono così sfiduciati da rinunciare alla denuncia? Il Comune sa che il timore di essere derubati scoraggia molti potenziali ciclisti a danno della città intera? Ha una strategia? E che fine ha fatto la marcatura delle biciclette che ci è stata promessa?

La Consulta

Il 14 dicembre abbiamo partecipato per la prima volta ad una riunione della Consulta per la mobilità urbana dalla quale eravamo stati ingiustamente esclusi. Una vittoria.

La riunione, convocata senza un ordine del giorno, è stata l'occasione per sentire i buoni propositi dell'Assessore alla mobilità (bike sharing, city logistic...) e per un utile incontro con i rappresentanti dei taxisti (che chiedono, fra l'altro, che l'Assessore cancelli gli stalli realizzati a ridosso dell'Arena e ripristini la preferenziale in via Anfiteatro, visto che aveva promesso di farlo una volta aperto il parcheggio di Piazza Cittadella).

Alla Consulta abbiamo chiesto di poter discutere il Piano del Traffico che sta per essere approvato (quello redatto da Sisplan di cui si parla a pag 13) e delle preferenziali sulle quali autorizzare le biciclette: vorremmo che si decidesse caso per caso.

La nostra proposta è stata accolta. Speriamo che la prossima riunione venga programmata al più presto.

Il complicato cartello che spiega l'ordinanza



IL QUESTIONARIO SULLA PARTECIPAZIONE CI È PIACIUTO: VORREMMO CONTINUARE IL DISCORSO

La Verona di domani

di Luciano Lorini

Nel dicembre dello scorso anno il Comune pubblicava sul portale un interessante questionario per la pianificazione urbanistica, con il quale richiedeva ai cittadini di esprimere le loro "Idee oggi per la città di domani".

I risultati dei 922 questionari raccolti sono stati pubblicati due mesi più tardi sullo stesso sito web comunale, evidenziando alcune interessanti riflessioni.

Le aree tematiche identificate nel questionario riguardavano Verde, Mobilità, Ambiente, Spazi Collettivi e Istruzione; per ciascuna di queste aree era possibile segnalare alcune necessità di intervento, purché puntuali e circostanziate (era richiesto di dettagliare il quartiere, la via e il tipo di intervento, specificando i particolari del suggerimento).

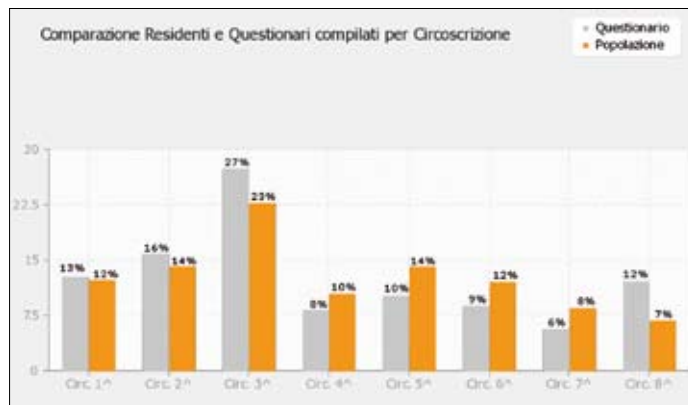
Al termine del questionario bisognava indicare una priorità fra tutti le proposte segnalate.

I dati raccolti costituiscono a nostro avviso una vera miniera d'oro per gli Amministratori che, ripuliti i dati dagli estremi gaussiani, e pur tenuto conto della particolarità del questionario (spontaneo, quindi compilato da soggetti ad "alto tasso di civiltà"; online, quindi rivolto a persone in possesso di una certa dimestichezza con gli strumenti informatici) possono farsi comunque un'idea dei problemi percepiti dai cittadini e delle urgenze da essi ritenute primarie.

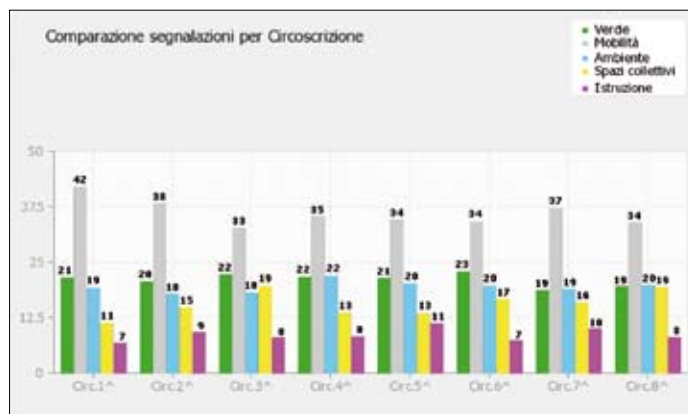
I risultati sono ovviamente stati presentati solo in forma aggregata, ma un dato appare comunque evidente: le segnalazioni relative all'area Mobilità vanno dal 33 al 42%, contro uno share massimo del 23% per l'area Verde, 22% per l'Ambiente, 19% per gli Spazi Collettivi e 11% per l'Istruzione. Il segnale è forte e chiaro: Verona ha un bisogno disperato di interventi sul piano della Mobilità. Che non vuol dire solo strade e parcheggi.

A distanza di un anno purtroppo osserviamo ancora una sostanziale stasi su questo argomento.

Fonte dati: Comune di Verona



Percentuali residenti e Questionari compilati per Circoscrizione



Comparazione segnalazioni per area tematica e Circoscrizione

Se da un lato si fa un gran parlare riguardo a traforo, parcheggi (meglio se centralissimi) e rotonde, non avvertiamo la stessa attenzione e sensibilità relativamente a discorsi quali trasporto pubblico, piste ciclabili, ZTL e percorsi pedonali (nel questionario, tutti temi associati all'area Mobilità). E neppure ci sembra avvertita la necessità di aprirsi a un discorso di più ampio respiro, iniziando lo studio di quel Piano della Mobilità sul cui impianto vorremmo poter innestare il Biciplan, strumento da noi ritenuto fondamentale, che da tempo richiediamo alle varie amministrazioni.

Il questionario ci è piaciuto: è un bellissimo esempio di democrazia partecipativa che speriamo si ripeta in futuro. Ci piacerebbe poter dire oggi che è servito a qualcosa, riconoscere che ha dato l'avvio a un costruttivo dibattito sul domani della nostra città. Tuttavia, se così finora non è stato noi non disperiamo.

Anzi, rinnoviamo l'impegno ad essere di stimolo al confronto, rendendoci disponibili a partecipare alle varie fasi progettuali nelle sedi e nelle forme che si renderanno possibili.

Cierre Gruppo Editoriale
via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

Cierre Grafica	Cierre Edizioni
tel. 045 8580900 - fax 045 8580907 grafica@cierrenet.it	tel. 045 8581572 - fax 045 8589883 edizioni@cierrenet.it

Cierrevecchi distribuzioni editoriali
tel. 049 8840299 r.a. - fax 049 8840277
distribuzione@cierrenet.it

www.cierrenet.it

È NAUFRAGATO IL TENTATIVO PROMOSSO DAL CONSIGLIERE INSACCO E DA NOI SOSTENUTO

Via Todeschini: ha vinto il parcheggio

di Paolo Fabbri

A fine 2010 il Sindaco, convinto dalle proteste di alcuni cittadini, ha cancellato le ordinanze con le quali, su proposta da Elio Insacco consigliere comunale del PdL, aveva disposto la chiusura al traffico di una mezzeria di via Todeschini nei giorni festivi del mese di dicembre. L'amministrazione ha perso così l'occasione di promuovere un percorso ciclopedonale di avvicinamento al centro (da piazza Vittorio Veneto a piazza Bra attraverso l'Arsenale), gestendo male la fase della comunicazione (i cittadini non sono stati coinvolti e non sono stati

informati delle buone ragioni dell'iniziativa) e ancora peggio la fase dell'applicazione: multe e rimozioni forzate sono calate sui cittadini come fulmini a ciel sereno. Ne sono usciti malconci i sostenitori (di destra e di sinistra) della necessità di ricavare, anche nella nostra città, spazi liberi dalle auto dove sia

possibile camminare o pedalare in pace. Niente di nuovo. Eppure sono molti i veronesi che non si rassegnano all'idea che la nostra bella città assomigli sempre di più a un enorme parcheggio dove a ciclisti e pedoni vengono lasciati, a malapena, solo spazi di risulta. Dobbiamo riuscire a farci sentire.

Una manifestazione in via Todeschini

Il consigliere Elio Insacco



GRANDI STAZIONI, PICCOLI PARCHEGGI. IL SINDACO APPOGGIA LA NOSTRA RICHIESTA

Il parcheggio bici della stazione (forse) raddoppia

di Paolo Fabbri

In novembre ci ha fatto piacere sapere della lettera con la quale il Sindaco, su proposta dell'assessore Sboarina, condividendo di fatto il nostro punto vista sulla questione, ha scritto a Grandi Stazioni per chiedere l'ampliamento del parcheggio di biciclette custodito previsto nel

progetto di risistemazione del piazzale della stazione (guarda sul nostro sito).

Il primo dicembre Grandi Stazioni ha risposto dicendosi sostanzialmente disposta, vedi la lettera sul nostro sito, a prevedere un maggior numero di stalli bici. Nella stessa lettera si precisa, tuttavia, l'impossibilità di ampliare la superficie dell'area di intervento e di variare i costi complessivi: che vorrà dire? c'è la fregatura?

Il 14 dicembre il progetto di rifacimento del piazzale è stato presentato all'Ordine degli Ingegneri di Verona.

Alla domanda di un'ingegnere AdB, i progettisti hanno dichiarato l'intenzione di prevedere 800 stalli bici.

Meno dei 1200 che ci sembrano necessari. Il doppio dei 400 previsti dal progetto.

In gennaio ci proponiamo di seguire meglio la vicenda. E magari di fare qualche

iniziativa che sostenga le nostre proposte. Intanto registriamo come positivo il fatto che la nostra associazione ha fatto una proposta all'amministrazione.

Che l'ha accolta e fatta sua ottenendo, se si concretizzerà la promessa di Grandi Stazioni, un risultato vantaggioso per la città.

Parcheggio bici in stazione



I ciclisti danno i numeri

di Luciano Lorini

“Par piaser, ne fareselo saver...” era il titolo del questionario, distribuito in oltre 5.000 copie il 22 settembre scorso, Giornata Europea Senz’Auto, nel quale abbiamo richiesto ai ciclisti informazioni che spaziavano dai semplici dati anagrafici (sesso, età, professione) alle abitudini (dove ci vai? quante volte?) e alle motivazioni (perché lo fai?) dell’andare in bici. Con qualche informazione sugli itinerari (da/a dove, passando per...) e sui punti critici, senza dimenticare le note dolenti riguardo al numero di furti subiti e relative denunce.

Ebbene, com’è andata? Una prima importantissima considerazione va evidenziata relativamente alla risposta del “campione” interessato. La compilazione avrebbe richiesto qualche minuto di attenzione, rendendo di fatto impossibile la “somministrazione” al volo.

Per esperienza sappiamo infatti di essere ben accolti il 22 mattina, ma non possiamo certo abusare della disponibilità di chi già ci ha concesso quei dieci secondi necessari al saluto e allo scambio di doni.

Ci siamo quindi fidati e affidati alla buona volontà del popolo ciclista. Ben ripagati. Il giorno dopo, ai volontari “raccoltori” sono stati restituiti ben 674 questionari da parte di altrettanti ciclisti (tutti sorridenti, ci è stato riferito) che hanno dimostrato la loro voglia di partecipazione. Cittadini che hanno messo da parte, letto e compilato il foglio ricevuto, e che al mattino seguente si sono ricordati di portarlo con sé.

Una bella soddisfazione, ma anche una responsabilità dal momento che in molti, oltre a ringraziamenti e saluti, hanno usato l’occasione per segnalazioni e appunti, speranzosi nella nostra opera di comunicazione, che certo non ci esimeremo dal portare avanti, come sempre abbiamo fatto.

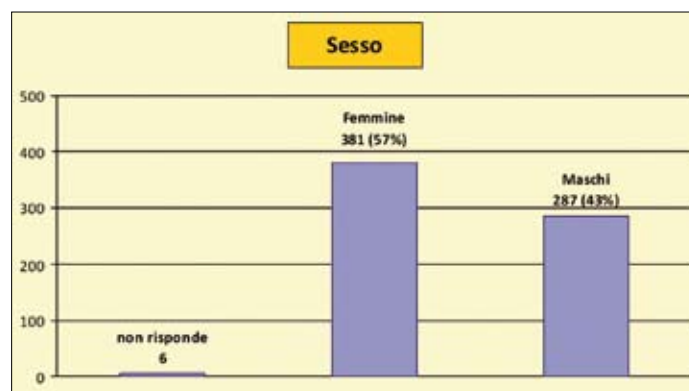
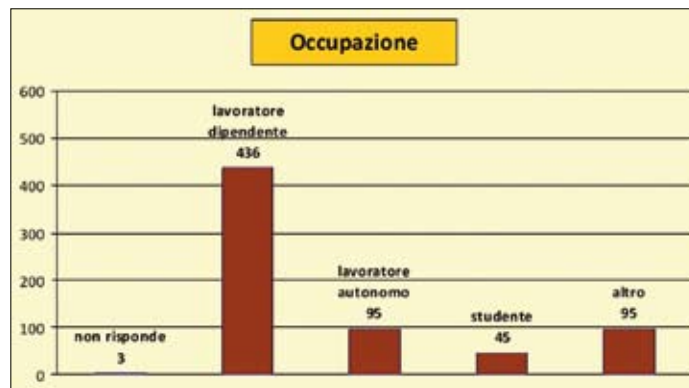
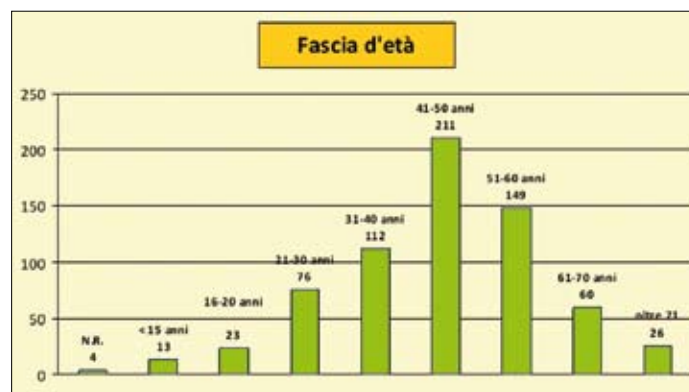
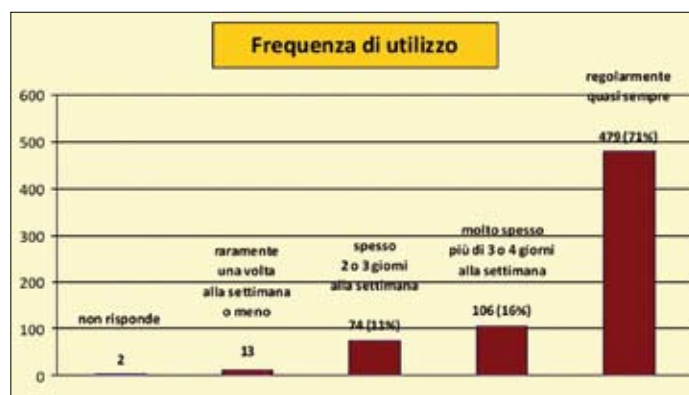
L’elaborazione dei dati è stata piuttosto lunga, trattandosi di registrare e “normalizzare” campi sostanzialmente liberi nel formato. Ma grazie all’apporto dei bravi volontari che come sempre hanno fatto a gara per dare una mano, ce la siamo cavata in tempi abbastanza rapidi.

E possiamo quindi raccontarvi qualcosa.

Quest’articolo è infatti corredato da molti grafici e tabelle, speriamo tutte di facile lettura.

Evidenziamo alcuni dati interessanti: 479 sono i ciclisti quotidiani o quasi; se a questi aggiungiamo i regolari (più di 3/4 giorni a settimana) arriviamo all’87% del campione. Il 31% è di età compresa tra i 41 e i 50 anni e il 70% tra i 31 e i 60, con una evidente assenza degli studenti superiori. Il 65% è lavoratore dipendente, il 14% autonomo, il 7% studente.

E’ il gentil sesso, con il 57% dello share, a popolare la maggior quota ciclistica. L’80% degli intervistati si sposta per lavoro; il 44% usa la bici per il tempo libero



Causa spostamento...	Divisione per fascia età e sesso																	Totali (su 674)	
	Inclassificati	< 15		16-20		21-30		31-40		41-50		51-60		61-70		> 71			
		M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F		
lavoro	7	1	0	0	1	22	46	29	75	81	113	54	75	17	12	9	0	542	80,42%
scuola	0	9	2	6	15	5	6	1	1	1	4	1	4	2	3	1	1	62	9,20%
fare acquisti	3	1	0	1	4	3	11	7	26	16	40	17	33	7	12	11	2	194	28,78%
tempo libero	2	4	1	1	8	11	18	15	39	40	52	31	31	17	14	13	2	299	44,36%
altro...	0	0	0	1	1	1	1	0	6	7	11	5	7	9	2	6	1	58	8,61%

Motivazione...	Divisione per fascia età e sesso																	Totali (su 674)	
	Inclassificati	< 15		16-20		21-30		31-40		41-50		51-60		61-70		> 71			
		M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F		
rispetto dell'ambiente	4	6	1	1	8	6	10	12	29	35	47	27	24	13	7	8	0	238	35,31%
ragioni economiche	1	0	0	1	1	3	7	5	11	16	15	6	5	5	5	3	0	84	12,46%
fa bene alla salute	2	4	1	2	4	5	17	8	29	20	32	22	33	13	11	13	0	216	32,05%
mi aiuta a controllare peso / forma	1	2	0	1	1	2	6	2	8	13	13	8	12	5	4	2	0	80	11,87%
veloce / no problemi di parcheggio	6	6	2	5	8	20	38	20	62	64	100	45	65	27	16	17	1	502	74,48%
la sobrietà è il mio stile di vita	0	1	0	1	0	3	2	1	5	15	18	13	15	8	9	2	0	93	13,80%
altro...	1	0	1	1	4	1	2	1	6	2	9	3	8	3	1	0	1	44	6,53%

e il 29% per fare acquisti (era consentita più di una risposta). Le motivazioni forniscono uno spunto di riflessione; la praticità (veloce/senza problemi di parcheggio) vince alla grande (74%) sulle motivazioni ideali (rispettosa dell'ambiente 35%, salutare 32%). Non è una sorpresa ma una piacevole conferma.

Entro i 5 chilometri la bici è competitiva rispetto a qualsiasi altro mezzo, lo diciamo da sempre.

Gli altri vantaggi (ambiente, salute, portafoglio) vengono da sé, ma sono considerati secondari nella scala di desiderabilità individuale.

I furti sono ancora una piaga: su 674 interviste annoveriamo 373 furti (oltre il 55%) nell'ultimo triennio, dei quali solo 190 (il 51%) denunciati.

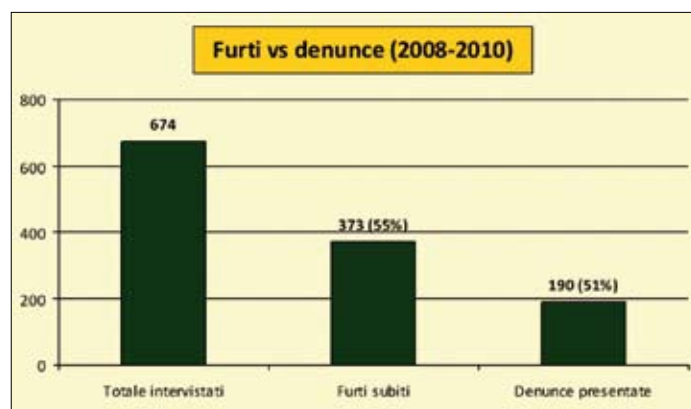
Su questi dati si potrebbe tentare una stima reale del fenomeno in base alle denunce presentate. Infine, ben 8 ciclisti, particolarmente sfortunati (e caparbi), hanno subito più di quattro furti; andrebbero premiati per la costanza...

L'informazione più importante dal punto di vista qualitativo è la mappatura delle criticità, con ben 1021 segnalazioni, raccolte in 304 punti neri. Rendere questi dati in forma intuitiva non è stato semplice.

Una tabella delle ricorrenze avrebbe potuto aiutare, certo, ma abbiamo preferito proporveli in una veste più moderna, la tag-cloud, dove le misure dei testi ne richiamano la

rilevanza statistica. Altri esercizi grafici in questo senso verranno pubblicati sul sito, assieme alle tabelle riassuntive e ad altre aggregazioni che riteniamo interessanti ma che, per ragioni di spazio, non possiamo riportare sulla rivista.

Ovviamente stiamo già predisponendo (migliorando e sistemando quanto fatto) la rilevazione del prossimo anno. Ci teniamo molto a mantenere aperto questo canale di comunicazione con i ciclisti veronesi (lo ricordiamo, non si tratta necessariamente di nostri soci) che hanno mostrato di avere molto da dire e che ringraziamo di cuore per la collaborazione.



PARTECIPARE ALL'ATTIVITÀ DELL'ASSOCIAZIONE È UN PIACERE, PIÙ CHE UN DOVERE

Assemblea 2011: un nuovo anno di attività

di Paolo Fabbri



Assemblea nazionale FIAB di Palermo

Il prossimo 19 febbraio, nella sala del Circolo dei Dipendenti Unicredit, in via Rosa 7, dalle 16 alle 20, terremo la nostra assemblea annuale.

Saranno con noi il presidente della Fiab, Antonio Dalla Venezia e il coordinatore regionale della Fiab, Luciano Renier. L'assemblea provvederà, come da statuto, ad approvare il bilancio dell'associazione e ad eleggere gli organismi direttivi. Soprattutto contiamo che anche quest'anno l'assemblea sia l'occasione per discutere su cosa abbiamo fatto di buono e di meno buono e su cosa dovremo fare per avere risultati migliori.

Molti di noi dedicano all'associazione tempo ed energie.

Organizzare un viaggio, inventare un'iniziativa, trovare finanziamenti, far funzionare il sito e la sede, gestire un'organizzazione che, nel suo piccolo, ha una certa complessità, richiedono gioco di squadra, impegno, condivisione degli obiettivi, disponibilità, fiducia. Tutte cose che in un'associazione di volontari esistono solo se ci sono anche piacere e soddisfazione per quello che si sta facendo.

Non vogliamo prenderci troppo sul serio, ma siamo in effetti abbastanza orgogliosi di quello che, con poche risorse, siamo riusciti a mettere in piedi.

Del nostro giornale, dell'originalità di certe iniziative, della competenza e della visibilità che abbiamo acquisito. E, naturalmente, della bontà - e della complessità - delle nostre proposte e dell'idea di città alla quale rimandano.

Siamo però anche consapevoli del fatto che siamo cresciuti molto, non solo numericamente, ma che riusciamo ad ottenere troppo poco a favore di chi vuole muoversi in bicicletta per lavoro o per piacere. Che fare?

E che fare visto che nel 2011:

- a Verona saranno prese decisioni su temi come il traforo, il filobus, il piano del traffico... e inizieranno o andranno a compimento grandi lavori con i quali chi va in bici dovrà confrontarsi (cartiere, rotonde, corso Milano...). E che nel-

la seconda metà dell'anno si comincerà a parlare di elezioni amministrative (che ci saranno nella primavera del 2012). - nella nostra provincia (dove stanno crescendo la domanda di ciclabilità urbana e l'attenzione al cicloturismo) verranno realizzati tratti di piste ciclabili di valenza nazionale (Pista del Sole, Pista dell'Adige) e dovremo continuare nel nostro impegno per proporre iniziative a favore del cicloturismo (parchi ciclabili, segnaletica, marketing) e per impedire che si continui a progettare infrastrutture (rotatorie per esempio) dimenticando i ciclisti.

Verrai a dirci la tua o anche solo a sostenerci con la tua presenza? Ci contiamo.



I principali organi direttivi degli AdB

Articolo 10

L'assemblea dei soci è composta da tutti gli iscritti ed è l'organo sovrano dell'associazione. L'assemblea è convocata almeno una volta all'anno entro il mese di aprile per verificare le attività svolte, approvare il bilancio consuntivo ed il bilancio preventivo, eleggere i membri scaduti del Consiglio Direttivo e dare le linee programmatiche all'associazione. [...]

Articolo 11

Il Consiglio Direttivo è costituito da un minimo di 5 ad un massimo di 20 membri, scelti tra i soci dall'assemblea generale, che restano in carica un anno [...]. Il Consiglio, ove delegato dall'assemblea, nella riunione immediatamente successiva designa nel suo ambito il Presidente, il Vice-presidente, il Segretario, il Tesoriere ed affida, anche di propria iniziativa, ulteriori incarichi ritenuti necessari. [...]

Articolo 12

Il Presidente ha la rappresentanza legale dell'associazione, convoca e presiede il Consiglio Direttivo e convoca l'Assemblea dei soci. [...]

Articolo 14

Le cariche degli organi dell'associazione sono elettive e gratuite.

Qui trovi lo Statuto completo:

<http://www.amicedellabicicletta.it/spip/spip.php?article28>

INTERVISTA A SPEROTTO, PRESIDENTE DEL COMITATO CONTRO IL TRAFORO

Il traforo peggiora l'aria dei quartieri a Nord

di Michele Marcolongo

Doveva rappresentare il documento che tagliasse la testa al toro, dicendoci quanto effettivamente il traforo è dannoso per la salute collettiva. Invece, le prime valutazioni della commissione sanitaria istituita dalla stessa amministrazione comunale in accoglimento di uno dei quesiti referendari proposti dal Comitato antitraforo e dall'Associazione dei "saggi" per il referendum, lasciano a dir poco perplessi.

Secondo Loredana Musmeci, coordinatrice scientifica del gruppo di esperti dell'Istituto Superiore della Sanità che ha redatto lo studio, del traforo beneficerebbe infatti solo una metà della città, quella a Sud, mentre a Nord di Verona la situazione dell'aria peggiorerà sensibilmente. Ma poiché a Sud si trovano anche i quartieri più popolosi, si può concludere che i vantaggi del traforo compenserebbero gli svantaggi. Quindi via libera all'opera.

Ne parliamo con Alberto Sperotto, presidente del Comitato contro il Collegamento autostradale delle Torricelle.



Il Municipio di Verona



Sperotto, come giudica la relazione dell'Iss?

Da un lato è scontata, poiché prevede un aumento

dell'inquinamento nei territori dove passa il traforo e una diminuzione nei quartieri che dovrebbero beneficiare di una riduzione del traffico.

Dall'altro lato è allarmante perché dice che il 30% dei veronesi, pari a circa 70 mila persone, staranno peggio.

Crediamo che quando si progettano opere di queste dimensioni si dovrebbe puntare a che tutti stiano meglio.

Ma il traforo raggiunge gli obiettivi che si prefigge?

No, perché a Veronetta non ci sarà nessun sostanziale miglioramento della qualità dell'aria. E questa conclusione è in linea con lo studio del traffico Sisplan secondo il quale il traforo non comporta un reale beneficio al quartiere in termini di riduzione del congestionamento da traffico.

E come si spiega allora la valutazione sostanzialmente positiva fornita dalla Commissione?

L'Iss si sta arrampicando sugli specchi per avvalorare una scelta già fatta. Non c'è stata un'indagine imparziale come chiedeva il quesito referendario.

Significa che ne contestate i risultati?

Ci limitiamo ad osservare che i risultati della Commissione rafforzano il concetto della democrazia dell'inquinamento, caro al sindaco Tosi e all'assessore Corsi, secondo i quali è legittimo redistribuire l'inquinamento dalle zone dove ce n'è di più a quelle dove ce n'è di meno.

La Commissione ha stimato le emissioni delle auto e dei camion che dovrebbero transitare a Sud e a Nord dopo il traforo, ripartendole per il numero di abitanti.

Poiché i quartieri Sud sono più densamente popolati, risulta che a Sud il numero di persone che beneficerebbero del traforo compenserebbe quello delle persone a Nord che ne verrebbero danneggiate.

E' una valutazione paradossale: allo stesso modo allora si può dire che le città migliori in cui vivere sono le metropoli superinquinata come Nuova Delhi o Città del Messico. In pratica questa soluzione declassa tutti i quartieri di Verona mentre noi riteniamo che obiettivo di un'ammi-

nistrazione dovrebbe essere quello di portarli tutti in serie A.

Farete un'analisi di controparte?

E' indubbio che i nostri esperti lavoreranno ad una controvalutazione per cercare di capire meglio il modo in cui sono stati elaborati i dati, il guaio è che una vera e propria analisi di controparte è impossibile in quanto il database dei dati Sisplan usato dalla Commissione sanitaria non è pubblico.

Del resto, la stessa Commissione ha dovuto ricorrere a dati disomogenei tra loro. Ad esempio, nei quartieri Sud hanno lavorato su dati di punta, cioè nella situazione peggiore ipotizzabile, mentre per le zone a Nord erano disponibili solo medie giornaliere.

BuriBar
cultura biologica
cucina sana
Villa Buri - via Bernini Buri 99
San Michele Extra VR
www.contadini-cucinieri.it

ANCHE NELLA STAGIONE INVERNALE È POSSIBILE, ANZI, CONSIGLIABILE ANDARE IN BICI

Fa freddo? Ecco come difendersi

di Luciano Zamperini

Basta coprirsi: sulla pelle una maglietta “tecnica”, un secondo “strato” con una normale maglia in tessuto sintetico più o meno pesante a seconda delle personali preferenze ed infine un bel giubbino antivento.

Al collo un bel “tubo” avvolgente in materiale tecnico che, all’occorrenza, possa coprire anche la bocca ed il naso.

Pantaloni lunghi con pettorina e, se del caso, sopra ad una calzamaglia in microfibra.

Calzini e guanti spessi: pronti via!

I vestiti in cotone, lana o altri materiali igroscopici rappresentano un certo rischio per l’ipotermia, perché se sotto sforzo si dovesse sudare, non sarebbero in grado, bagnati e a contatto della pelle, di offrire una adeguata protezione al corpo nella fase di evaporazione dell’umidità con una conseguente fastidiosa sensazione di freddo.

Testa, mani e piedi rappresentano le zone più delicate: insieme possono arrivare anche al 70% della dispersione di calore e pertanto si dovrà porre la massima cura proprio in queste estremità.

Detto questo, ovviamente nei limiti offerti da questo spazio, proviamo ora ad approfondire.

Sono ormai diffusissime e quindi acquistabili a costi contenuti magliette in tessuto comunemente conosciuto come “transtex” (dal nome del primo produttore), a manica corta o lunga la cui lavorazione consente di mantenere sufficientemente asciutto il corpo trasferendo all’esterno, cioè lontano dalla pelle, il sudore prodotto nello sforzo.

Abitualmente usati in tutte le attività sportive di “resistenza” sono capi veramente preziosi considerato che la percezione del freddo è maggiore sulla pelle umida.

Di giubbini esistono vari tipi, fogge e colori. La nostra attenzione, in fase di acquisto, dovrà tuttavia cadere sulla loro capacità di termoregolazione.

I migliori, in diversi pesi, offrono maggior protezione a seconda del numero di stelle applicate su una targhetta all’interno: una, due o tre stelle. Impermeabili al vento sono però solo parzialmente traspiranti.

Ne consegue una moderata quanto insopprimibile sudorazione detta “effetto rugiada”, effetto dal quale tuttavia occorrerà difendersi interponendo uno strato assorbente: una felpa leggera o, a scelta e più semplicemente, una maglietta da ciclista.

Per la testa, che disperde la maggior parte del calore corporeo, ci sono delle ottime calottine, leggere e antivento, da indossare sotto al casco. Traspiranti, schiacciano però i capelli creando un antipatico inestetismo: di gran lunga inferiore però rispetto ad una settimana in casa per un brutto raffreddore.

Quanto poi ai pantaloni ritengo decisamente preferibili i modelli “felpati” rispetto a quelli antivento in quanto quest’ultimo materiale si è rivelato, nella pedalata, spesso troppo rigido. All’occorrenza un buon collant in microfibra con una densità non inferiore ai 70/80 denari integrerà bene la difesa dall’aria.

Vorrei soffermarmi su guanti e copri scarpe ma sarebbe una dissertazione troppo lunga: basterà non incorrere nell’erro-

re - che mi pare assai diffuso - di proteggere le nostre estremità con sacchetti in materiale plastico.

Sotto sforzo provocherebbero una sudorazione eccessiva e, quindi, con l’evaporazione, anche una percezione di freddo intenso.

Pedalando useremo un rapporto agile, dolce e privo di sforzo e procederemo in relativa lentezza, e possibilmente, in buona compagnia. Se saremo fortunati, nelle giornate più fredde, sentiremo lo sfrigolio della rugiada sotto le ruote.

Decisamente sconsigliato il ricorso all’alcool.

Tuttavia, se ci concederemo una pausa, un buon bicchiere di vino rosso e vellutato se non farà bene al corpo lo farà certamente... alla buona compagnia.

In autunno sull’Appennino



Nella neve delle Alpi



PEDONI E CICLISTI SONO GLI UTENTI DELLA STRADA PIÙ A RISCHIO IN CASO D'INCIDENTE

Strade più sicure. Per chi?

di Michele Marcolongo

Le strade diventano più sicure, lo afferma l'ultimo rapporto Aci-Istat, che recentemente ha evidenziato una consistente riduzione degli incidenti e della mortalità stradale sia a livello nazionale che per le principali città e province italiane.

Ovviamente tutti sono corsi a prendersene il merito: è grazie alle leggi statali più restrittive, no anzi, alle campagne di controlli antidroga e antialcool.

È merito dei controlli intensivi della municipale, delle politiche della sicurezza comunali, di quelle regionali... Nessuno però si è posto la domanda più semplice: per chi le strade sarebbero diventate più sicure?

La riduzione dei sinistri e della mortalità stradale è infatti una tendenza fortunatamente consolidata da molti anni, tuttavia non è ancora stato raggiunto l'obiettivo fissato nel 2000 dall'Unione Europea che prescriveva una riduzione del 50% della mortalità stradale entro il 2010.

Resta infatti il problema degli utenti della strada più deboli.

A beneficio di chi, allora le strade sono diventate più sicure? Abbiamo cercato di rispondere a questa domanda procurandoci i dati della città di Verona scomposti per tipo di veicolo coinvolto e abbiamo scoperto che la situazione per i ciclisti non è cambiata poi di molto, nel senso che gli esiti mortali diminuiscono anche loro (da 10 vittime del 2007 e 5 del 2008 a 2 vittime del 2009) ma

i ciclisti coinvolti in incidenti rimangono sempre esposti alle conseguenze più gravi.

La lettura dei dati Aci-Istat in questo senso è illuminante: nel 2009 nella città di Verona sono state coinvolte in incidenti stradali 4.381 persone, il 65% circa su automobili, il 20% su motoveicoli o ciclomotori; il 9% circa su autocarri o autotreni e il 6% su bicicletta.

I sinistri hanno avuto esito mortale in 12 casi, così suddivisi: 7 vittime su motocicli; 3 su automobili e ben 2 su bicicletta. I ciclisti rappresentano dunque il 6% degli utenti coinvolti in incidenti ma sulla mortalità stradale complessiva pesano per il 17%.

Guardando agli altri esiti dei sinistri si evidenzia che su 57 persone finite all'ospedale in prognosi riservata nel 2009, il 28%, pari a 16 casi, sono di nuovo ciclisti. Un dato, quest'ultimo, non superato nemmeno dai motociclisti che tradizionalmente rappresentano la categoria che subisce le conseguenze in assoluto più pesanti.

Allora ha ragione chi dice che le biciclette sono pericolose? Non proprio perché ragionando in questo modo per viaggiare davvero "sicuri" saremmo costretti a comprarci tutti un bel Tir: autocarri e autotreni risultano infatti i veicoli in assoluto più sicuri: nessuno morto nel 2009; l'autista o il passeggero è rimasto illeso nell'88% dei casi.

Solo nel 12% dei casi è rimasto ferito. Percentuali che si ribaltano per ciclisti, motociclisti e scooteristi: rimangono feriti nel 77% degli incidenti in cui vengo-



Incidente con bicicletta

no coinvolti e rimangono illesi solo nel 15-17%.

Le automobili presentano una casistica più vicina ai Tir, in quanto i passeggeri o gli autisti coinvolti in sinistri e rimasti illesi nel corso del 2009 sono stati 2.929, pari all'80% dei casi mentre rimangono feriti una volta su cinque (20%).

È dunque ovvio che la presunta "pericolosità" della bicicletta dovrebbe venire rapportata alle cattive condizioni in cui i ciclisti sono costretti a circolare.

Torna insomma, la questione delle piste protette, della necessità di zone 30 e di altri interventi di moderazione del traffico. È noto infatti (o dovrebbe esserlo) che la presenza stessa dei ciclisti sulle strade rappresenta un mezzo di moderazione del traffico. Più ciclisti ci sono in circolazione, migliore è l'attenzione degli automobilisti nei loro confronti.

Allora, quando sentiremo ripetere il ritornello della bicicletta "pericolosa" potremmo anche rispondere: "caro signore, si compri un bel tir!".

INCIDENTI

TipoVeicolo	Totale	
Autovettura	2.830	64,59712
Motoveicolo	529	12,07487
Autocarro-Autotreno	374	8,536864
Ciclomotore	356	8,125999
Velocipede	265	6,048847
Altro	27	0,616298
Totali	4.381	100



TipoLesione	Autovettura	Motoveicolo	Autocarro-Autotreno	Ciclomotore	Biciclette	Altro	Totale
Deceduti	3	7	0	0	2	0	12
Feriti	772	446	55	288	203	1	1.765
Illesi	2.929	97	394	72	41	32	3.565
Prognosi Riservata	13	16	0	12	16	0	57
Totali	3.717	566	449	372	262	33	5.399

IL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO È ARRIVATO FINO A NOI

PGTU: Piano del traffico o libro dei sogni?

di Donatella Miotto

Un fantasma si aggira per Verona: è il Piano Generale del Traffico Urbano consegnato all'amministrazione già nel novembre 2009 da Sisplan, che l'assessore Corsi intendeva continuare a mantenere riservato, avendone annunciato la presentazione ufficiale per gennaio 2011. Eppure alcuni pirati sono riusciti a venirne in possesso.

In quale "buso" si saranno infilati per trafugarlo? "Non l'abbiamo certo ricevuto da Assange!" assicura Alberto Sperotto, portavoce dei bucanieri, "Corsi ci ha ingiustamente accusato di avere acquisito lo studio di "straforo", dimenticandosi che Technital l'ha citato già nel suo progetto del settembre 2009 e che anche la commissione dell'I.S.S. lo ha già utilizzato".

Comunque sia, dopo un periglioso tragitto e spericolate imprese, la misteriosa pergamena è arrivata fino a noi, che siamo lieti di svelarne alcuni contenuti riguardanti le varie forme di mobilità a Verona.

MOBILITÀ MOTORIZZATA:

"Lo studio dimostra chiaramente che i benefici per gli automobilisti della tangenziale nord saranno tendenti allo zero" afferma Sperotto. "Il tempo medio di spostamento sul territorio comunale passerà da 20,4 a 18,1 minuti, con un risparmio medio, quindi, di 2,3 minuti.

Velocità media delle auto 33 km orari



La velocità media sarà infatti invariata; da 33,1 km/h ai futuri 33 Km/h.

438 milioni di euro per un vantaggio di 0,1 km/h!". Almeno Veronetta sarebbe avvantaggiata dall'opera?



Pochi spazi per la pedonalità

La risposta del comitato anche in questo caso è negativa: "il traffico che interessa quest'area è quasi esclusivamente interquartierale, cioè diretto verso i principali attrattori di traffico (scuole e ospedale); una tangenziale quindi non servirebbe a ridurlo.

In compenso risulteranno congestionati i nuovi nodi viabilistici creati col Passante, ovvero: via Fincato (l'imbocco); la zona del Saval (il primo svincolo) e di Parona (l'uscita principale). Dai grafici si vede chiaramente che la situazione del traffico nel resto delle aree rimarrà pressoché invariata".

Secondo l'ing. Dell'Erba, che ha redatto il Pgtu di Sisplan, invece, "lo studio dimostra che le nuove infrastrutture risolvono quasi del tutto le criticità della rete stradale dell'area urbana".

Se i dati riguardanti i flussi traffico attuali e futuribili sono quindi oggetto di diverse interpretazioni, è invece evidente lo sfregio che un'autostrada porterebbe a Poiano e al parco dell'Adige nord. Sisplan suggerisce che molto potrebbe essere comunque fatto, nelle direttrici più appesantite dal traffico - anche quella fra Veronetta e via Mameli - attraverso la riorganizzazione della carreggiata e l'abolizione della sosta, mentre i 17 incroci più congestionati potrebbero migliorare regolamentando diversamente i semafori e costruendo alcune rotonde.



Bus: drasticamente tagliati?

TRASPORTO PUBBLICO:

Delle criticità emerse rispetto al progetto filovia, abbiamo parlato diffusamente su Ruotalibera n. 119. Sisplan rileva che l'utilità del servizio in termini di risparmio di tempo per l'utenza dipenderà da come verrà realizzata la rete, ossia dai punti dove saranno tagliate le tradizionali linee di autobus.

Nella migliore delle ipotesi il tempo medio di spostamento diminuirà di circa un minuto e mezzo; nella peggiore, aumenterà.

Si rischia quindi un sistema rallentato rispetto ad oggi! Certo, invece, sarà il disagio dovuto al trasbordo di mezzo per molti utenti che non potranno più raggiungere il centro direttamente.

Sisplan documenta inoltre problemi di sovraccarico di alcune linee nelle ore di punta, a causa della capienza insufficiente dei mezzi.

In questi giorni abbiamo letto gli allarmi per il probabile collasso di Atv, dovuto al taglio dei finanziamenti.

Che senso ha, ci chiediamo allora, spendere circa 200 milioni di euro per un servizio filoviario che si preannuncia inefficiente, mentre non si riesce nemmeno a garantire l'esistente?

MOBILITÀ PEDONALE:

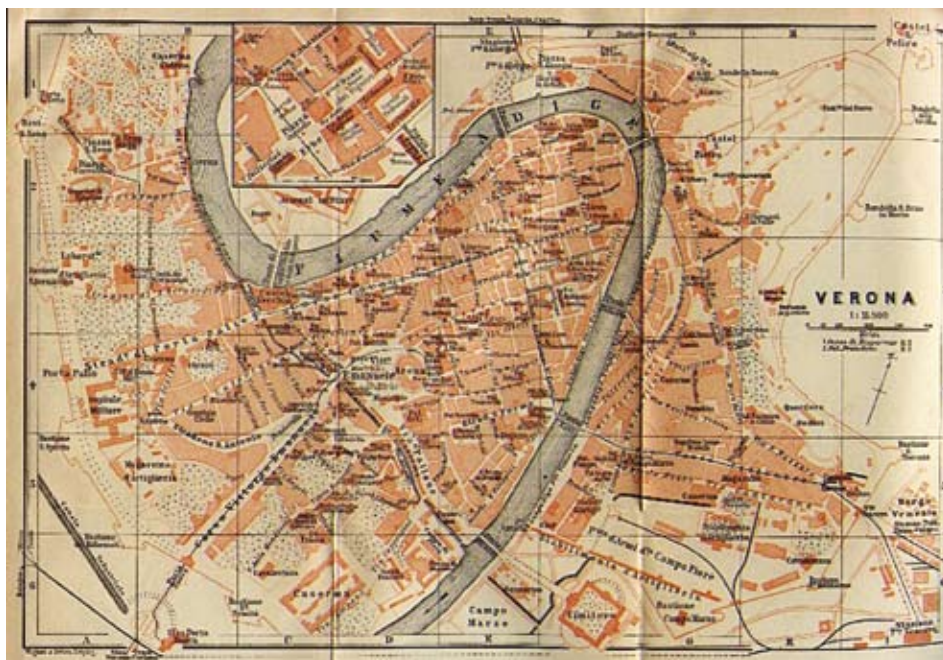
Il PGTU propone come obiettivo primario la messa in sicurezza dei percorsi pedonali attraversata protezione degli attraversamenti, gli interventi di moderazione del traffico, la realizzazione di vie residenziali e di zone 30 dove le caratteristiche delle strade siano difformi dagli standard previsti per legge.

Si segnala che sono ancora molte le vie senza marciapiedi e si individuano i punti dove è urgente intervenire a tutela degli spostamenti pedonali.

MOBILITÀ CICLABILE:

E' a questo punto che la lettura di un complesso documento tecnico diventa... l'apertura di un libro dei sogni, che arriva a toccare il cuore di qualsiasi veronese amico della bici. Presupposto indispensabile per massimizzare l'utilizzo della bicicletta in città è "la creazione di una vera rete di trasporto ciclabile, caratterizzata da omogeneità delle soluzioni, continuità, fruibilità e comfort", senza trascurare la segnaletica che "oltre a dare dignità al sistema di trasporto ciclabile, garantisce anche da un punto di vista normativo la sicurezza dei ciclisti nei tratti critici". Inoltre si raccomanda di incentivare la realizzazione di "isole ambientali" nei quartieri per garantire una mobilità ciclabile sicura pur in prossimità delle auto. Si rileva che "le dimensioni e la geomorfologia di Verona rappresentano di per sé condizioni del tutto favorevoli allo sviluppo della ciclabilità, che evidentemente deve essere supportata dalla realizzazione di una rete di percorsi adeguata a soddisfare la domanda già espressa da una parte e la domanda potenziale dall'altra". Infine, per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo effettivo di trasporto urbano, bisogna intervenire "non solo sul sistema infrastrutturale ma anche su quello della sosta, della segnaletica e utilizzando costantemente l'informazione, la comunicazione e il marketing come strumenti strategici di supporto". Par di leggere Ruotalibera!

Il documento procede analizzando alcuni aspetti delicati riguardanti la convivenza tra ciclisti ed altri utenti della strada, esaminando problemi e opportunità dell'uso della bici nelle isole ambientali e nelle zone 30, nelle zone pedonali e nelle corsie riservate al mezzo pubblico; su queste ultime raccomanda di trovare le soluzioni più adeguate caso per caso, suggerendo in generale che, "laddove la lunghezza del percorso condiviso è ridotta e la domanda ciclabile forte", la



La Verona di inizio secolo con le linee tramviarie

promiscuità bici – bus sia accettabile. Rilevando come "spostamenti ciclabili di una certa entità non dispongano ancora di percorsi adeguati", il piano individua dettagliatamente una serie di tracciati mirati a colmare innanzitutto le lacune della frammentata rete attuale. Tali percorsi, si precisa, sono da considerarsi non esaustivi ma "una buona base di partenza". E qui si trovano coraggiose sorprese. "Si ritiene comunque aperta la questione di via Cesiolo", si legge per

esempio nella descrizione dell'itinerario n. 2, il quale, in considerazione delle ben note criticità, propone "un' ipotesi alternativa che non esclude la prima". Il percorso n. 3 invece si snoda tra via dei Monti, via Ca' di Cozzi e San Rocco, in "un contesto protetto e ambientalmente pregiato che possa mettere in collegamento i percorsi del parco dell'Adige con la fascia collinare". Ma non era proprio lì che qualcuno voleva far passare un' autostrada?

Rete di percorsi ciclabili individuata da Sisplan

N°itinerario – collegamenti	Strade interessate
n. 1 : Valdonega-Centro	v. Nieve
n. 2 : P. Crencano-B. Trento-Centro	v. Mercantini, v. Poerio, v. Osoppo, v. Mameli, ospedale, v. 24 maggio, v. Todeschini, arsenale, v.le Repubblica
n. 3 : Chievo-Parona-Quinzano	v. della Diga, strada dei Monti
n. 4 : Saval-Ospedale B. Trento	v. Faliero, v. Levanto, v. Magellano
n. 5 : Camuzzoni-Saval-Navigatori	v. M. Faliero, v. Maddalena, v. Franchetti, v. Emo, via da Mosto
n. 6 : B. Trento-Navigatori-Saval-S. Zeno	v.le Colombo
n. 7 : B. Milano-Stadio-Stazione	v. Calderara, v. Don Sturzo, p. Olimpia, v. Palladio, p. 25 aprile
n. 8 : P. Palio-P. Nuova-P. S. Francesco	v. dal Cero, v. Faccio
n. 9 : Borgo Roma-Golosine	v. dell'Industria, v. Comacchio, v. Giuliani
n. 10: Verona Sud-Fiera-Centro	v.le delle Nazioni, v.le del Lavoro
n. 11: San Michele-Porta Vescovo	v. Unità d'Italia, c.so Venezia, v.le stazione P. Vescovo
n. 12: S. Michele-B. Venezia-S. Croce-Poiano	v. del Capitel, v. Dalla Croce, v. D'Arezzo, v. Scarlatti
n. 13: S. Michele-B. Venezia	v. Corsini, v. Zeviani
n. 14: Mattarana-B. Venezia	v. Banchette, v. Badile, v. campo sportivo, v. Cignaroli, v. Pollini, v. Morando
n. 15: Poiano-B. Venezia	v. dal Sasso, v. Fincato, v. villa Cozza

ESCE, FINALMENTE, LA NUOVA RIVISTA FIAB: ECCO COSA CAMBIA

Due riviste sono meglio di una sola

di Bepo Merlin

È possibile che questo mese i lettori di Ruotalibera ricevano a casa anche il primo numero della nuova rivista della FIAB.

BC, così si chiamerà, sarà una rivista bimestrale che verrà inviata a tutti i soci delle associazioni aderenti alla FIAB e sarà possibile anche riceverla su abbonamento qualora non si fosse soci.

Anche se per pudore non dovrei dirlo, questa rivista è un po' anche opera mia, nel senso che da anni, da quando cioè lo conobbi, tormentavo il nostro Presidente nazionale, Antonio Dalla Venezia, dicendogli che non era possibile accettare che la rivista di Verona fosse più bella del Notiziario nazionale.

Una volta diventato Direttore FIAB, ovviamente, la cosa mi si è rivolta contro: spettava a me, ora, trasformare il Notiziario nazionale in una rivista più ampia e con cadenza più ravvicinata.

L'impresa non era delle più semplici e vi confesso che non ero così convinto di farcela.

Il destino ha voluto che mi venisse incontro il simpatico Direttore Responsabile del Notiziario, Giancarlo Marini, al quale, doverosamente volli annunciare l'intenzione di modificare la pubblicazione. Mi espose un suo piano che co-va da tempo.

Dopo mesi di incontri e trattative, a Lodi, il mese scorso, durante la conferenza dei Presidenti FIAB è stato presentato il numero zero di BC (si legge Bici e significa bicicletta!), la rivista della FIAB.

Un successo: da quel momento le trattative per la firma dell'accordo tra la FIAB e la società editoriale composta dallo stesso Marini e da altri due soci milanesi sono proseguite senza intoppi e finalmente l'intesa è stata raggiunta. Lentu- siamo del Presidente Dalla Venezia e de-

Le copertine delle due riviste



gli altri Dirigenti FIAB hanno dissipato (ora posso dirlo) i timori e le perplessità che mi attanagliavano.

BC sarà una bella rivista, una vetrina per la FIAB e uno strumento di crescita. Conterrà servizi di alto livello, prodotti da professionisti: inchieste sui temi a noi cari, come la ciclabilità urbana o le reti cicloturistiche, articoli sul cicloturismo, racconti di viaggio, reportages dall'estero, notizie dalle Associazioni FIAB e poi racconti di personaggi illustri ma anche articoli sugli stili di vita, l'alimentazione, la salute.

Insomma, penserà qualche affezionato lettore della nostra rivista, sarà una Ruotalibera in grande.

No, non sarà così e per tanti motivi. BC è fatto da professionisti, ha il doppio di pagine e punta a crescere e poi...vedrete coi vostri occhi.

Allora sarà migliore di Ruotalibera e, alla fine, la nostra amata rivista finirà in soffitta: ubi major...

Neanche per sogno! Tutti noi siamo affezzionati alla nostra rivista e io ho qual-

che motivo in più. Ruotalibera non può e non deve morire, sarebbe un delitto e noi siamo gente per bene.

Dovrà cambiare, inevitabilmente, ma continuerà ad arrivare nelle case dei soci di Verona (sicuramente) e di quelli delle città vicine (se lo riterranno ancora utile).

Potrà diventare più snella e, magari, cambiare stile e impostazione grafica.

Il Direttivo di Verona, per cominciare, ha deciso di chiedere alla società editrice di BC un incontro per chiarire al meglio il rapporto tra la nostra rivista e la rivista Nazionale.

Inoltre ha pure deciso di adattare le uscite di Ruotalibera a quelle di BC. Così ogni mese i soci degli Amici della Bicicletta di Verona avranno una bella rivista da leggere: niente male direi.

In queste fasi critiche di grosse novità è indispensabile l'apporto critico dei soci-lettori.

Vi saremo grati se invierete i vostri suggerimenti, anche critici, all'indirizzo: direttore@fiab-onlus.it

ADPRESS
communications

www.adpress.it

SE TI DICONO CHE VALI QUANTO UN FICO SECCO, RINGRAZIA!

Pedalare con i fichi secchi

di Paolo Pigozzi

C'è chi ci fa le nozze (rimediando in genere una magra figura) e chi invece ci macina diversi chilometri.

Con i fichi secchi, intendo. Ecco una gemma preziosa che non dovrebbe mancare mai nel tascapane del provetto cicloturista.

Oltre che buoni, i fichi secchi sono altamente energetici e salutari. Non solo un etto di fichi secchi contiene 256 kcal (ci fai 15-20 km ad andatura moderata), ma copre anche il 20% del fabbisogno di calcio e il 30% del ferro necessari ogni giorno. Il contenuto di fibre nei fichi secchi è notevole (ben 13%), il che rende questo alimento un ausilio eccellente per superare eventuali problemi di stitichezza. Insomma, per chi svolge attività fisica o sportiva all'aria aperta e in particolare per chi ama, anche in questa stagione

non propriamente temperata, far girare le pedivelle, l'integrazione della dieta con fichi secchi è altamente consigliabile.

Li puoi mangiare da soli (squisiti), magari accompagnati da qualche boccone di buon pane integrale. Se sei raffinato e hai bisogno di più calorie, inserisci in ogni fico secco una mandorla (superlative quelle leggermente tostate).

Se vuoi stupire i tuoi compagni di sgambate, invitali a fine giornata per una sosta ristoratrice e servi loro questi dolcetti preparati con le tue mani.



Dolcetti ai fichi secchi e datteri

100 g di fichi secchi, 100 g di datteri, 15 mandorle,

4 cucchiaini di farina di cocco.

Con l'aiuto di un tritatutto o di una mezzaluna macina i datteri e i fichi fino ad ottenere un composto morbido. Con un po' di questa pasta avvolgi ogni mandorla, premendo bene.

Rotola ogni pallina nella farina di cocco. Conserva questi dolcetti al fresco in attesa del consumo.



ULSS 20, ADB, COMUNE E UNIVERSITÀ INSIEME IN UNA CAMPAGNA PER LA SALUTE

Una cartolina per camminare e pedalare

di Susanna Morgante



Ormai quasi tutti sanno che andare in bicicletta, oltre ad essere divertente, fa molto bene anche alla salute. Ad esempio, uno studio danese ha dimostrato che le persone che la usano tutti i giorni hanno addirittura una riduzione del rischio di morte prematura del 40% circa; in altre parole, vivono più a lungo e più sane. E non stiamo parlando di persone che pedalano ore e ore alla settimana ma di normali cittadini che scelgono la bici negli spostamenti quotidiani: quelli dello studio la usavano in media

3 ore alla settimana. Per questo gli Amici della Bicicletta collaborano da anni con il Dipartimento di Prevenzione dell'ULSS 20 e organizzano ogni primavera il "Pedala che ti passa". L'ultimo prodotto della collaborazione, anche con il Comune e l'Università di Verona, è la cartolina che avete trovato inserita in questo numero di Ruotalibera. Sul retro, oltre alle attività degli Amici della Bicicletta, vi è l'elenco dei gruppi di cammino per adulti-anziani attivi ormai in 16 quartieri della città. Esiste anche una

versione della cartolina senza le attività locali veronesi e una locandina disponibile a chi la richieda per affiggerla in scuole, sedi di associazioni, negozi, bar e tutti gli altri luoghi che l'infinita fantasia dei soci saprà certamente identificare...

Tutti i materiali si possono scaricare anche alla pagina web http://prevenzione.ulss20.verona.it/modi_attmot.html mentre per le richieste del materiale cartaceo si può rivolgersi a Susanna Morgante 045 8075969 smorgante@ulss20.verona.it.

Una certa quantità è già disponibile nella sede di via Spagna 6 come sempre la collaborazione dei soci è fondamentale per la riuscita della campagna! Come diceva Einstein (che di queste cose se ne intendeva): la vita è come andare in bicicletta - se vuoi stare in equilibrio devi muoverti.

Il manifesto e la cartolina



CORSI DI FORMAZIONE 2011

Anche per il 2011, come accade ormai da diversi anni, abbiamo organizzato alcuni corsi tutti rigorosamente riservati ai nostri soci.

USO DEL GPS

Organizzato su 2 serate un corso sull'uso del GPS (del navigatore satellitare per bicicletta) si svolgerà il 22 febbraio e il 1 marzo. Le iscrizioni (max 20 posti) si aprono il 21 gennaio.

CICLOTURISMO

Si terranno dei corsi di cicloturismo organizzati ciascuno su tre serate 1. Postura e alimentazione 2. Equipaggiamento e pianificazione 3. Manutenzione e riparazioni (on the road) a Verona (17.3, 24.3, 31.3) a Isola della Scala (10.3, 17.3, 24.3) a San Bonifacio (24.3, 31.3, 7.4) e a San Giovanni Lupatoto (31.3, 7.4, 14.4). Gli interessati potranno telefonare in sede 045.8004443 per avere ulteriori informazioni (mentre scriviamo non siamo ancora sicuri sulle sedi). Anche per questi corsi è previsto un numero massimo di 20 partecipanti. Le iscrizioni in sede a partire dal 21 febbraio.

ACQUERELLO PER CICLISTI

Un autodidatta ci insegnerà il piacere del viaggio con gli acquerelli a portata di mano: quattro serate (3.5, 10.5, 17.5 e 24.5) e un'uscita di prova (29.5): max 15 iscritti. Iscrizioni in sede dal 15 aprile.

Calendario
Serate Diapositive a pag. 27



Giornata FAI di Primavera

Domenica 27 marzo parteciperemo alla Giornata FAI di Primavera con bicicletta su strade secondarie a Peschiera, ove avremo una visita guidata alla Piazzaforte (Caserma, Rocca e Castello Scaligero, Porta Verona e Quartiere Militare Asburgico) e spiegazioni sul ruolo importantissimo avuto dalla cittadina nel corso della storia. Km. 60. Pranzo al sacco e rientro per le ore 18. Possibilità di rientro individuale in treno. Prenotazione obbligatoria in sede entro mercoledì 23 marzo.



INIZIATIVA ROTATORIE

Il 22 marzo prossimo, organizzeremo l'iniziativa "Prendiamola in giro" per chiedere che chi progetta e realizza le rotatorie non si dimentichi dei ciclisti e dei pedoni.

I particolari al momento giusto, sul sito e tramite mailing list.

M'ILLUMINO DI MENO 2011: PARTECIPIAMO ANCHE NOI!

La FIAB aderisce a "m'illumino di meno", la giornata indetta da Caterpillar per promuovere il risparmio energetico dedicata, quest'anno, anche a celebrare il 150° anniversario dell'Unità d'Italia. Noi FIAB veronese per venerdì 18 febbraio (non l'11: sul programma annuale c'è un errore) stiamo organizzando "150 VOLT IL GIRO DELL'ARENA. COMBINIAMONE DI TUTTI I COLORI: TRE." Gireremo in bici intorno all'anfiteatro con le nostre luci (verdi, bianchi e rossi) alimentate rigorosamente da DINAMO (energia pulita e rinnovabile) e coperte da fogli trasparenti e colorati (li portiamo noi!).

Chi vuole potrà portare anche bandiere arcobaleno. L'appuntamento è alle 17,40 accanto all'Arena. Alle 18 con le nostre biciclette inizieremo a pedalare (saremo almeno in 10 e faremo almeno 15 giri: 15x10=150...) e non è esclusa una diretta radiofonica che si concluderà attorno alle 20.

Durante l'impresa, canteremo. Presto verranno diffusi via mailing list i testi di canzoni appropriate e adatte per l'occasione.

L'iniziativa è aperta a tutti. Anzi: VEDIAMO DI ESSERE IN TANTI! VIENI ANCHE TU E PORTA AMICI! E RICORDATI DI MONTARE LA DINAMO. Si accettano idee. Benvenuti musicisti, cantanti, giocolieri, mamme, bambini... FOTOGRAFI... A proposito: avremo bisogno di foto dell'evento. Per aderire all'invito di Caterpillar il Comune spegnerà l'Arena: sarà bellissimo: le canzoni, il buio, i fanali, la festa: **vieni!**



Ciclovacanze e iscrizioni

di Guido Dosso

Arriva il nuovo anno: ecco le nuove proposte della nostra Associazione per le ciclovacanze lunghe di gruppo: la prima in Francia dal **28 maggio al 5 giugno** e la seconda in Germania dal **30 luglio al 10 agosto**.

1 La ciclovacanza in Francia si svolge lungo il corso del fiume Tarn, nel Sud della Francia. La regione è formata in gran parte da aspri altopiani calcarei, terreno roccioso estremamente permeabile, che ha dato luogo a spettacolari gole, fiumi sotterranei, grotte. Noi attraverseremo le gole della Jonte e del Tarn e il più vasto degli altipiani, il Mejean. Saremo immersi in grandi spazi, regno del silenzio, del vento, dei rapaci e delle mucche al pascolo. I villaggi attraversati lungo il Tarn si presenteranno con le loro antiche case di pietra grigia e gli antichi castelli. Alla fine del viaggio incontreremo il fiume Garonna e il famoso Canal du Midi, che congiunge il Mediterraneo all'Atlantico.



Le città di Albi, Montauban e Tolosa ci faranno ricordare grandi e tragici momenti della storia testimoniati ancor oggi dagli splendidi monumenti architettonici e dal tessuto urbano dei centri storici. Il percorso presenta discrete difficoltà nella prima parte con alcune salite e discese emozionanti, ma la presenza del bus di appoggio è una sicurezza per i momenti difficili. Percorso di km 390.

Iscrizioni in Sede in Febbraio e Marzo. Posti disponibili 32.

2 La ciclovacanza in Germania si svolge prima lungo il corso del fiume Elba da Litomerice (a Nord di Praga) a Wittenberg e poi attraverso le pianure del Brandeburgo fino a Berlino. Si attraversa la Boemia settentrionale detta la Svizzera Boema: potremo ammirare un paesaggio spettacolare con formazioni calcaree frastagliate dall'azione degli agenti atmosferici e scorci panoramici mozzafiato.

In territorio tedesco visiteremo Dresda con la sua tragica storia, i monumenti ricostruiti dopo le distruzioni belliche e i tesori muse-

ali: nei dintorni visiteremo Schloss Pillnitz e Schloss Moritzburg, due fantastici esempi della architettura Sassone del Seicento con meravigliosi archi e specchi d'acqua.

Proseguendo lungo l'Elba incontreremo Meissen, famosa per le sue porcellane e il suo centro storico, Torgau e Wittenberg, dove Lutero appese le sue Tesi sulla porta del Duomo. Attraverseremo Potsdam con il Castello Sansouci e i suoi laghi e infine entreremo in Berlino dove staremo per tre notti.

In bici, a piedi, con il metrò cercheremo di afferrare gli elementi principali di questa stupenda capitale rinata dopo la guerra e la divisione. Al ritorno faremo sosta a Norimberga, che potremo visitare alla sera e al mattino prima di tornare a Verona. Percorso facile di 430 km.

Iscrizioni in Sede in Febbraio e Marzo. Posti disponibili 52.

Conducente Guido Dosso



farmacia
BORGOMILANO

Corso Milano, 69
VERONA tel. 045 574192



IL MELOGRANO
CENTRO INFORMAZIONE
MATERNITÀ E NASCITA

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, nella **FARMACIA BORGOMILANO**, a VERONA, in corso Milano 69, le mamme possono allattare in un ambiente confortevole, ricevere il sostegno di personale qualificato, e contattare un'ostetrica o un pediatra.

La **FARMACIA BORGOMILANO** è stata la prima Farmacia amica dell'allattamento in Italia, iniziativa ideata da **IL MELOGRANO** centro informazione maternità e nascita e patrocinata da Unicef, Associazione culturale Pediatri e Ibfan.

www.
farmaciaborgomilano.it

senza plastica naturalmente



IL PIANO D'AZIONE E RISANAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA PARTE COL FRENO A MANO TIRATO

Qui non tira una bella aria

di Pasquale Saturni

Scalatore o passista? In linea di massima dipende dalle preferenze e dalle attitudini personali del ciclista. Certo è che a Verona, se si tiene presente la qualità dell'aria, la scelta di per sé rischia di essere obbligata: scalatore, scalatore e poi ancora scalatore.

Sì, giovanotti, perché a bassa quota dalle parti di casa nostra tra polveri sottili (PM_{10} e $<PM_{2,5}$), ossidi d'azoto (NO_x), ozono (O_3), particolato secondario, tira sempre una brutta aria. Colpa prevalentemente del traffico veicolare eccessivo e della stagnazione dell'aria intrappolata tra la pur splendida corona delle Alpi. A raccontarcelo nelle sue 800 pagine in termini freddi e tecnici, ma pur sempre digeribili, è la Proposta di Piano d'Azione e Risanamento della Qualità dell'Aria (PARQA) commissionato sul finire del 2008 dal Comune di Verona e da altri 17 Comuni dell'area metropolitana al Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università di Trento, con la collaborazione dell'ARPAV e ULSS 20 di Verona. Si tratta di un Piano reso obbligatorio nel 2006 dalla Regione Veneto con l'inserimento dei 18 Comuni nella fascia A, quella in cui si registrano va-



Fumi nocivi

lori di inquinamento decisamente oltre i limiti di legge e in cui vanno presi provvedimenti, anche drastici, per riportarli entro i limiti previsti. All'interno del PARQA le Amministrazioni per la prima volta si ritrovano in un solo documento una base di dati e di conoscenze necessarie per adottare a ragion veduta i provve-

dimenti più appropriati ed efficaci.

Ci sarebbero, insomma, le condizioni per partire col piede giusto, se la politica non si mettesse di mezzo con la sua paura di perdere consenso.

Già, perché i morti per inquinamento ci sono, le malattie pure e le invalidità anche, e il problema del risanamento dell'aria andrebbe preso con decisione per le corna. La questione è che questi morti e queste malattie non si percepiscono e non si vedono.

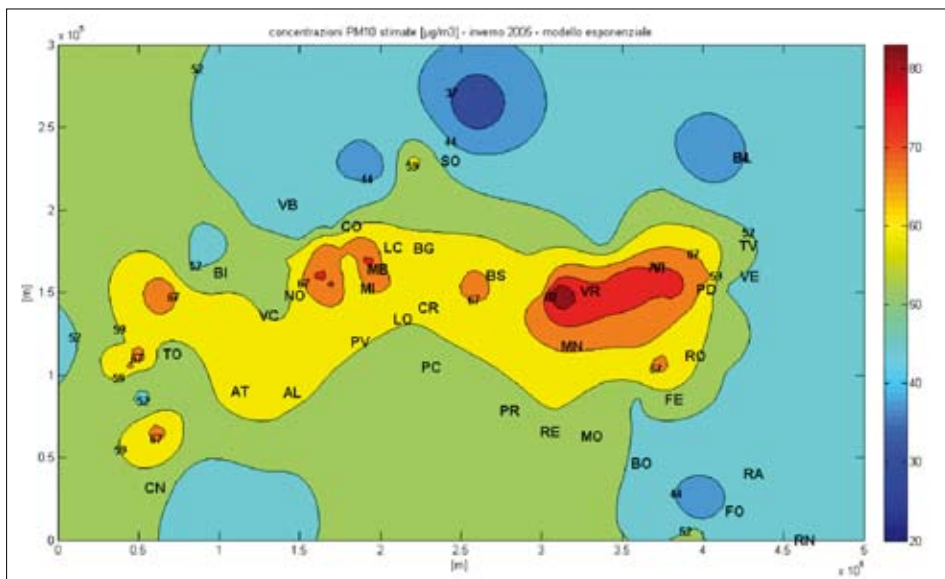
Le cifre peraltro sono eclatanti: "Lo studio MISA2 conclude che tra il 2002 e il 2004, in media sono 8.220 morti ogni anno (corrispondenti al 9% della mortalità - esclusi gli incidenti - nella popolazione al di sopra dei 30 anni), attribuibili a concentrazioni di PM_{10} superiori a $20 \mu g/m^3$... l'esposizione all'inquinamento atmosferico è correlata ad un aumento delle malattie cardiovascolari, con particolare riguardo alla cardiopatia ischemica".

Il limite giornaliero ammesso dalla legge non è però di $20 mg/m^3$ ma di ben $50 mg/m^3$. E nonostante che questa soglia sia elevata, a Verona viene superata decine e decine di volte ogni anno.

I politici si dicono consapevoli del rischio che corrono i cittadini. Nel documento in cui si stabilisce l'accordo fra i Comuni si afferma: "Il risanamento e la tutela della qualità dell'aria costituiscono un obiettivo irrinunciabile e inderogabile valutate le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente".

Copertina della tesi di laurea da cui sono tratte le mappe della pagina seguente





Concentrazioni di PM10 inverno 2005 (Elaborato di laurea di Crippa Paola)

In particolare si fa presente che “Le stime dei decessi annui nel Comune di Verona attribuibili all’inquinamento atmosferico... corrispondono da 1 a 7 decessi in più ogni 30 giorni”. Sono numeri da allarme sociale. Se li vedessimo per strada questi morti, sarebbe uno stillicidio insopportabile. Invece non li vediamo e l’allarme è sentito da pochi.

E allora la politica va dove vanno i voti, anche se i migliori (come in genere sono quelli che vengono eletti) dovrebbero in realtà guardare più avanti della maggioranza che li ha votati e che ha il diritto di governare, ma che non per questo ci azzecca sempre.

La maggioranza della gente, d’altra parte, sembra preferire l’automobile e non è facile farle cambiare idea se non adottando politiche di lungo respiro. Per questo sembra che la proposta dell’Università di Trento sia destinata a soccombere di fronte all’incremento del traffico. Non si vede come sia possibile varare un Piano di Risanamento della Qualità dell’Aria e contemporaneamente procedere alla realizzazione di nuove infrastrutture a gogo portatrici di nuove emissioni.

La contraddizione è palese. Sarà per questo che non si vede un grande entusiasmo intorno a questo Piano dell’Aria. La proposta di Trento è già stata per la verità adottata dalla Giunta sia per l’ambito cittadino che per quanto riguarda l’area metropolitana. Il tutto, però, senza presentazioni ufficiali, senza convegni, senza il necessario coinvolgimento della popolazione (come prescritto dai ricercatori). Senza un’ennesima “prima pietra”, insomma. La Giunta ha previsto sia azioni a breve termine, sia azioni strutturali: parcheggi scambiatori, ciclabilità, trasporto pubblico a chiamata, car pooling, catalogo delle emissioni per il mo-

nitoreggio ambientale...: tutti interventi rilevanti se inseriti in un ambiente non interessato da ulteriori emissioni.

Il problema è che le nuove infrastrutture, l’inceneritore, i nuovi attrattori di traffico quali il Nuovo Polo Chirurgico di Borgo Trento, le ex Cartiere, Motor City (non compreso a dire il vero nel territorio dei 18 Comuni) non mancheranno di darsi da fare per apportare ulteriore inquinamento.

A questo punto sorprende davvero scoprire che i ricercatori di Trento dentro a questi nuovi progetti non abbiano potuto metterci il naso più di tanto.

Con ogni probabilità i progetti non li hanno neppure visti. Non si spiega altrimenti come mai nel verbale del Comitato Tecnico 14/01/2010 si lamenti la “mancanza di dati di variazione dei flussi di traffico a Verona in conseguenza a una nuova viabilità, fondamentali per lo stu-

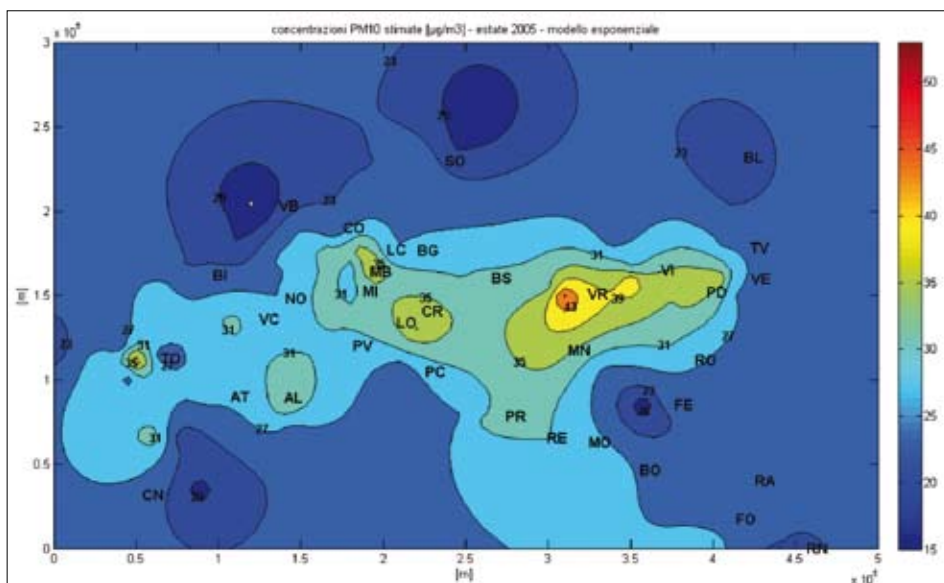
dio del traffico”, come mai per il Nuovo Ospedale nel Piano si preveda un flusso di sole 2.000 auto al giorno a fronte di una richiesta di parcheggi per 5.000 posti (L’Arena 25/08/2009), come mai non si faccia neppure un cenno alle ex Cartiere, e come mai parlando di Traforo si faccia addirittura riferimento a filtri assai diversi da quelli in progetto.

In pratica le trasformazioni urbanistiche e viabilistiche con le loro emissioni appaiono invisibili al Piano.

I ricercatori hanno voluto comunque lasciare un’indicazione generale sulle modalità con cui bisognerebbe procedere affermando con chiarezza la necessità di uno “studio integrato che fornisca una visione d’insieme dell’effetto previsto di queste opere contemporaneamente... perché è evidente che esse saranno fortemente influenzate una dall’altra e non avrebbe senso produrre un risultato avulso dal contesto per ogni singolo progetto”.

Come la raccomandazione sia stata accolta dall’Amministrazione lo abbiamo capito leggendo la relazione della Commissione dell’Istituto Superiore di Sanità sul Traforo: questo studio, al fine di valutare l’impatto dell’opera sulla salute, su indicazione dell’Amministrazione ha preso in esame solo il tracciato del Passante ignorando tutte le altre infrastrutture in progetto, come se il Traforo, il nuovo ospedale, le ex Cartiere, la terza corsia della Tangenziale Sud non rientrassero in un unico contesto e non si condizionassero a vicenda. E come se il Piano di Azione e di Risanamento della Qualità dell’Aria non contenesse al suo interno il termine “risanamento” e come se fosse destinato a rispondere ad un intrigante obbligo amministrativo e non alla tutela della salute dei cittadini.

Concentrazioni di PM10 estate 2005 (Elaborato di laurea di Crippa Paola)



L'ANTICA VIA FRANCIGENA AFFASCINA ANCORA, PIÙ DI MILLE ANNI DOPO SIGERICO

Londra-Verona in bici, un viaggio per la coppia

di Davide e Chantal

Amore per la bicicletta? Sì, ma non solo. La consapevolezza che un viaggio così migliora te stesso e, dunque, anche il rapporto con l'altro; la voglia di tornare ragazzini, quando si cadeva, ci si rialzava con i gomiti e le ginocchia sbucciati e si ripartiva in sella a scoprire il mondo fatto per lo più di vicoli e stradine attorno a casa; il desiderio di riappropriarsi del tempo, di non lasciarti stritolare dalla frenesia quotidiana ritrovandoti a sera con una giornata in meno e niente in mano; tutto questo e, forse, anche la sublimazione di un'improvvisa necessità di passione, nel senso etimologico, a quarant'anni, che però non rovina la famiglia, anzi l'unisce, ci ha spinto ad intraprendere questo viaggio.

Un viaggio iniziato molto prima della data di partenza.

Due bici da trekking, borse a tenuta stagna ed una tenda (in caso d'emergenza) per un totale di 30/40 chili a testa (tra bici e bagagli) da trasportare. Con qualche difficoltà all'imbarco per le bici, voliamo in Gran Bretagna dove il percorso è ancora tutto nel nostro immaginario in un martedì di luglio. Un giorno qualunque. Per noi l'inizio di una grande avventura.

Con scarsa preparazione fisica e programmazione (l'albergo della prima sera e un'idea di massima delle tappe), abbiamo affidato i bambini ai nonni e siamo partiti.

In vista della Cattedrale



Queste le tappe del viaggio:

Gatwick (GB); Royal Tunbridge Wells; Canterbury; Dover/Calais; Wissant (F); Arras; Péronne; Reims; Vitry le Francois; Nancy; Strasbourg; Basilea; Rheinfelden; Hohentengen Bregenz; Bad Ragaz; Glorenza; Prato allo Stelvio; Trento; Verona.



Chantal immersa nella natura

Arriviamo di pomeriggio e la prima tappa è di una cinquantina di chilometri in direzione est, verso Canterbury, che rappresenta l'inizio "spirituale" (in modo laico, s'intende) del percorso che ci porterà lungo un tratto della Via Francigena, ripercorrendo le orme di Sigerico.

La bici, relativizzando, ci sembra subito un lusso, in particolar modo quando troviamo qualcuno che cammina sul percorso ad un quarto della nostra velocità di "crociera". Uscire dall'aeroporto in sella ad una bicicletta, dopo averla attesa - non senza un filo d'apprensione -, rimontata e caricata dei nostri bagagli è già un'emozione di per sé, perché ci rimanda una sensazione di grande libertà, quasi dimenticata, che ci accompagnerà lungo tutto il viaggio.

Percorreremo in tutto 1490 km in quin-

dici giorni (due dei quali, per il maltempo e necessario riposo, con il treno) toccando Gran Bretagna, Francia, Svizzera, Germania, Liechtenstein e Austria, traversando la Manica in traghetto - le meravigliose bianche scogliere di Dover - ed il Passo del Forno con il bus; una media di circa 115 km al giorno, anche se, in realtà, la media non è lineare con le tappe. Un paio di tappe da 150 km, altre più corte ma ugualmente intense, altre ancora di tutto relax, una (quella di avvicinamento al passo per entrare in Italia), corta ma ripidissima, attraverso un'Europa di persone incuriosite dal nostro passaggio, mai avere di un sorriso. Paesaggi mozzafiato, cattedrali medievali, infinita campagna accompagnano il nostro percorso dove ogni dislivello in salita (alla fine del viaggio il computerino di bordo ne indica 11.000 metri) è una piccola impresa (ed una lotta contro l'acido lattico!) e dove, però, il raggiungimento di una città con le sue luci e la sua piazza centrale, è sempre una conquista, che la fa sembrare ancora più bella.

Le nostre gambe non tardano ad adattarsi e, man mano che si va, si abitua al carico. I sensi si affinano; la macchina umana sembra proprio fatta per far fatica. I momenti di crisi fisica e psicologica (entrambi spesso superati con una busta di zuccheri ad assorbimento rapido!) non mancano, ma sono pochi e rimangono un "dolce" lontano ricordo.

Giungere sotto il portone di casa, in bici, dopo due settimane, ci regala l'ennesima emozione, e forse nemmeno la più bella.

Ritroviamo tutti. Ci sembra che nulla sia cambiato. Ma noi abbiamo occhi (e gambe) diverse.

UNO SMERALDO INCASTONATO NELLE ACQUE DEL MARE E SE È VERDE...

Irlanda: con il sole è ancora più verde

di *Mariarosa Marogna*

Arriviamo a Dublino sotto una pioggia torrenziale... e quattro giorni in anticipo sul resto del gruppo per poter visitare in autonomia il sud-est dell'isola.

A Galway, la sera della vigilia, il cielo è sereno e c'è la luna piena. Mi torna così alla mente un vecchio detto: "Quando si fa la luna, nei 15 giorni successivi ci sarà lo stesso tempo". Chissà se varrà anche per l'Irlanda!

La prima raccomandazione del nostro accompagnatore è di non dimenticare mai una mantellina perché in Irlanda piove ogni giorno: acquazzoni brevi ed intensi, poi di nuovo il sole.

Io penso alla luna ...

Primo giorno: è prevista una pedalata nei dintorni di Galway; saliamo per dolci pendii fino al lago Corrib, per poi ridiscendere alla baia e visitare il centro della città con i suoi principali monumenti: l'imponente edificio cinquecentesco del Lynch's Castle, la chiesa collegiata di S.Nicola (XV-XVI sec.) e il Salmon Weir Bridge. Poi pedaliamo fino al porto passando per lo Spanish Arch ed il quartiere dei pescatori: il Claddagh, che ha dato il nome al famoso anello.

Siamo fortunati, oggi niente pioggia.

Secondo giorno: in bici a nord di Galway in un paesaggio incantevole, tra castelli

diroccati, casette dal tetto di paglia, laghi, torbiere e tante pecore fino all'Aughnanure Castle, una casa-torre di sei piani. E' fine luglio e fa particolarmente caldo. Cominciamo già ad essere un po' abbronzati.

Terzo giorno: in pulmino fino a Cong, tra la contea di Galway e quella di Mayo; da qui, in bici, attraversiamo pascoli verde smeraldo, tra pecore bianche e grigi muretti a secco. Il contrasto dei colori sarà una delle cose che mi rimarranno più impresse.

Costeggiamo di nuovo i laghi Corrib e Musk per poi ritornare di nuovo a Cong, ed attraversare il bosco fino ad arrivare all'Ashford Castle, che ci appare all'improvviso in tutto il suo splendore, circondato da laghetti, fontane e giardini all'inglese.

Il giorno successivo in traghetto ad Inishmore, la più grande delle isole Aran. Un paesaggio affascinante che percorriamo in parte in bici, affiancati da cavalli che trainano calessi, e in parte a piedi. Il primo tratto è verdeggiantissimo, ma poi, salendo, si fa pietroso fino ad assumere un aspetto lunare. Tra i numerosi siti preistorici noi visitiamo Dun Eochla e Dun Aonghasa.

Quest'ultimo su un alto sperone a strapiombo sul mare.

Quinto giorno: oggi ci dirigiamo in pulmino verso il Connemara per pedalare nella più selvaggia pianura d'Irlanda. Percorriamo sentieri erbosi per poi sbucare all'im-

provviso nella magnifica bianca spiaggia di Ballyconneely: sole caldo e cielo limpido. Ed in più, oggi, è il mio compleanno!

Lasciata la spiaggia ci dirigiamo verso la città di Clifden, facendo tappa all'Alcock and Brown Memorial, il monumento che ricorda i due piloti americani che nel 1919 effettuarono il primo volo transatlantico. Da Clifden imbocchiamo la mitica Sky Road, percorso circolare che si inerpica su per la collina, con spettacolari panorami sull'Atlantico, tra una vegetazione variegata di cui ricordo le siepi di erica e di fucsia magellano. E finora nemmeno una goccia d'acqua!

L'ultimo giorno non prevede un percorso in bici, ma un'escursione nel Burren, passando per Claren's Rock per vedere il dolmen di Puolnabrone, una tomba dell'età megalitica. Il cielo è plumbeo ma non piove e possiamo goderci il panorama mozzafiato dall'alto di queste scogliere rocciose. Infine ci salutiamo con un arrivederci per il raduno post vacanza con gli altri gruppi che sono stati in Irlanda.

Al raduno l'accompagnatore ci ha detto di aver assegnato un nomignolo ad ogni gruppo: noi siamo il GRUPPO DEL SOLE. Abbiamo poi saputo che chi è partito la settimana successiva si è preso 7 giorni di pioggia.

... ma la luna?



Immagini della verde Irlanda



LUNGO I FIUMI DELLA GERMANIA CON TANTE BELLE SORPRESE E UNA PICCOLA DELUSIONE

Viticultura estrema nella valle della Mosella

di Adalberto Minazzi



Case a graticcio e fontana centrale

Una cavalcata di quasi 600 Km lungo quattro fiumi: la Saar, la Mosella, il Reno e il Neckar. 36 amici della bicicletta di Verona sono andati alla scoperta del paese dei Nibelunghi nelle prime due settimane di luglio con l'accurato coordinamento di Guido Dosso. Come definire il viaggio? Una serie di flash sugli argomenti più diversi colti lungo i 70-100 chilometri giornalieri affrontati sempre in allegria nonostante qualche temporale abbia aggiunto una seconda doccia a quella, meritata, che ci aspettava in albergo, la sera.

Il primo flash - ma questo più che un flash sembrava un lungometraggio - è stato quello sulla viticoltura-estrema. Approccio iniziale lungo il Saar nel percorso che da Saarbrücken ci ha portato a Treviri; poi la fantastica scenografia di filari della Mosella da Treviri a Cochem e a Coblenza, infine il Reno sino a Magonza, a Bingen, a Worms. Viti dappertutto.

Non certo una novità per noi che veniamo dalle zone della Valpolicella, della Valdadige, del Bardolino, delle colline moreni-

Distesa di vigneti sulla riva della Mosella



che. Ma il fatto è che qui le piantano su pendii che fanno impressione anche a chi è abituato a scalare montagne. Subito ci siamo chiesti come fanno a coltivarle su quelle pendenze che superavano anche il 50%. Trattorini a quattro ruote motrici, va bene, ma in certi punti neppure loro sarebbero potuti salire. Alla fine abbiamo scoperto che spesso utilizzano addirittura le cremagliere. Per la disinfestazione, poi, indispensabile l'elicottero (che ci ha fatto compagnia per lunghi tratti del percorso). Viticoltura-estrema appunto. Del resto qui il vino era già prodotto al tempo dei Romani come testimonia la nave carica di botti, scolpita in pietra nel II secolo dopo Cristo, che abbiamo trovato in uno di quei graziosissimi paesetti che la nostra carovana ha attraversato. E per conservare il vino, naturalmente le botti.

A Heidelberg, tappa finale del viaggio abbiamo visto la regina: nel castello semidistrutto dall'incendio provocato da un fulmine ce n'è una colossale: contiene sino a 220 mila litri! Da non credere.

Secondo flash, un po' come per i vigneti, un'altra sfida alle leggi della gravità. Le cassette a graticcio. Più che le città, sono i piccoli centri incontrati lungo il percorso che ce ne hanno offerto un saggio di tutti i tipi e colori. Difficile trovarne qualcuna perfettamente verticale. Non solo il baricentro è spostato a destra, a sinistra o in avanti, ma spesso, andando verso l'alto, invece di restringersi, le costruzioni si allargano.

Misteri dell'architettura "povera" tedesca. E a proposito di architettura il terzo flash è stato quello relativo alle grandi cattedrali romanico-gotiche. Qui le leggi della gravità le hanno sfidate coloro che le hanno costruite. Con i pochi mezzi a disposizione mille anni fa hanno fatto dei capolavori enormi visibili a chilometri di distanza. Quella di Worms (altra sede di tappa) è

4 fiumi in Germania

SCHEDA TECNICA

Sabato 04 Luglio: Trasferimento in Bus da Verona a Saarbrücken

Domenica 05: Saarbrücken - Trier
km 100 lungo il fiume Saar fino alla confluenza nella Mosella

Lunedì 06: Trier - Kues
km 80 lungo la Mosella

Martedì 07: Kues - Cochem
km 90 lungo la Mosella

Mercoledì 08: Cochem - Koblenz
km 70 lungo la Mosella

Giovedì 09: Koblenz - Bingen
km 80 lungo il Reno

Venerdì 10: Bingen - Worms
km 100 lungo il Reno

Sabato 11: Worms - Heidelberg
km 80 tra le colline dell'Odenwald

Domenica 12: Visita di Heidelberg

Lunedì 13: Ritorno con il Bus a Verona

Totale km percorsi in bici Km 590

forse la più impressionante, ma non dimentichiamo quelle di Treviri, Magonza, Coblenza, Oppenheim e a far loro corona le più piccole chiese che danno una suggestiva nota di importanza anche ai più piccoli centri abitati, come S. Goar, Boppard, Bacharach, Oberwesel e tanti altri.

Per restare nel tema costruzioni un altro flash riguarda l'epoca più antica: quella romana. Treviri è la testimonianza di quanto sapevano fare i Romani, con la Porta Nigra ancora intatta e la basilica di Costantino.

C'è pure l'arena ma, nonostante il gladiatore e il senatore che raccontano le storie e affasciano i bambini, non può neanche lontanamente confrontarsi con la nostra veronese.

Un discorso a parte meriterebbero i castelli. Soprattutto lungo il Reno, le macchine fotografiche hanno lavorato a più non posso. Il medioevo, sulla cima dei colli, ha lasciato una impronta indelebile. Tanti visti da lontano, ma uno - dicono il più interessante - conquistato con un'alternanza di pedalate e di trekking: quello di Burg Elz, mai distrutto e ancora di proprietà della famiglia che lo costruì nei secoli XIII-XVI.

Infine una piccola osservazione sulle piste ciclabili. Molto belle alcune, specie lungo i fiumi, ma poi molti tratti affiancati alle strade nazionali di grande traffico e qualche volta con la segnaletica che sparisce. Anche i tedeschi non sono perfetti....

MAGIA SOTTILE DI UN PASSATO DI MAESTOSE DIMORE SIGNORILI LUNGO IL FIUME

Ai castelli della Loira

di Luciano Zamperini

E' maggio e qui, nel Midi della Francia, piove e fa ancora freddo.

Il lungo trasferimento, pur sempre piacevole per i siti attraversati, suggerisce una sosta: Bourbonne-L'Archambault, graziosa cittadina termale, ora praticamente abbandonata, mi pare proprio il luogo ideale per una pausa rilassante.

Le previsioni meteo, purtroppo, non danno alcuna speranza anche se nel tardo pomeriggio a Beaugency, delicato paese poco a valle di Orléans dove contavo di abbandonare l'auto, il cielo si era aperto lasciando filtrare una promettente luce vivida e rossastra.

Immerso in un velo uggioso che appanna il paesaggio incupendone i colori non mi resta che avviarmi lungo il corso della Loira, qui ampio ed accogliente, per lasciarmi condurre verso i suoi affascinanti castelli.

Quasi subito abbandono il grande fiume per non tralasciare Chambord. Tra tutti il più maestoso, è un po' discosto nella campagna e purtroppo nei pressi di una centrale nucleare.

Visitandolo, mi vien da immaginare come possa essere stato un importante crocevia, luogo di partenze e ritorni di persone, famose ed importanti, che la storia ha raccolto per poi, come talvolta succede, disperdere nella provvisorietà del proprio corso.

A Blois si respira invece un'aria cittadina, frenetica e frizzante. Più del castello, già visitato in passato, la mia attenzione

è attratta dalla posizione dominante della cattedrale settecentesca di S. Luigi dalla quale si può spaziare con lo sguardo sulla città con i suoi edifici in tufo bianco ed i tetti in ardesia e sulla Loira che mi riaccompagnerà fino a Chaumont e poi ad Amboise.

E' tardi ormai e qui conviene fermarsi. Dopo cena, una sospirata pausa della pioggia invita ad una passeggiata in centro. Sulla piazza ormai vuota si diffondono, attraverso la porta socchiusa di un bistrot, le note strimpellate di una famosa canzone: un'umile imitazione della voce penetrante e inconfondibile di Edith Piaf. Sento quel canto, ingannevolmente dolce come ogni malinconia, come un dono prezioso tanto da indurmi a ringraziare la pur modesta esecuzione con un sorriso ed un piccolo applauso. Il giorno successivo, con una nuova deviazione dalla Loira, arrivo a Chenonceaux.

Questo castello, edificato come un grande ponte sullo Cher, ha un'aria pacifica, quasi campestre. Nell'ampio parco che lo circonda alcune stradine conducono alle rive del fiume, quasi in una serena e rilassante passeggiata domenicale. All'interno, una atmosfera inesprimibile mi avvolge ed idealmente mi trascina lungo stretti corridoi ingentiliti da bellissimi fiori e attraverso ampi saloni, nei quali mi par di sentire ancora riecheggiare, sommesse, appena percepibili, le note gioiose di un valzer. Balconcini incorniciati di verde esibiscono una tranquilla e misurata signorilità. Ripide scalinate si inerpicano illuminate da grandi finestre.



Rosa Nevada a Villandry

Persino i volti che, anche per un solo istante si riflettono sulle loro vetrate, mi appaiono in una luce ricca di passato. Più sotto, il fiume scorre nel suo respiro calmo e tranquillo. Tutto intorno tace, si sente solo cadere la pioggia, tenue e discreta.

Tours è città piacevole ed ariosa con i suoi boulevard, i giardini ben curati e i molti giovani che popolano Place Plumerau magnificamente incorniciata da bellissime case mercantili a graticcio. Sotto i suoi ombrelloni si può cenare o anche solo gustare, tra allegri chiacchiericci, un buon bicchiere di vino, tanto per sopportare meglio questo persistente meteo avverso.

Poi Villandry: questo castello ha un aspetto maschio ed austero al quale si contrappone l'assoluta bellezza del parco intorno. Un parco "all'italiana" molto curato con un'incredibile quanto infinita varietà di bellissimi fiori. Minuscole gocce d'acqua impreziosiscono come gemme i petali delle rose rosse e, più in là, un calabrone operoso impollina inconsapevolmente alcuni fiordalisi. Una pallida rosa nevada sembra voler proteggere i suoi delicati colori ostentando acuminate spine color fuoco. Quanta floridezza ed agiata eleganza! Lungo questi viali mi vien da immaginare che, in un mondo così appartato e signorile, la vita debba essere stata amabile, seducente e, forse a tratti, anche felice.

Magia sottile di un passato che ancora pulsa e che, almeno per qualche momento, riesce a distogliermi dal quotidiano, dalla concretezza della vita ...

E' ormai il tempo del ritorno e così, domani, sulla strada di casa potrò visitare a Ussé il castello della "Belle au Bois Dormant".

Ne sono certo: mi immergerò anche se solo per un po', in quella bella favola!

Il castello di Villandry



COME UNIRE L'UTILE AL DILETTEVOLE

La bicicletta contiene la spesa

di Luciano Zamperini

Stamattina devo fare la spesa: poche cose, solo le principali, le più gustose. Peccato però perché con questo bel sole preferirei andare a zonzo con la mia bici. Giusto! Perché non dare una méta al mio giro conciliando le due cose?

Una borsa capiente al portapacchi e via! Subito direzione Valpolicella. Questo è il luogo dove sono nato ed in cui ritrovo il noto ed il familiare, le cose che ho assaporato nella mia infanzia.

E' il giusto periodo per scegliere una buona soppresa. E dove ... lo so soltanto io! Moderatamente ma sapientemente aromatizzata emana un profumo intenso... di buono.

Di più, le carni vengono passate sull'amarone: come aggiungere qualche nota musicale.



Rosolotti con il Baldo sullo sfondo

L'appuntamento è talmente importante da farmi trovare subito, nonostante la leggera salita, il giusto "colpo di pedale". Attraverso alcune frazioni in cui pare che la crisi non sia ancora arrivata. La vita pulsa, morde, affanna. A Negrar dovrò affrontare una salita, breve ma secca, di quelle che pungono. Non importa, questa scelta è una cosa troppo seria per non essere fatta di persona. Di più! Meglio se seduti davanti ad un buon bicchiere di vino.

In un antro buio, appeso ai tralici con dello spago, pende tutto quell'appetitoso e profumato sapere accumulato e tramandato nel tempo. Iniziamo la rassegna, annusando, tastando, gustando a prescindere. Eccola! Questa va bene. Un saluto al mio saggio amico e adesso giù in spericolata discesa. A mala pena riesco ad udire, ancorché urlate, le sue ultime raccomandazioni sul come accompagnarla: "Pan de un giorno e vin de un ano"!

Non c'è molta strada per raggiungere un altro luogo di delizie "noci". Qui confezionano le migliori salamelle. In assoluto. Prima di entrare però devo nascondere con cura la soppresa.

Potrebbero offendersi! All'uscita per non aprire la borsa penso bene, con la disinvoltura di un esperto ciclista in fuga, di infilare le salamelle nella taschina posteriore della maglietta.

Pregustando il modo di cucinarle la pedalata si fa leggera: al cartoccio con un tenero cappuccio tagliato sottile, sottile o ai ferri con la polenta? Assorto in questo dilemma non mi accorgo quasi di essere già tra le colline moreniche.

Già perché la prossima meta sarà Valeggio sul Mincio.

Poco dopo Sommacampagna, attorniato da piccole case e sullo

sfondo del Baldo tutto imbiancato dalle abbondanti nevicate di questi giorni, svetta il campanile di S. Giorgio in Salici.

Mi sembra quasi di pedalare nella mia prediletta Austria. Con tutti quei vigneti ordinati e già pronti a rinverdire potrebbe essere la Wachau...se, subito dopo una decisa curva della strada, non apparisse, quasi all'improvviso alta sull'orizzonte, la ciminiera della centrale termoelettrica di Salionze.

Sto pedalando sulla ciclabile più bella d'Italia. Il Mincio stamattina è di un verde intenso ed insolito. L'aria è frizzante.

Alcune piccole e timide gemme sui rami ancora spogli sono il primo indizio della primavera. Fa abbastanza freddo, ma si sta bene. Non si sente quel senso di sete quasi asfissiante dell'estate.

Al mio sopraggiungere una coppia di cigni abbandona l'argine per scivolare prudentemente in acqua.

A Valeggio c'è una piccola bottega dove donne esperte preparano a mano degli ottimi tortellini. Luogo di pettegolezzi o di amabili chiacchiere, è sempre molto frequentato.

In attesa del mio turno osservo quel gran daffare. Dietro quel banco ognuno sa bene come muoversi, quasi scivolando con grazia, in uno spazio così angusto e senza far cadere anche un solo tortellino dai vassoi retti con mano sicura.

Manca ancora il latte. A Bussolengo troverò quello buono.

Crudo, appena munto con il sapore della mia infanzia. Non essendo pastorizzato è opportuno prenderlo solo al ritorno perché non si alteri. Il passaggio lungo i saliscendi di queste bellissime colline oggi è disturbato da un vento gelido. Dopo la valle dei Mulini una breve ma decisa salita mi porta a S. Lucia ai Monti.

Sulla sommità la strada è interrotta da un corteo che mestamente si dirige verso il camposanto: a tratti si sente intonare una preghiera: un insieme di rassegnazione e forte speranza su cui incombe l'ombra dell'incertezza del vivere.

Al primo bivio prendo la strada che porta, ancora in salita, fin su all'Ossario di Custoza. Un piccolo monumento a tutti coloro che hanno creduto in un grande sogno.

Ecco Bussolengo, ecco finalmente il latte fresco: È fatta!

Non mi resta che imboccare la ciclabile lungo il canale per rientrare rapidamente e in tutta sicurezza.

Non mi sono però accorto che i movimenti in sella e qualche scatto, immaginando di essere "...un sol uomo al comando..." hanno fatto "emergere" dalla tasca della maglietta parte delle salamelle. Sopraggiungendo, me l'hanno ricordato alcuni "ciclisti veri": "Un nuovo doping?"

Parco del Mincio in prossimità di Valeggio



A DODICI MESI DALL'INIZIO DEI LAVORI GLI SCAVI CONTINUANO: ANZI NO

Piazza Corrubbio, un anno dopo...

A cura del Comitato Salviamo Piazza Corrubbio



Lo scempio è stato compiuto: i 15 alberi sono stati tagliati appena avuti i risultati elettorali e i lavori del parcheggio, affidati alla Ditta Rettondini e iniziati nell'ottobre 2010, dovranno essere ultimati entro il 2012.

Piazza Corrubbio non esisterà più, trasformata definitivamente nel tetto di un garage sotterraneo.

Cosa ci sarà sopra quel tetto non è ancora dato di sapere.

Ma non tutto è perduto: infatti nel frattempo i lavori di scavo non sono ancora iniziati e, dall'apertura del cantiere, un ritardo clamoroso di due anni si è accumulato grazie a tre fattori decisivi:

1) L'opposizione al progetto dei sanzenati, dei commercianti, della maggioranza dei veronesi e le azioni del Comitato Salviamo Piazza Corrubbio.

2) Il ritrovamento di moltissimi reperti archeologici non ancora valutati e classificati: incomprensibile l'atteggiamento della Soprintendenza ed il silenzio della Curia. Chiediamo un giudizio "super partes" da parte di una commissione ministeriale.



3) Le contraddizioni dell'Amministrazione comunale, a parole contraria ad un parcheggio **NON NECESSARIO** ma nei fatti favorevole, e le conseguenti difficoltà della Ditta.

Regna la più totale confusione: forze politiche spaccate, Circoscrizione e Comune senza un tavolo comune di lavoro, cittadini non informati adeguatamente, commercianti lasciati soli. Tutto questo, frutto di una cattiva amministrazione della Cosa Pubblica.

In tutto ciò l'impegno del Comitato contro il parcheggio non si è mai sopito:

- a) Le azioni nonviolente di sensibilizzazione e coinvolgimento della popolazione sono note in tutta la città (alberi vestiti, poesie sugli alberi, volti dipinti alle finestre, feste in musica, assemblee informative, Marcia dei mille, Serrata, Mozione in Consiglio Comunale, ecc.);
- b) il nostro esposto alla Magistratura (violazioni e irregolarità urbanistiche e amministrative) depositato nel novembre 2009 non è stato archiviato;
- c) uno studio scientifico sull'aumento dell'inquinamento e dei tumori, nell'ipotesi del parcheggio in funzione per un certo numero di anni, è in corso;
- d) la nostra proposta al Comune e alla Fondazione Cariverona di una soluzione economica per restituire la piazza alla città ha ricevuto risposta dalla Fondazione, non dal Comune.

La determinazione per fermare il parcheggio non è una battaglia contro i mulini a vento.

Fermare quel parcheggio e salvare Piazza Corrubbio significa:

- avviare una nuova politica urbanistica partecipata in città: le scelte le devono fare i cittadini e la politica non deve cedere ai privati pezzi di territorio che sono di tutti;
- non accettare la dittatura delle automobili, favorendo invece i mezzi di trasporto pubblico;
- non svendere la storia di un quartiere come San Zeno per un malinteso progresso;
- riaffermare che gli errori di chi ci amministra non devono essere fatti pagare ai cittadini;
- restituire ai giovani la speranza che con impegno e partecipazione la città si può migliorare.

Lo stato dei lavori in Piazza Corrubbio



ANDARE IN BICICLETTA NON È DIFFICILE SOLO OGGI. AI BEI TEMPI, INFATTI...

Una donna in bicicletta? Scandalo!

di *Alfredo Nicoletti*

Fino a non molti anni fa nelle chiese, alla fine di ogni messa domenicale, i parroci, dopo avere letto gli avvisi e gli orari delle funzioni, erano soliti indicare con nome e cognome, i parrocchiani che, a loro insindacabile giudizio, avevano mantenuto un comportamento scandaloso.

Non so in altri luoghi, ma a Verona questa odiosa usanza medievale veniva chiamata "essar diti in ciesa", essere detti in chiesa.

In una domenica di primavera del 1910 Susanna M. ed Ettore N. erano stati detti in chiesa.

Susanna aveva venticinque anni, Ettore solo diciannove, ma cosa avevano fatto di tanto grave da meritare questa scomunica, erano forse amanti?

No, i due si conoscevano appena, si erano incontrati e parlati soltanto un paio di volte nella loro vita.



Lui, poi, era già fidanzato con Rosetta e non avrebbe mai osato farle un torto: Rosa era fulva di capelli e delle rosse aveva la bellezza e il carattere.

Ettore era sì di simpatie socialiste e un anno prima aveva avuto uno scambio di pareri con due regi carabinieri che abusavano della loro autorità con gli avventori dell'osteria della madre, la vecchia Zenona.

La discussione si era conclusa con i due militi a terra ed Ettore nascosto nella fattoria dei *baili* in Val D'Ilasi per un paio di mesi.

I carabinieri erano tornati due o tre volte a interrogare i presenti al fatto ma, stra-



Immagini d'altri tempi

namente, nessuno ricordava di avere mai veduto quel giovane, d'altronde tra la prospettiva di passare un paio di giorni al fresco per reticenza e quella di venire esclusi vita natural durante dall'osteria la scelta era scontata.

Ma non era stato questo a far infuriare il prete, in fin dei conti Ettore era sì un po' una testa calda, ma apparteneva a una famiglia stimata, era un gran lavoratore, costruiva biciclette, la sua attività era già fiorente e, nonostante la giovane età, dava lavoro a un paio di apprendisti.

Susanna era una ragazzona bionda di sana costituzione e di sette fratelli era l'unica femmina.

La sua era una famiglia di carrettieri, il nonno aveva iniziato a trasportare ghiaia e sabbia a metà dell'Ottocento quando gli Austriaci stavano costruendo i nuovi forti posti a difesa della città dopo la prima guerra d'indipendenza.

Anche Susanna faceva la carrettiera.

Si alzava prima dell'alba e scendeva all'Adige con il caratteristico carro a due



ruote dalle alte sponde trainato da un cavallo di grossa taglia.

Caricava il materiale e si avviava lentamente verso uno dei tanti cantieri aperti in città.

Obbligatoria la sosta a Tombetta da Ampelio, l'osteria chiudeva alle due e riapriva alle quattro, caffè con il rum o bicchiere di grappa, al ritorno, verso le otto, altra fermata per la colazione vera e propria, trippa in brodo e pane.

Susanna faceva tutto quello che facevano i fratelli e gli altri carrettieri, bestemmia-va anche, come un carrettiere appunto, e fumava. La pipa.

Ma andava in chiesa tutte le domeniche e si confessava regolarmente, la sua moralità, a parte qualche moccolo, era fuori discussione.

Cos'era allora che aveva scatenato l'anziano prete contro i due?

Susanna aveva un sogno segreto: la bicicletta o meglio, il velocipede, come si diceva allora, un mezzo fino a quel momento riservato esclusivamente agli uomini.

Li vedeva sfrecciare velocissimi su queste nere macchine futuriste luccicanti di nichelature e aveva deciso che ne avrebbe avuta una.

Ettore aveva già costruito da qualche tempo un telaio per bicicletta da donna e aspettava che la prima temeraria si facesse avanti.

Per Susanna convincere il padre era stata dura, aveva rimediato anche un paio di sberle, ma alla fine l'aveva spuntata e nel giro di una settimana pedalava felice per le strade polverose del quartiere in sella alla fiammante bicicletta.

Ecco, la sella, questo era il punto dolente. La sella!

Preti e benpensanti se potevano tollerare, in qualche modo, l'esibizione di pochi millimetri di caviglia nella pedalata, non potevano assolutamente pensare né tantomeno accettare che le parti intime femminili appoggiassero e sfregassero su un oggetto dalla forma e dalla consistenza decisamente sconvenienti come una sella da bicicletta.

Ecco il motivo dell'anatema contro chi aveva costruito e chi usava l'oscuro mezzo di trasporto. Dopo la pubblica denuncia molti presero a prendere in giro il povero Ettore per strada e all'osteria, gridandogli che aveva finito di costruire biciclette per le donne.

Si sbagliavano: era solo la prima, ne sarebbero seguite molte altre.

SE USATA A FIN DI BENE E CON DISCREZIONE È LECITO POSSEDERE UNA BICI

La bici di don Giampietro

di Umberto Massaro

Ogni giorno (Don Giampietro De Filippo) con qualsiasi tempo attraversava a piedi il Colvera per venire a dir messa in Campagna, e se le piogge rendevano impossibile il guado a piedi, con un ampio giro si portava a Maniago ove esisteva un ponte per poter attraversare il torrente.

Proprio in considerazione del tempo impiegato e delle sempre maggiori sofferenze di cuore e respiro date dall'incedere degli anni, il reverendo si decise, nell'inverno del 1915, a chiedere al Vescovo il permesso per poter nientemeno che utilizzare una bicicletta, allora aborrita dalla curia in quanto simbolo del progresso laico e concessa solo in caso di estrema urgenza e necessità per portare i conforti ai moribondi.

Nella lettera di richiesta al Vescovo don Giampietro scriveva:

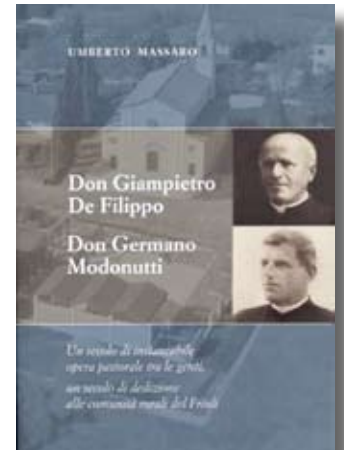
“ [...] Ma i 3/4 d'ora di andata col mio passo e altrettanti di ritorno già in ottobre cominciarono a riuscirci pesanti in novembre più volte ebbi a chiedermi se non era l'unico modo per andare presto all'altro mondo.

Fu allora che mi decisi a tentare in bicicletta e al vedere che ora vado in 1/4 d'ora fresco e riposato oltre la S. Messa posso consacrare maggior tempo e maggior vigoria dello spirito alla predicazione e dottrina dei fanciulli. Più volte mentre volo sulla via, riconoscente benedico il Signore che fa usare a bene delle anime anche le moderne invenzioni.

Le riprometto sin d'ora che non solo non abuserò ma non adopererò la bicicletta che nei casi strettamente necessari”



Vista la lettera, il Vescovo Francesco Isola non ebbe problemi nel concedere il permesso, raccomandandosi all'uso strettamente necessario e reiterando il permesso stesso ad ogni richiesta.



La copertina del libro

la macina

L'alimentazione naturale
una scelta quotidiana
per vivere meglio

Alimenti biologici

Via Cornelio Nepote, 4
(angolo Via Montorio)
37131 Verona - Tel. 045 971249

Per una spesa di almeno 15 euro
SCONTO ai soci del 5%

Serate diapositive

VIAGGIANDO IN BICICLETTA NEL MONDO

Le serate seguenti hanno inizio alle ore 21

Venerdì 25 febbraio 2011
In India tra bici e bus
Marco Zuccari
Carlo Carnevali

Venerdì 18 marzo 2011
Un pellegrinaggio insolito:
da Verona a Gerusalemme
Fabio Veronese

Venerdì 15 aprile 2011
Vacanze formato famiglia:
la Romantische Strasse e
la Via Claudia Augusta
Cecilia Castagna

Venerdì 6 maggio 2011
Nella terra degli
Highlander
Silvia Malaguti

NON SAPPIAMO PIÙ COME DIRLO: LE ROTATORIE NON SONO PROGETTATE PER LE BICI

Boscorotondo: una rotatoria da favola

di Valeria Rigotti

Bambina fortunata Bicicletta Rossa, anzi Bi-Ro, così chiamata per l'ossessivo attaccamento alla sua due ruote scarlatta. Con la mamma, il papà e il fratellino Triciclo Fiammante, per tutti Tri-Fo, abitava a Bosco Rotondo.

La sua era una condizione privilegiata, lo sapeva: Bosco Rotondo era infatti una magnifica rotatoria ricoperta da un fitto strato erboso che d'inverno si pietrificava in radi ciuffi biancastri e d'estate si trasformava in una bella steppa giallo cadmio.

Al centro inoltre stava crescendo addirittura un albero.

Un albero VERO! Al momento aveva raggiunto l'altezza di ben 40 centimetri e tutti dicevano che in breve, non più di 20-30 anni, avrebbe fatto così tanta ombra da permettere di sedersi sotto a leggere un libro. Roba da fantascienza! Anzi da storie della nonna.

La nonna, che da giovane abitava proprio dietro la chiesa di S. Zenò, le raccontava addirittura di un giardino in piazza Corrubbio con 16 (credo-controllare!) enormi alberi che d'estate offrivano ombra e frescura a chiunque volesse sostare sulle panchine. Pare che ci fosse perfino un'imponente magnolia dalle foglie lucenti sotto la quale il nonno le dava appuntamento quando erano fidanzati; ma forse la nonna esagerava nel racconto.

Poi gli alberi erano stati tagliati tutti quanti per far posto ad un garage sotterraneo inutile ma molto capiente; era successo una mattina presto, molto presto, sicuramente per non disturbare gli abitanti del quartiere.

Bosco Rotondo era "quasi" come il giardino della nonna: l'aria era salubre, si viveva sicuri e perfino gli aironi vi venivano a svernare.

Le rotonde infatti erano diventate le uniche oasi sicure e verdi della città, dopo che i parchi erano stati mangiati dai trafori

e dagli annessi rustici e tutti gli alberi erano stati tagliati, proprio come quelli di piazza Corrubbio.

Un altro vantaggio offerto dalla rotonda era dato dal flusso continuo di automobili che vi girava intorno. Grazie ad esso Bi-Ro aveva eccellenti occasioni per esercitarsi in aritmetica; poteva sommare i SUV, da cui facilmente sottrarre le Panda,

moltiplicare per le polveri sottili e dividere per la percentuale di CO₂ concentrata nell'aria. Il risultato era un'ottima preparazione che la maestra non perdeva occasione per decantare alla mamma.

Ma soprattutto Bi-Ro con la sua fiammante bici rossa riusciva a percorrere tutta quanta la rotonda decine e decine di volte senza nemmeno sentire l'arrancare di Tri-Fo sul suo triciclo da lattante. C'era però un unico neo: il Divieto Assoluto.

La mamma e il papà su questo erano inflessibili: uscire da Bosco Rotondo e oltrepassare l'incrocio era PERICOLOSISSIMO! Bi-Ro doveva ciclicamente promettere solennemente che mai e poi mai l'avrebbe fatto.

Spesso si domandava quale virus colpisse la memoria di ingegneri e architetti, sindaci ed assessori al momento della progettazione delle rotatorie; sta di fatto che si dimenticavano sempre di ciclisti e pedoni,

perdendo oltretutto anche l'occasione di diventare

milionari con il cicloturismo.

Ecco perché Bi-Ro non poteva uscire da Bosco Rotondo.

Ma del resto, perché avrebbe dovuto lasciare la magnifica rotatoria in cui aveva il privilegio di vivere per avventurarsi nel mortale traffico cittadino?

Una volta tanto i grandi avevano ragione: mai e poi mai avrebbe oltrepassato l'incrocio della rotatoria, giurava a se stessa Bi-Ro, pedalando con lena per completare l'ultimo giro della giornata. E intanto contava i SUV, sottraeva le Panda, moltiplicava per le polveri sottili e divideva per la percentuale di CO₂ concentrata nell'aria. Vita beata a Bosco Rotondo!



dico *Affiliato*
DISCOUNT ITALIANO

DICO è associato a:

Punto Vendita
 Piazzetta Orti di Spagna, 1 - 37123 Verona
 Tel. 045 594343 - Fax 045 8020162
 E-mail: vr.sviluppo@gmail.com - website: www.dico.it

erba madre

**AZIENDA AGRITURISTICA
 A COLTIVAZIONE BIOLOGICA**

Via Pian di Cologna, 5
 CONTRADA CATTAZZI
 37039 TREGNAGO (VR)



AL CANTON "DE LE SETE BALE" SI FANNO ACQUISTI IN BICICLETTA

"Mecdonal" è arrivato ultimo

di Antonio Gambato

Alcuni anni fa, dopo un battage pubblicitario che ne annunciava l'unicità della funzione, apriva ufficialmente a Rovigo un locale di ristoro di una nota multinazionale.

La dichiarata novità stava nel fatto che ci si poteva servire dei prodotti culinari offerti, stando comodamente seduti in auto.

A parte la 'comodità' del servizio, ogni mattina si può osservare un effetto di tale agevolazione. D'altronde si sa che la comodità è la madre della pigrizia: nei parcheggi circostanti si rincorrono - spinte dal vento - le salviette di carta, inseguite goffamente da bicchieri conici con ancora la cannuccia infilata.

Dal canto suo la conchiglia di polistirolo tenta l'inseguimento, potendo però soltanto scivolare e rimanendo quindi a metà del percorso.

Il sistema mi pare si chiami 'mecdraiv'.

Nel centro storico, invece, è da sempre in funzione il 'b(u)y bike'. In un piccolo angolo curvo tra le due piazze più importanti della città - dove non arrivano le auto - si trova la rivendita di tabacchi e valori bollati n°. 5,



Una cliente allo "sportello"

gestita dal 1961 dalla famiglia Moscardini alla seconda generazione, rilevata dagli antichi gestori rimasti proprietari dell'immobile.

Il luogo era un tempo chiamato *el canton de le sete bale*, termine forse originato da un doppio senso. Il primo, per la presenza di

sette palle di granito ad impreziosire l'architettura del fabbricato; il secondo, per il fatto che vi stazionavano dinanzi capannelli di persone intente a varie tipologie di discussione, da cui il detto: "*cosa diseli quei del canton de le sete bale?*"

All'interno della rivendita lo spazio per la clientela non è granché, data la brevità della permanenza. Ancor più angusta la postazione del proprietario, simile a quella delle navicelle spaziali, ove l'astronauta - con piccole rotazioni del corpo ed abituali gesti delle mani - può servire quanto ordinato dal cliente sullo scivolo di vetro.

Ma l'unicità - che sancisce la sconfitta degli statunitensi - sta nella piccola apertura verso la pubblica via, dalla quale si può chiedere e ricevere la merce, dunque senza dover entrare nella rivendita.

Vista la differenza di livelli, tale apertura sembra fatta apposta per acquistare i prodotti rimanendo comodamente a cavallo della propria bicicletta, cosa che per i rodigini è abitudine da molti anni.

Ecco dunque inventato il *b(u)y bike*, alla faccia di multinazionali ed inglesismi.

LETTURE CICLISTICHE

Memorie sull'Italia a due ruote

di Manuela Ciccone

Il libro è una raccolta di brani tratti dai diari raccolti e conservati dall'Archivio Diaristico Nazionale di Pieve Santo Stefano. Il denominatore comune delle storie è la bicicletta. Le storie sono così avvincenti e vere che chiuso il libro si prova una profonda nostalgia per un mondo così pieno di energia e vitalità.

I racconti, soprattutto quelli della prima metà del '900 sono il ritratto di un'Italia di provincia che vive una vita di difficoltà fatta di povertà, guerra, problemi sociali, ma che affronta tutto in maniera coraggiosa e positiva.

A volte l'ironia riesce a stemperare anche la situazione più tragica o deprimente.

La bicicletta è sempre un elemento fondamentale nella vita degli autori, un mezzo di trasporto che è anche simbolo di libertà, strumento di riscatto ed emblema di una modernità che fa paura alle istituzioni più conservatrici.

Nel brano intitolato "Il biciclone" l'immagine dei preti che usano la bici per il loro apostolato itinerante ha la forza di un movi-



La copertina

mento di rinnovamento e di fede che vediamo ai giorni nostri in alcuni "preti di frontiera" o coraggiosi missionari.

E' strumento di riscatto soprattutto femminile: le staffette partigiane, per la maggior parte donne, grazie alla bicicletta sfidano i soldati nazisti, ma anche le rigide norme di comportamento dell'epoca. Nel brano "Scuola serale", Margherita, la protagonista ormai adulta frequenta una scuola serale e da sola, in bicicletta, ogni sera percorre chilometri nel buio e nella nebbia, affrontando pericoli d'ogni sorta.

Nelle storie del periodo dopo gli anni '60 la bici diventa un mezzo di divertimento, mantenendo tuttavia la sua caratteristica di libertà.

Il viaggio in bicicletta si pone come alternativa ai viaggi "turistici", come unico modo per conoscere paesi e popoli lontani sia geograficamente che culturalmente.

La bicicletta è anche e soprattutto un modo per opporsi al dilagare di una società che divora tutto e tutti velocemente.

E' un libro da assaporare lentamente, per conoscere un'Italia che per buona parte è ormai sparita, ma che gioca un ruolo importante nella nostra cultura.

CICLISTI VICENTINI FELICI E FORTUNATI SULLA NUOVA PISTA CICLABILE

Corso San Felice è finalmente ciclabile

di Michele Mutterle



foto 1

La nuova ciclabile

Questa volta ci siamo. Si parlava ormai da anni della pista ciclabile in Corso Santi Felice e Fortunato, e finalmente è stato realizzato il progetto che conduce in sicurezza i ciclisti tramite questa strada dalla zona ovest della città al centro.

La prima impressione a chi la percorre in bici è che si tratti di un'isola felice, infatti arrivarci dalla rotatoria di viale Milano è un'impresa, ma poi, entrati in corsia, la situazione sembra di assoluta chiarezza e tranquillità.

Le persone camminano sui marciapiedi, le bici vanno nella loro corsia, le auto parcheggiano nei loro spazi (e basta). Quando il Consigliere Delegato Cicero, ritornato "in sella" alla mobilità, ha riportato la questione in primo piano, Tuttinbici ha dato subito la sua disponibilità a discutere la soluzione migliore per garantire la sicurezza dei ciclisti.

Siamo stati noi, infatti, a proporre il mantenimento della sosta sul lato sinistro della strada, spostata quel tanto che basta per inserire la corsia ciclabile. Questa modifica al progetto originale che prevedeva la sosta al lato destro della strada, ha il vantaggio

Rischio sportellata



foto 2

di impedire ogni possibilità di sosta abusiva, di separare la corsia ciclabile dalla strada (aumentandone la sicurezza), e di diminuire il rischio di "sportellate" in quanto consente un migliore contatto visivo tra l'automobilista che apre la porta e il ciclista che arriva in senso contrario.

Sulla pista, nonostante il periodo invernale, stanno già circolando centinaia di ciclisti al giorno. Noi siamo convinti che anche i negozianti potranno trarre profitto dalla nuova situazione viaria, dato che molte persone che ora passano per San Felice potranno, per la prima volta, considerare i negozi di quella strada come possibili luoghi in cui fare acquisti.

Inoltre visivamente il fatto di allontanare le auto in sosta dal marciapiede ha allargato lo spazio davanti alle vetrine che quindi diventano più visibili ed è più piacevole per i pedoni camminarci davanti.



foto 3

Pedoni invadono la ciclabile

L'unica nota stonata è proprio su questo aspetto, infatti i pedoni tendono ad occupare tutto lo spazio libero e a camminare o sostare sulla pista ciclabile creando disagio per i ciclisti.

Ricordiamo infine che la pista ciclabile è a senso unico.

Qualcuno la percorre contromano, sentendosi più sicuro, ma in questo modo crea situazione di pericolo per i ciclisti che incontra che devono evitarlo e per gli automobilisti che aprono le portiere quando sostano e che non si dovrebbero attendere un ciclista alle spalle. Invitiamo perciò tutti a rispettare il senso della pista e della strada.

Tuttinbici è consapevole che l'intervento non può rimanere fine a se stesso. Infatti arrivare alla pista dalla rotatoria di Viale Milano e dalla seconda parte di corso San Felice è ancora dannatamente complicato e pericoloso. Le statistiche degli incidenti lo dimostrano.

Secondo noi gli spazi per mettere in sicurezza i ciclisti e per individuare un attraversamento dedicato in rotatoria c'è. Ad esempio tramite un attraversamento rialzato con isola pedonale e corsie ciclabili ricavabili in corso San Felice, riducendo l'ampiezza delle corsie per le auto che attualmente sono sovradimensionate. Come sempre siamo a disposizione dell'Amministrazione e dei cittadini per ogni chiarimento.

UNA VECCHIA BOTTEGA IN CUI TUTTO ERA TENDENTE AL NERO... VINO COMPRESO

Nane Coesin: meccanico ciclista

di *Mario Boschetti*

Ve li ricordate i vecchi riparatori di biciclette?

Vicino a casa mia c'era un signore... beh, forse signore non proprio, un uomo, un omaccione dalle mani grandi come badili, due baffoni da mangiafuoco e il naso rubizzo.

Aveva la sua bottega in un posto strategico proprio di fianco all'osteria alle Alpi, di fronte alla chiesa, riparava bici, di nome faceva Giovanni ma per tutti era *Nane Coesin*.



Vecchia officina

L'officina era un antro nero e buio, con il pavimento in terra battuta, avvolto dall'odore acre e unto dell'olio esausto bruciato da chissà quali motori, che lui usava per lubrificare tutto della bici, corone e catene, pignoni...



Su una parete, quella di fronte alla porta c'era una cornice con la foto sbiadita di un bersagliere ciclista, tutto impettito con le manone che stritolavano il manubrio, il cappello di traverso con le piume che scendendo sugli occhi gli coprivano la guancia, era *Nane* con la sua prima bicicletta, soldà alla guerra.

Le bici di allora tutte nere, se ne stavano ammucchiate le une sulle altre, a ben guardarle si distinguevano



Il castello di Schio

solo da pochi particolari e dai residui dei marchi mezzi scrostati e si dividevano nelle uniche due categorie contemplate, uomo e donna.

Dalle travi annerite pendevano i residui di vecchi copertoni, camere d'aria rappezzate innumerevoli volte, manubri, forcelle, cerchioni e ruote erano ovunque.

Ogni pezzo che avesse una minima probabilità di essere ancora usato, era parte del caos dove *Nane* pescava senza fallo ciò che gli serviva.

In quell'antro che sapeva di orco non si poteva neppure pensare di acquistare una bici, la si poteva solo far riparare, e lui le riparava, le smontava e rimontava in un ciclo alla cui lontanissima fine stava il ferrivecchi. *Nane Coesin* dominava la sua spelonca con il piglio del capitano d'industria e guardava gli altri dall'alto

Meccanico al lavoro



del suo prestigioso mestiere di meccanico.

Nonostante le frequenti visite all'osteria, smontava le bici con la delicatezza di un chirurgo, con quelle dita grosse come salsicce coglieva, come fossero diamanti, anche le sfere più minute, quelle del manubrio che puliva nel catino di nafta torbida e puzzolente, poi le guardava alla luce e ne ammirava la perfezione, sorrideva e, dopo averle amorevolmente spalmate di grasso nerastro, le inseriva nella loro sede.

Smontava i mozzi traballanti e sfiancati da strade assassine, ritagliava i tappi dei freni da vecchi copertoni di camion, smontava pedali sbilenchi, raddrizzava manubri e tendeva raggi arrugginiti, infilava turgide camere d'aria nel vecchio mastello di legno e incollava una pezza ancora, con la stessa dignità di chi appende un'altra decorazione alla bandiera del reggimento.

Poi raddrizzava la bici e guardando negli occhi il padrone:

Monta. Senti come che la va!

Xe come volare, deso si che la va ben.

Nane Coesin aveva compiuto ancora una volta il suo miracolo, ora, come sempre, gli spettava il premio... alla porta accanto:

Do goti! E che'l sia nero.

I Romani costruivano buone strade

di Bepo Merlin

Iniziai la mia carriera di grande scrittore di boiate con una lettera a "L'arena" in cui descrivevo e contavo le buche e i dossi che dovevo superare nel tragitto casa-lavoro, in bici naturalmente.



Erano circa 220! Continuai la mia opera letteraria su Ruotalibera, approfittando del Canton messomi gentilmente a disposizione da Max Muzolon.

Ad un certo punto cominciai a chiamarmi "l'uomo delle buche".

Dovetti, con un po' di rimpianto, cambiare argomento. Ma, evidentemente, fui così bravo che, ad un certo punto il buon Max mi mise gentilmente a disposizione tutta la rivista!

Stavo decisamente meglio prima, naturalmente, ma a caval donato e a rivista sbolognata non si guarda in bocca.

Ora approfizzo del vantaggio regalato mi per tornare all'antico.

Questo terribile inverno come quelli precedenti (pensate che fa freddo, piove e, qualche volta nevicata: inaudito!) ci sta sgretolando gran parte delle strade. Ma com'è possibile, se noi italiani siamo i migliori costruttori di strade del mondo?

Veramente i migliori costruttori di strade sono stati i Romani antichi e noi ci stiamo illudendo di essere i loro discendenti.

Solo in questo, s'intende, perché - per il resto - ci teniamo molto alle distanze. La realtà, purtroppo per noi, è ben diversa.

Dalla fine dell'Impero Romano, e conseguente degrado civile e strutturale, le prime strade decenti si rividero solo verso il 1820, grazie all'ingegnere scozzese John Loudon McAdam, che studiò una massicciata e un sistema di costruzione ancor oggi utilizzato per costruire le strade bianche in ma-

cadam, appunto.

Scozzese era, non italiano. C'è una sgradevole evidenza da accettare: dobbiamo imparare di nuovo a costruire buone strade.

Da noi l'asfalto viene steso a nastro e lo strato superficiale, o manto d'usura, non solo è troppo sottile, ma quando viene steso è quasi freddo e mal aderisce allo strato sottostante.

In Francia, ad esempio, costruiscono ancora le grandi strade a caldo: catrame bollente, ghiaio, catrame, ghiaio e così via fino ad uno spessore di 20 o più centimetri.

Da noi, basta un'infiltrazione di acqua nelle numerose crepe che nessuno si premura di sigillare, un paio di giorni di ghiaccio e...oplà.

Fatevi un giro e andate a vedere il risultato, in attesa delle solite palate di asfalto o delle fumanti riasfaltature preelettorali.

*Auguri
di un favorevole 2011
e tante belle pedalate
dalla Redazione di
Ruotalibera*



OLTRE 4000 PRODOTTI BIOLOGICI E NATURALI

NaturaSi

Il Supermercato della Natura

Verona • Via Carlo Pisacane, 2/A - Tel. 045 8034470
• Via Torbido, 11/A - Tel. 045 8403767
• www.naturasì.com

