



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

Anno XXVII-N.4
Contiene inserto redazionale

RUOTALIBERA

124



RUOTALIBERA numero 124 - rivista bimestrale - luglio/agosto 2011 (anno XXVII n.4) - 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



MOBILITÀ

Le iniziative di settembre



SALUTE

Corpo sano in "urbe sana"



ITINERARIO

La Valpolicella



L'altra mobilità

La carica dei 101

di Paolo Fabbri

Mentre scrivo - fine luglio - siamo arrivati a registrare, per il 2011, 1.899 soci. Per arrivare a 2.000, l'obiettivo che per due anni non siamo riusciti a raggiungere, ne mancano ancora 101. Centouno?

Qui c'è sotto qualcosa... vuoi vedere... voci insistenti (eppure non confermate) dicono che un assessore, il bieco Crudelio De Mon, si dia da fare per impedirci di raggiungere il nostro traguardo. Interessato a dimostrare a tutti i costi che siamo pochi, che non contiamo, che siamo un trascurabile intralcio sulla via dell'Ingorgo Perfetto, ha irretito almeno un centinaio di possibili nostri soci ricorrendo, si mormora, a misteriosi riti padano-celtici.

Gridando formule magiche in venetenglish (un idioma

misterioso), da un'ampolla speciale nebulizza acqua inquinata (Adige?) sugli ignari ciclisti che sorpassa con la sua auto.

Ebbene, per effetto dell'acqua i poveretti istantaneamente dimenticano di rinnovare la tessera, o sono convinti di averlo fatto e non controllano!... oppure, se irrorati più volte, pensano che iscriversi sia inutile (tanto, cosa cambia e poi, ormai, settembre...) e perdono così il piace-



re e l'orgoglio di sventolare con gioia la tessera che dimostra la loro appartenenza a un'associazione determinata, indomita e gloriosa!

Per liberare questi poveri ciclisti, bisogna: a. individuarli ("hai rinnovato la tessera?... sicuro?"); b. scuoterli con affetto; c. pretendere l'impegno formale all'iscrizione entro 24 ore (anche on line: <http://www.amicidellabicietta.it/spip/spip.php?article12>); d. verificare alla 25^ ora: alcuni non si riprendono facilmente... semmai la procedura va ripetuta.

Dai, aiutaci a liberarne almeno 101! Organizziamo la carica finale: non è mai troppo tardi per iscriversi, per rinnovare.

Chi si iscrive adesso ci avrà aiutati e sostenuti per tutto il 2011.

La nostra associazione campa di questo! Senza soci, o con pochi soci, niente AdB... pensa: NIEN-TE AdB... mamma mia!



ORARIO SEDE

Amici della Bicicletta onlus - Via Spagna 6, 37123 Verona

Lunedì - Mercoledì - Venerdì - Sabato

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

Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus
Come?

- Vieni in sede: Via Spagna, 6 oppure
- Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
 - cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA via Spagna, 6 - 37123 Verona
 - c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Unicredit Banca SpA Ag. Piazza Erbe -VR - cod. IBAN: IT83 M 02008 11710 000040099139
 - c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Banca Popolare di Verona-s.g.s.p. SpA - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: 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 6.000 copie stampato su carta ecologica T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello

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

Composizione:
Franco Anderloni

Hanno collaborato:
Paolo Fabbri, Mario Lumastro, Alfredo Nicoletti, Luigia Pignatti, Susanna Morgante, Luciano Damiani, Guido Dosso, Paolo Pigozzi.

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@amicidellabicietta.it
internet: <http://www.amicidellabicietta.it>

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

IL PIANO DEGLI INTERVENTI ANNUNCIA (DI NUOVO) LA RETE DEI PERCORSI PER BICI



Ciclabili: un altro libro dei sogni?

A metà luglio l'assessore Vito Giacino ha presentato il Piano degli Interventi. Nell'ambito di questo piano, è stato previsto un Piano della rete ciclabile molto articolato (ne parleremo meglio nel prossimo numero) annunciato dallo stesso assessore come un evento rivoluzionario. In effetti il lavoro svolto da tecnici del Comune e da collaboratori esterni (fra gli altri l'ingegner Marco Passigato e l'architetto Anna Braioni) è molto bello. Ha il pregio, fra l'altro, di integrare i tracciati di tutti gli itinerari ciclabili che, a vari livelli (internazionale, nazionale, regionale, provinciale e comunale) sono in via di esecuzione oppure sono stati progettati o anche solo proposti. Una sintesi illuminante e certamente preziosa. Il piano tra l'altro indica in modo molto suggestivo proposte di collegamento ciclabile tra i parchi e i luoghi di interesse ambientale, storico o artistico all'interno della città, integrando queste nuove proposte con quelle a valenza più strettamente trasportistica che sono, sostanzialmente, le stesse, sempre valide, del Piano delle piste ciclabili del 1997 (quelle a corredo del lavoro dell'ingegnere Michele De Beaumont, al quale parteciparono anche gli AdB). La tavola riassuntiva del Piano fa assomigliare Verona ad una città tedesca: un reticolo fittissimo di ciclabili che la attraversa per ogni dove. Ahinoi, però, su questo documento le piste ciclabili sono poco più che righe, e il livello del piano - urbanistico - non prevede il dettaglio. Criticità e priorità, per la stessa ragione, sono indicate in modo molto sommario. Si tratta, quindi, di uno strumento certamente utile, al quale confidiamo l'Amministrazione comunale vo-

glio davvero ispirarsi, ma che potremmo definire il piano di cosa si potrebbe fare per Verona ciclabile. Ma per realizzare questo sogno servono molti milioni (oltre 55) mentre il Piano degli Interventi potrà disporre, nella migliore delle ipotesi, di appena 145 che, nelle intenzioni dichiarate dei nostri amministratori, dovranno servire a costruire, oltre alle ciclabili, anche strade, marciapiedi, impianti sportivi, asili... L'entusiasmo dell'assessore ci sembra quindi purtroppo ingiustificato e ci ricorda quello della sindaco Sironi quando annunciò nel 1999 l'imminenza di una radicale trasformazione della ciclabilità cittadina. Apprezziamo comunque molto il lavoro svolto. Solo che vorremmo che accanto al piano di cosa si potrebbe fare ci fosse anche il piano di cosa faremo: lo stiamo in-

di Paolo Fabbri



vocando da tempo e vorremmo che il piano della rete degli itinerari ciclabili fosse inserito nel Put (il Piano urbano del traffico) o nell'analogo Pgtu (Piano generale del traffico urbano). Per la parte ciclabile vorremmo che il Pgtu fosse redatto così come previsto dal Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 557 del 1999 che dice: "art. 3: ...gli enti locali si dotano... di un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici... e di una motivata scala di priorità e tempi di realizzazione ... il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del Put..." In questo decreto si parla di proprio di itinerari (non solo di piste) e di flussi ciclistici. Chi si propone di promuovere la bicicletta deve quindi individuare i percorsi dove maggiore è la domanda e progettare con una "motivata priorità" gli interventi che su quei tratti risolvano le criticità. Spesso sono interventi poco costosi. Si tratta di banale "buon senso". Possibile che accanto al bellissimo libro dei sogni di Giacino manchi la concretezza richiamata dal decreto? Possibile che nella nostra città manchi ancora il Put? Lo stesso documento preteso da Tosi candidato ma che il Tosi Sindaco dopo quattro anni non ha ancora redatto... Ma se i soldi sono pochi non sono proprio questi gli strumenti indispensabili per spenderli al meglio?

Sopra: Una pagina de L'Arena del 25 marzo 1999 in cui si annuncia il "nuovo" piano delle ciclabili
A fianco: Il presidente degli AdB

Car sharing, l'uovo di Colombo



di Michele Marcolongo

Sopra e nella pagina accanto: auto impiegate nel car sharing di Genova e Roma
Nel riquadro a fianco: immagine della tecnologia di bordo

Affiliati alla struttura nazionale Ics (Iniziativa car sharing) oppure gestiti a livello locale in forma cooperativistica, si stanno diffondendo in molte città italiane i servizi di car sharing.

Quelli coordinati da Ics, società promossa e gestita dal Ministero dell'Ambiente allo scopo di riunire i gestori locali sotto degli standard di servizio, interessano ormai 12 città prevalentemente concentrate nel Centro Nord, contando più di 16mila

utenti e una flotta di 570 auto distribuite in circa 380 parcheggi.

Ci sono poi iniziative più limitate, come quelle di Trentino Car Sharing, gestita da una cooperativa partecipata da banche, istituzioni e associazioni del territorio, che conta 12 auto in 7 stazioni concentrate nel capoluogo di regione.

Insomma, i primi anni di avvio difficile (2001-2003) sembrano definitivamente superati, anche se ancora oggi i rischi non mancano: Modena ha chiuso il servizio nel 2010, ufficialmente per mancanza di utenti; Bolzano è in forte difficoltà per problemi di redditività.

Come in tutte le cose, molto sta a capire da dove si deve partire e dove si vuole arrivare. Difficile pensare che una flotta di auto "pubbliche" possa rivoluzionare le abitudini della popolazione, anche se non mancano casi di famiglie che, come accade più spesso nei paesi Nord Europei dove la mobilità sostenibile è infinitamente più incentivata che da noi, grazie

al car sharing hanno già rinunciato all'auto di proprietà.

Del resto proprio in questo senso vanno le campagne del Ministero dell'Ambiente che offre 600 euro da spendere in chilometraggio car sharing a chi decide di rottamare la sua auto e si impegna a non ricomprarne nessuna di nuova.

Se non proprio alla prima macchina, il servizio di auto "pubblica" può essere certamente di sprono a rinunciare almeno alla proprietà della seconda o della terza auto. E con la sua diatriba sulla chiusura del centro storico Verona può rappresentare un ottimo terreno di sperimentazione.

Nel capoluogo scaligero ci troviamo infatti in una situazione al limite del parossismo, con i residenti del centro che reclamano le pedonalizzazioni proprio nel momento in cui il Comune ha raggiunto la massima estensione degli stalli di sosta a pagamento (li avevano messi persino attorno all'Arena!); i commercianti che





frenano accusando i residenti di voler il centro tutto per loro, senza pensare che Verona vive anche di turismo, e il Comune che balbetta rilasciando di quando in quando qualche contentino e un pezzo di pedonalizzazione, come nel caso di Corso Santa Anastasia e Corso Porta Borsari pedonalizzate sì, ma solo nei week-end. Nessuno, tuttavia, pare intenzionato a porsi il problema più semplice, ovvero come ridurre il numero delle auto in circolazione.

In questo caso il car-sharing sarebbe semplicemente l'uovo di Colombo: da una parte garantirebbe ai residenti il diritto di entrare e uscire dalla Ztl e di percorrere addirittura le corsie preferenziali e di non pagare la sosta (privilegio di norma concesso a tutti gli utenti in tutte le città in questa fase di incentivazione del servizio); dall'altro lato consentirebbe pure di risparmiare sul bilancio familiare in quanto l'auto pubblica si paga in misura del suo uso effettivo e alla fine dell'anno la differenza si sente in tasca, se solo si pensa che l'auto di proprietà ha un costo medio annuo di 3 mila euro. Con il Car sharing, invece, manutenzione, revisione, bollo, assicurazione, e perfino il carburante sono compresi.

Sotto il profilo viabilistico e ambientale il beneficio sarebbe assicurato: secondo lo studio di Trentino Car Sharing "un quarto degli utenti che nelle realtà più consolidate già ne usufruiscono, hanno rinunciato ad un veicolo dopo essersi associati al servizio di car sharing. Questo significa che mediamente ogni veicolo condiviso sostituisce almeno quattro auto private. Se poi consideriamo che anche una parte di coloro che prima non possedevano

un'auto presto o tardi l'avrebbero acquistata, il rapporto sale a 1:7". Un buon servizio di car sharing associato a collegamenti efficaci di trasporto pubblico e ad una rete ciclabile ben sviluppata permette alle persone di scegliere di volta in volta quale sia il mezzo di trasporto adatto per ogni tipo di spostamento. Secondo i dati del Trentino Car Sharing "ciò produce, nelle esperienze ad oggi condotte, una riduzione dei chilometri annui percorsi in auto del 40 - 80%" procacitate.

Già, ma attecchirebbe a Verona? A ben guardare la spesa iniziale potrebbe essere minima: Comune e Provincia potrebbero, mano a mano, sostituire tutta la loro flotta di auto di servizio (e magari anche di auto blu) con nuovi mezzi da dare in uso a politici e funzionari durante le ore del mattino mentre al pomeriggio e alla sera (visto che gli uffici pubblici chiudono presto) metterli a disposizione per il car sharing. Oltretutto sarebbe anche un bel gesto contro i privilegi delle varie "caste".

Ma quanto mi costa?

Ma che cos'è il car sharing?

Potrebbe essere definito un servizio di auto pubblica ad uso privato. Le statistiche ci dicono che in Europa l'80% delle vetture circolanti in città viaggia non più di 60 minuti al giorno trasportando in media 1,2 persone. Così, se un utente Car Sharing ha la possibilità di usare un'auto solo per il tempo necessario, più persone potranno usare la stessa auto. Diminuiranno, quindi, le auto in circolazione e aumenterà il numero dei parcheggi disponibili (quindi anche lo spazio per vivere la città).

Ci si associa alla cooperativa o al circuito che eroga il servizio e si sottoscrive un abbonamento annuale (del costo in genere di 150-170 euro).

Quando si ha bisogno dell'auto la si prenota via web o tramite call center (il servizio deve essere operativo 24 ore su 24). La prenotazione può essere fatta con largo anticipo o fino a quindici minuti prima dell'uso. Poi si va al parcheggio, si striscia la carta magnetica rilasciata con l'abbonamento davanti al lettore ottico sistemato nell'abitacolo di tutte le auto della flotta e si parte. Si paga una tariffa a tempo (in genere poco più di 2 euro all'ora di giorno e 1 euro in orario serale) e una tariffa chilometrica (dai 0,30 ai 0,40 euro a chilometro). Nelle due tariffe è tutto compreso: Iva, assicurazione, bollo, manutenzione, parcheggio nelle zone blu, anche il carburante.



Tutti i costi vengono addebitati automaticamente mediante la carta. In genere la macchina deve essere riconsegnata nel parcheggio dove è stata prelevata e se si fa parte di un circuito con la stessa tessera si possono usare le auto della flotta di altre città.

Tra i car sharing più sviluppati ci sono quello di Milano (fondato da Legambiente nel 2001 poi rilevato dall'Azienda trasporti milanesi Atm) che dispone di 96 auto, 60 parcheggi per un totale di 3.200 utenti; quello di Venezia con 47 auto, 11 parcheggi e 3.389 utenti; Torino con 119 auto 85 parcheggi e 2.590 utenti e Roma, 107 auto, 61 parcheggi e 2.071 utenti.

Per dare un'idea dei costi Milano propone questi esempi pratici: "se scegli una Smart per un pomeriggio di shopping con le amiche, diciamo dalle due alle cinque, partendo da Cadorna e percorrendo corso Garibaldi, corso Venezia e corso Buenos Aires, fino a tornare poi in Cadorna, il costo è di circa 9 euro. Per fare acquisti all'Ikea, dalle sei alle dieci, prendi un Doblò e raggiungi Carugate dal centro di Milano spendendo circa 19 euro.

Per una serata con gli amici, scegli la Cinquecento: dalle nove a mezzanotte, partendo dal centro di Milano, arrivando fino a Monza e tornando poi a casa spendi circa 29 euro. E se siete in quattro, pagate meno di 8 euro a testa!" Semplice, no? MM



“BICI 150”
24° CICLORADUNO NAZIONALE FIAB
TORINO, 16-19 GIUGNO 2011



di Francesca Gonzato

Sia chiaro, se quello che interessa è esclusivamente fare dei bei giri in bici, conviene organizzarsi con un piccolo gruppo di persone che condividono la stessa passione, ma se si vuole veramente provare il piacere di pedalare sentendosi membri della grande famiglia FIAB, prima o dopo bisogna provare l'esperienza di partecipare ad un cicloraduno nazionale.

Ci si sente tra amici, si può “attaccar bottone” con chiunque con la certezza di trovarsi tra persone che condividono molti valori: sobrietà, difesa dell'ambiente, qualità della vita nelle città, attenzione al risparmio energetico,

amore per le bellezze dell'Italia.

Noi qui a Verona abbiamo ancora ben vivo il ricordo dell'edizione 2007 che ci ha visti organizzatori, e quando si sente ancor oggi dire da tanti che è stata una delle edizioni più belle, si prova un brivido di orgoglio.

Ma va subito detto che quest'anno gli amici di “Bici & Dintorni”, l'associazione FIAB del capoluogo piemontese, sono stati davvero bravi e ci hanno fatto trascorrere quattro giornate molto piacevoli e interessanti.

Tuttora sul loro sito trovate tutte le indicazioni relative agli 11 percorsi facili, medi, impegnativi, MTB preparati per i quasi 500 iscritti e li potete percorrere per conto vostro (<http://www.cicloraduno.it/programma.htm#PROGRAMMA>), ma vi mancherà l'esperienza delle chiacchiere con chi è venuto da Cagliari, da Siena o da Monaco di Baviera, dei pranzi alla bocciofila, dei ristoranti offerti in ville e palazzine di

caccia, del sindaco di Pecetto che vi offre le ciliegie e il tipico pane alle ciliegie del suo paese e poi vi illustra con competenza e passione gli affreschi quattrocenteschi della chiesetta di San Sebastiano, della pattuglia motociclistica della polizia municipale che vi scorta bloccando tutti gli incroci al vostro passaggio, dell'incredibile sensazione che si prova a salire in bici la rampa del Lingotto e a gironzolare poi sulla pista dalle curve paraboliche posta sulla sommità dello storico edificio, cercando di farsi dire dai torinesi presenti i nomi delle cime alpine che fanno da corona alla città, dei balli allegri e un po' scatenati alla grande cena al Palaisozaki nel cuore della zona olimpica...

Ma la scoperta forse più significativa di questa quattro giorni è che Torino è una metropoli con problemi di viabilità, certo, ma che ha saputo valorizzare al meglio i suoi grandi spazi verdi e ha fatto non pochi sforzi per diventare amica della bicicletta.

La città offre una vasta rete di piste ciclabili nelle strade del centro e della periferia, lungo i fiumi Po, Dora e Stura, nei

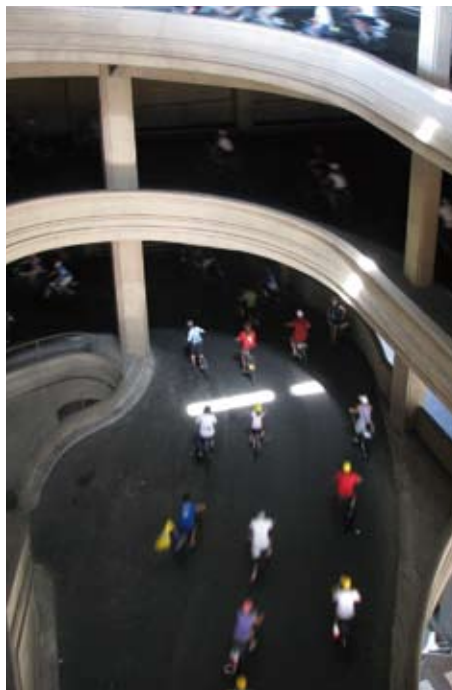




Sopra: l'accoglienza in Piazza Carlo Alberto
Nella pagina a fianco: bandiere FIAB davanti alla
palazzina di caccia di Stupinigi
Sotto: risalendo la rampa del Lingotto

suoi estesi parchi. Il sindaco appena insediato ha inserito nel suo programma l'obiettivo di raddoppiare i chilometri di piste ciclabili e di rendere sempre più fruibili quelle esistenti. Dove non si possono progettare piste ciclabili si intendono introdurre sempre più zone 30 che garantiscano la sicurezza di pedoni e ciclisti. In un solo anno di attività il servizio cittadino di bike sharing ha già attirato 11.000 iscritti, più di quanti il Comune e il gestore potessero mai immaginare; 15 manutentori dalle 5 alle 23 fanno la spola tra le postazioni a controllarle e interve-

nire sulle biciclette guaste; entro il 2012 sarà raddoppiato il numero delle stazioni e ognuna delle 600 biciclette sarà revisionata in officina una volta al mese. C'è poi un progetto molto ambizioso in via di attuazione: il masterplan "Corona Verde", che coinvolgendo Torino e vari comuni limitrofi, mira a collegarli attraverso un sistema di greenways. Che dire, dunque? Che questo ciclora-duno dei 150 anni di storia d'Italia si è svolto in una città dal passato glorioso, ma anche capace di costruire con lungimiranza il proprio futuro. Ci sentite una punta di invidia?



OLYMPIA - MERIDA - FRERA - CARNIELLI - KAWASAKI

EDIGME
cicli

di Roberto Manfrin
Via Scalzi, 8/a - 37122 Verona
Tel. e Fax 045 800092

www.manfrinroberto.it - info@manfrinroberto.it

RIPARAZIONI ACCESSORI

ADDRESS
communications

www.adress.it

Bus, o si cambia o...

di Mario Lumastro*



**DALLE GRANDI SPERANZE DEL MOVER AI TAGLI RADICALI DI OGGI.
LA PARABOLA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE VERONESE**

I tagli al Trasporto Pubblico Locale (Tpl) inseriti all'interno della manovra finanziaria 2010 e successivamente confermati dalla Regione Veneto (-11,3%), faranno del 2011 un anno fondamentale per le aziende che svolgono questo importante servizio.

Il Consiglio di amministrazione e la dirigenza di queste aziende sono nominati da Comune e Provincia, enti proprietari, e raramente i criteri per la scelta sono quelli della competenza, meritocrazia e professionalità...

A Verona, come quasi in tutto il territorio nazionale, la pessima abitudine di considerare le aziende pubbliche al servizio dei politici non è mai passata di moda. Infatti molti servizi sono quanto meno discutibili, sia per l'effettiva utilità che per il numero di utenti, e in campagna elettorale si arriva addirittura a promettere che in caso di elezione si porterà "la corriera in paese", come se si trattasse di un'azienda propria.

Da sempre, inoltre, le scelte nelle variazioni della "rete" (quindi delle linee) sono dettate più da esigenze di opportunità o visibilità politica piuttosto che da reale interesse o per un ritorno in termini economici e sociali, tanto che spesso

le iniziative si fermano alle sole dichiarazioni sulla stampa.

Anche ultimamente sono state fatte scelte difficili da comprendere. Alcuni esempi: sulla linea urbana 33 a giugno 2011 è stato cambiato il capolinea a S. Felice Extra, il tutto apparentemente senza valutare l'effettiva utilità e le richieste dei cittadini. Difatti dopo due settimane, a causa delle proteste dei cittadini, Atv è stata costretta a ripristinare il vecchio percorso.

Anche nel caso della linea 510 è stata apportata una variazione e successivamente si è fatta marcia indietro...

Alcune ovvie domande: erano state preventivamente valutate le effettive utilità di tali variazioni? E se sì, perché fare marcia indietro? Oppure sono state forse variazioni "suggerite" da qualche politico? E non da ultimo: quanto è costato e chi paga tutto questo trambusto? Si attendono risposte...

Leggendo la Carta della mobilità 2010 di Atv si ricava che gli utenti chiedono tre cose: un servizio più veloce (la velocità media attuale si attesta sui 13,5 km/h per l'urbano e sui 33 km/h per il servizio extraurbano); maggiore puntualità e regolarità; autobus meno affollati e dotati di aria condizionata.

Questi tre punti sono collegati tra loro: il primo è di totale competenza dei Comuni, i quali potrebbero creare più corsie preferenziali; ma nessuno segue questa strada perché si tratta di provvedimenti impopolari che rischiano di far perdere voti (a Verona in particolare). Il rifacimento di Corso Milano è un esempio emblematico: non si è voluto in alcun modo agevolare il trasporto pubblico, nonostante le numerose segnalazioni di ingorghi e ritardi fatte dai conducenti dei mezzi e nonostante le richieste avanzate dalle organizzazioni sindacali.

Molti politici dichiarano di voler velocizzare il trasporto pubblico, ma basta confrontare l'attuale velocità commerciale degli autobus urbani con quella di 8 anni fa per capire che si tratta solo di chiacchiere: siamo passati dai 14,9 km/h del 2003 ai 13,5 attuali (dati Legambiente). Il secondo e terzo punto sono legati al primo, ma le aziende potrebbero fare la loro parte potenziando le linee più in difficoltà recuperando le risorse di quelle linee meno affollate.

Per effettuare queste operazioni sarebbe utilissima la tanto famosa tessera Mover, pubblicizzata alla sua nascita da esponenti di spicco di Verona (Tosi, Mosele, Simeoni, ecc). Purtroppo non ho mai avuto occasione di incontrare questi famosi personaggi sull'autobus per ringraziarli

BUS: RISORSA DEI CITTADINI O UNO STRUMENTO DELLA CLASSE POLITICA?



personalmente di aver pubblicizzato gratuitamente questa novità, quindi approfitto di questo spazio per fare i miei più sentiti ringraziamenti. La Mover è uno strumento eccezionale e unico, permette alle aziende di monitorare il flusso dei passeggeri sull'intera rete di trasporto, i dati sono reali e permettono di capire se, quali e dove aumentare, migliorare o aggiustare i servizi.

Peccato che nella nostra città questo strumento sia stato utilizzato per una finalità che non gli appartiene; infatti non serve per abbattere l'evasione tariffaria, per questo obiettivo è necessario aumentare i controlli, cosa che negli ultimi 6/7 anni è stata fatta con risultato discreti.

Alla luce di tutte queste considerazioni il taglio delle risorse diventa quindi molto difficile da affrontare, e non solo perché la competenza molto spesso è discutibile, ma soprattutto perché i politici non potranno più utilizzare questo servizio (pagato con i soldi dei contribuenti) come uno strumento di propaganda per le loro campagne elettorali.

Per evitare di far precipitare nel baratro la aziende di Tpl sarà necessario che tutte le Istituzioni preposte si adoperino per aumentare i ricavi e ridurre i costi: sarà necessario, quindi, aumentare la velocità commerciale, fare più piste ciclabili, limitare il traffico privato, trovare formule che garantiscano il diritto alla mobilità a costi ridotti (servizio a chiamata, taxibus, ecc).

Lo sforzo più importante e indispensabile dovranno farlo proprio i politici: non dovranno più considerare le aziende di Tpl come uno strumento per accontentare i propri elettori, la gestione dovrà essere fatta da persone competenti che dovranno agire sulla "rete" solo per reali esigenze sociali e di mercato.

Se invece le aziende di Tpl continueranno ad avere una gestione "allegria e opportunistica" a rimetterci saranno utenti e lavoratori del settore: i primi si vedranno aumentare le tariffe e ridurre i servizi, ai secondi sarà chiesta più produttività a salari ridotti.

* Funzionario sindacale Filt Cgil Verona

Filobus bocciato in intermodalità

Ci sarebbe piaciuto sapere se porterà anche le biciclette; se lo sviluppo di questa nuova infrastruttura verrà accompagnato dal potenziamento della rete ciclabile, sancendo una (sacro)santa alleanza tra mezzo pubblico e bicicletta. Inoltre, avremmo voluto sapere quanta parte del traffico motorizzato privato coloro che hanno progettato il nuovo filobus (il sistema di trasporto pubblico rapido di massa che ha preso il posto della tranvia) contano di riuscire a spostare verso il mezzo pubblico.

Tutte domande che ci sono rimaste nel gozzo perché, stando al progetto messo a gara, il filobus non riuscirà nemmeno a garantire l'intermodalità minima automobile-mezzo pubblico. Altro che pensare alle biciclette! La ragione è semplice: nel progetto mancano i parcheggi scambiatori. O meglio, sono previsti, ma la loro effettiva realizzazione è demandata ad altri progetti di cui si ignorano tempistica e modalità operative.

E' quanto emerge da un'attenta visione della documentazione (tutta di pubblico dominio) che abbiamo svolto con l'aiuto di Riccardo Delfanti, già presidente della Settima circoscrizione ed esponente del Pd cittadino.

Facciamo alcuni esempi, partendo dal più noto: il parcheggio scambiatore di Cà di Cozzi, da cui partirà il ramo 2A della nuova infrastruttura (Cà di Cozzi-Policlinico) è un'opera compensativa collegata al Traforo delle Torricelle la cui realizzazione, a voler essere ottimisti, non inizierà prima del 2013 e i cui lavori dureranno almeno 5 anni, mentre il filobus è sul punto di venire appaltato e i lavori dovrebbero durare poco meno di tre anni.

A San Michele (zona Centro servizi Unicredit), partirà invece il ramo 1A del filobus in direzione della Stazione Porta Nuova: il relativo parcheggio scambiatore è inserito nel Piano degli interventi, ma la

sua realizzazione è demandata al nuovo mega centro commerciale che ha avuto l'autorizzazione di stabilirsi lì. Tempo per il progetto, 5 anni. E altri 5 per iniziare l'opera. "E poi sarà un parcheggio a servizio del filobus o dei clienti del centro commerciale?" si domanda Delfanti.

La realizzazione dello scambiatore della Genovesa dipende invece dal "ribaltamento" del casello autostradale, opera in carico all'Autostrada Serenissima già da molti, troppi anni.

Al capolinea di Rondò Dalla Corte (Borgo Santa Croce, linea 1B, direzione Stadio) non è invece previsto nessun parcheggio. "Come faranno gli utenti che provengono dalla Lessinia?" si domanda Delfanti. E' pur vero che allo Stadio e a Borgo Roma, dove sono previsti altri due importanti capolinea delle linee del filobus, i parcheggi ci sono già, ma uno è quello a servizio del Policlinico, ed è già saturo, mentre quelli dello Stadio mancano di qualsiasi progettualità in fatto di intermodalità.

In breve, il progetto del filobus non prevede né i parcheggi né sistemi di intermodalità, come il biglietto unico valido sia per posteggiare sia prendere il filobus. Così come non sono previste corsie dedicate che impediscano a questo biscione di 19 metri di lunghezza di perire in mezzo al traffico cittadino. "In effetti i problemi sono ancora molti e le soluzioni andranno trovate a parte, con ulteriore spesa di denaro pubblico" chiosa Delfanti.

Avremmo voluto anche sentire la campana del presidente Amt, ma Germano Zanella si è trincerato dietro un secco no comment. "E' un periodo delicato", dice, e noi gli crediamo sulla parola: da gennaio si attende l'aggiudicazione ufficiale dell'appalto al consorzio che ha vinto la gara, ma nel momento in cui andiamo in stampa (fine luglio) la firma non c'è ancora. MM



Corpo sano in “urbe sana”

di Susanna Morgante

Footing ai Bastioni di San Zeno

UNA BUONA PIANIFICAZIONE URBANA CONSENTIREBBE DI RIDURRE L'INQUINAMENTO E COMBATTERE SEDENTARIETÀ E STRESS PSICHICO

Il contesto urbanistico è fondamentale per la salute. Ad esempio esiste ormai una letteratura scientifica sugli effetti negativi causati dal traffico. Gli incidenti stradali sono tra le più importanti cause di malattia e di morte soprattutto nei giovani ed è ormai dimostrato che una riduzione dell'inquinamento si correla con un incremento dell'aspettativa di vita della popolazione.

Recentemente è stato molto studiato anche l'effetto sulla salute della vicinanza alle strade ad elevato traffico: i bambini residenti vicino a queste strade presentano deficit respiratori significativi mentre negli adulti si osserva un aumento del rischio di ictus cerebrale e di trombosi venosa.

Viceversa la moderazione del traffico, facilitando gli spostamenti a piedi e in bicicletta, riduce la sedentarietà della popolazione che è uno dei principali fattori di rischio per le malattie cardiovascolari e metaboliche. In Veneto il 25% degli adulti è completamente sedentario e il 40% pesa troppo mentre svolge almeno 1 ora di attività fisica al giorno solo poco più

di un terzo dei ragazzi delle medie; circa un quarto è in sovrappeso o francamente obeso. Questi problemi colpiscono particolarmente le persone con basso livello socio-economico.

Inoltre è ormai dimostrata la relazione tra presenza di aree verdi nella città e salute, che probabilmente dipende da molti fattori: la possibilità di camminare e andare in bicicletta senza i rischi del traffico, i più bassi livelli di stress, l'effetto sulla coesione sociale e le relazioni. Un importante studio giapponese ha mostrato qualche anno fa la relazione diretta tra aree verdi vicino alla casa di residenza e durata della vita in tremila anziani di Tokio e altre ricerche hanno segnalato l'influenza del verde sulla mortalità cardiovascolare.

Anche l'effetto del verde urbano è molto

influenzato dai fattori socio-economici: gli abitanti più ricchi in alcuni casi vi sfuggono, forse perchè anche quelli che abitano in quartieri senza parchi hanno spesso dei giardini privati, e viceversa in alcuni quartieri molto poveri delle grandi città spazi verdi con scadente manutenzione, poca sicurezza o non gestiti in modo partecipato possono diventare addirittura un fattore negativo per la salute.

Insomma, se migliora l'assetto urbano si avrà anche un beneficio per la salute, grazie al verde e al fatto che chi cammina o va in bicicletta si muove di più, inquina di meno e causa meno incidenti. Ma riflettere sui trasporti in termini di salute ha

grande interesse anche per gli urbanisti e per chi si occupa di mobilità sostenibile e può aiutare a migliorare il controllo del traffico e la progettazione urbana; sottoli-

**IL CENSO PESA
ANCORA MOLTO
NELL'EDUCAZIONE
AGLI STILI DI VITA
SANI E NELLA
DISPONIBILITÀ DI
VERDE**

neare gli aspetti di salute potrebbe anche comportare una maggiore accettazione di questi interventi da parte della popolazione.

E' necessario un maggior controllo sulle localizzazioni di abitazioni, servizi e attività produttive, invertendo la tendenza a separare le attività in aree urbane diverse. Particolarmente difficile è la predisposizione di percorsi pedonali e ciclabili nella "città diffusa" del Veneto, perché le distanze da percorrere sono a misura di automobile e non di pedone - anche se la bicicletta consentirebbe di coprire distanze fino a 5 km anche alle "persone

comuni" senza un particolare allenamento sportivo...

Ultima ma non meno importante considerazione, nella società moderna è cresciuta a dismisura l'attenzione al benessere psicologico, ma questo è minato sempre più dalla crescente "epidemia" di depressione e dall'impoverirsi della rete di relazioni. Ancora una volta l'assetto urbano è fondamentale: già da tempo sono stati messi in evidenza i suoi rapporti con la depressione, alcune psicosi e altre forme di disagio. Per il benessere psicologico sono importanti il verde e anche la possibilità di camminare o di muoversi in bicicletta

senza timore nel quartiere - e la stessa attività fisica (in primo luogo, suggeriamo noi, la bicicletta e il cammino) riducono ansia, depressione e disfunzioni sessuali. Viceversa un ambiente urbano accogliente, sicuro e vivibile incoraggia i comportamenti attivi, la vita di relazione e la salute psichica. Se la città diffusa è più brutta, fa anche più paura, e allora diventa più forte la tentazione di proteggersi con uno scafandro metallico; l'automobile è anche questo e rappresenta anche da questo punto di vista un ostacolo ad una corretta interazione sociale e ad un'efficace promozione della salute.

La bici allunga la vita

**INTERVISTA A
MASSIMO VALSECCHI,
DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
DI PREVENZIONE
DELL'ULSS20**



di Susanna Morgante

E come si inserisce in questo discorso la mobilità sostenibile?

Camminare o usare la bicicletta per i trasporti di tutti i giorni porta ad una riduzione dell'uso dell'auto, con grandi vantaggi per la salute: riduce l'inquinamento e gli incidenti ed è indispensabile per contrastare la sedentarietà. Ma è importante che l'attività fisica sia quotidiana. Siccome è impensabile proporre all'intera popolazione giovane-adulta, che lavora, di dedicare 30 minuti ogni giorno a strutture come le palestre, è necessario focalizzarsi sulle attività semplici di tutti i giorni: andare in bicicletta, camminare, fare le scale o semplicemente giocare in strada per i bambini. Tali azioni sono di sicura efficacia: in uno studio chi usava la bicicletta tutti i giorni per i trasporti cittadini aveva una mortalità prematura più bassa del 39% rispetto al resto della popolazione!

Quali sono gli obiettivi principali di salute pubblica oggi?

Molti problemi di salute hanno a che vedere, anziché con le malattie infettive (che oggi causano solo lo 0,5 % della mortalità), con patologie croniche quali le cardiopatie, l'obesità, il diabete e i tumori. Non si può dimenticare, inoltre, il crescente numero di anziani che ci porrà nei prossimi decenni nuove sfide di salute. Per fortuna, disponiamo di strumenti di prevenzione molto efficaci che risiedono negli stili di vita sani: ad esempio il movimento, ma anche la sana alimentazione o il contenimento di abitudini come il fumo di sigaretta. L'"epidemia" di malattie croniche attualmente in corso è quindi arginabile ma bisogna attivarsi con urgenza.

Esiste un rapporto tra stili di vita e aspettativa di vita?

I fattori di rischio principali sono pochi e comuni a più malattie; influenzano moltissimo non solo la durata attesa della vita ma anche (ciò che interessa di più) la durata della vita libera da disabilità. In altre parole, lo sforzo di prevenzione non mira più solo e nemmeno principalmente ad allungare la vita ma soprattutto alla possibilità di invecchiare in autonomia e con buona qualità di vita.

Qual è l'importanza del rapporto tra sedentarietà e salute?

All'interrogativo se l'attività fisica allunghi o meno la vita, praticandola regolarmente (ad esempio camminando o andando in bicicletta almeno mezz'ora tutti i giorni), i numerosi studi pubblicati sull'argomento rispondono che sì, con il movimento possiamo ridurre la mortalità per tutte le cause in modo molto notevole, pari ad almeno il 30%.

Un po' di numeri

- Durata media di vita: 80 anni (83 donne e 77 uomini - Verona 2008)
- Fattori di rischio: il tabacco produce in media 4,9 milioni di morti all'anno, la sedentarietà 1,9, la carenza di frutta e verdura 2,7
- Decessi annui da esposizione di breve termine all'inquinamento: da 1 a 7 su 168 ogni 30 giorni (Verona 1999-2002)
- Incidenti stradali urbani: 238.712 feriti e 2.269 morti (ISTAT 2007); 32 decessi da incidenti stradali nell'ULSS 20 nel 2008
- Inoltre il movimento previene: ictus cerebrale (diminuzione del 25-43% della mortalità) e malattia coronarica (20-40%); ipertensione (2.5-5 mm Hg di riduzione dei valori pressori; fino ad oltre 30 associando una sana alimentazione); ipercolesterolemia e diabete; cancro: utero (20-40%), colon (22% negli uomini e 29% nelle donne), mammella (15-20% - 6% in meno ogni ora/settimana di attività fisica) e probabilmente altri tumori; l'attività fisica ha un'efficacia preventiva anche per chi è già affetto dal tumore. SM

Promesse sempreverdi

DAL PRG DEL 1975 AL PAT DEL 2007 SI ANNUNCIA UN PIANO PER LA SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO STORICO-AMBIENTALE. FINORA SENZA RISULTATI.

di Bepo Merlin

Verona non ha ancora un Piano del Verde, ma di verde (parchi e affini) si scrive e si parla da decenni. Se ne parla così tanto che viene forte il sospetto che faccia la fine della tramvia, di Castel San Pietro o dell'Arsenale: progetti grandiosi, naufragati tra piccole varianti o dati di fatto. Ma tentiamo di andare con ordine.

“Le ultime vere scelte urbanistiche per la nostra città – dice **Giorgio Massignan**, presidente provinciale di Italia Nostra – furono fatte nel 1975 con l’approvazione

della Variante Generale al Prg (Piano regolatore generale), in seguito solo modifiche e varianti parziali (oltre 300!), sino alla recente approvazione del Pat (Piano di assetto del territorio) nel 2007.

Per oltre 30 anni, escludendo il breve periodo del piano di salvaguardia del professor Vittorini, dal 1993 al 1996, si è perso di vista il progetto unitario di città e si è dato luogo ad uno sviluppo dispersivo degli insediamenti, ad un incontrollato consumo di suolo e alla mancata realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali”.

Essi che il Prg, a proposito di verde e parchi, prevedeva un’ampia protezione di vaste zone come “i Parchi dell’Adige Sud e Nord, il grande ambito collinare della valle Galina e del progno Borago, il grande Parco delle Mura storiche, la Collana dei Forti ‘distaccati’, la collina, alcuni ambiti planiziali come quelli del bosco del Mantico, i paleoalvei dell’Adige” e, infine, pensate un po’, “i corsi d’acqua e i loro ambiti da conservare a verde e da utilizzare a percorsi pedonali e ciclabili”.

Sempre a proposito di paesaggio verde, nel Pat del 2007 leggiamo altri impegni di grande valenza, come il recupero delle cave e la “salvaguardia delle parti di territorio comunale vocate ad uso agricolo, la conferma della vocazione della Spianà a grande parco urbano, la predisposizione di un Piano del Verde e un percorso acce-

Il fu Verde Veronese

Il verde veronese deve il suo nome al grande pittore Paolo Caliari, detto il Veronese, ed è lo stesso da più di quattrocento anni: brillante ed intenso.

Il verde di Verona, intesa come città, invece, cambia in continuazione e secondo alcuni diventa sempre meno intenso e brillante e sempre più rado e sbiadito.

Ne danno buona testimonianza i frequenti tagli di alberi, di solito dichiarati malati terminali, quindi incurabili, o palesemente in contrasto con i parcheggi in costruzione.

Il problema non è nuovo. L’uomo “moderno” è sempre più incline a considerare il verde come un accessorio non indispensabile, visto che raramente produce reddito, anzi in città ha un costo molto alto di manutenzione. Il verde, quindi, è un problema. Gli alberi, secondo questa scuola di pensiero, purtroppo trasversale e maggioritaria, rubano spazio al parcheggio delle auto in città e sono pericolosi per la salute degli automobilisti in caso d’incidente.

Pertanto in città vengono semplicemente tagliati e lungo le strade esterne vengono tagliati e sostituiti da guard-rail antiestetici e sempre più alti.

I morti ci sono ancora, dal momento che gli automobilisti corrono sempre di più e rispettano sempre meno le regole, ma la



colpa, almeno, non è più degli alberi. L'erba, poi, ha il vizio di crescere e tagliarla ha un costo, come hanno un costo gli arbusti e i fiori, soggetti a potature e a trapianti. Meglio sostituirli con comodo asfalto o porfido cementato, così il problema viene risolto, letteralmente, alla radice. C'è da dire che non sempre le idee più moderne sono le migliori. Migliori per il genere umano, intendo dire. Infatti, a forza di cementare e asfaltare e tagliare alberi le nostre città si riducono a dei forni puzzolenti e le campagne si desertificano. Non proprio l'ideale per un'umanità che è sempre alla ricerca di benessere e comodità. Come s'inserisce Verona in questo contesto?

Le Associazioni ambientaliste non sono contente, come vedremo in queste pagine. L'impressione di chi vive in questa città da molti anni è, tuttavia, che gli alberi non siano cresciuti allo stesso ritmo dei condomini e delle strade.

Peggio ancora, non sono stati realizzati i parchi urbani e il Parco dell'Adige richiesti da tanti anni e indispensabili in ogni città moderna che voglia definirsi europea e, per cominciare, si tagliano alberi all'interno della caserma Passalacqua per costruire un parco!

Si dirà del parco di Borgo Roma. Bene, certo, ma quando si parla di parchi urbani in Europa s'intende parlare di aree verdi a bosco e prato naturalizzati, per quanto questo sia possibile in ambito cittadino.

Un parco con uno schema geometrico e airole curate come un giardino si può al massimo considerare un giardino pubblico. Meglio di niente, almeno finché a qualcuno non verrà in mente di costruirci una bella piastra polivalente, che poi verrà chiusa da una cancellata e, infine, coperta.

L'esperienza veronese è questa, deludente per chi ama una città verde e deludente anche per chi pensa ad una terra meno "antropizzata", nell'interesse dell'uomo e della donna, anche di quelli che non vanno in bicicletta.

lerato per il parco dell'Adige e per il Parco delle Mura". Infine, spazi di vita e di gioco nei quartieri.

Le associazioni ambientaliste leggono, meditano e rispondono a tono.

Nel documento firmato congiuntamente da **Italia Nostra**, **Legambiente** e **Wwf**, dopo aver manifestato apprezzamento per la volontà espressa dal Comune di tutelare e aumentare le aree verdi, si passa alle osservazioni critiche: si fa notare, innanzitutto, che "nell'impostare lo studio dei Parchi è indispensabile pensarli e realizzarli come veri corridoi biologici, al fine che essi vengano a soddisfare non solo la loro funzione di interruzione fra gli spazi costruiti, di spazi di ricreazione, di arricchimento, restauro o correzione paesaggistici, ma anche quelle di tutela della salute e di assestamento fin dove possibile di un progetto finalizzato a portare la 'Natura in città'", e che "è auspicabile una connessione fisica fra i territori destinati a Parco, o almeno ove ciò non risulti possibile, una vicinanza fra gli stessi".

E' su questo concetto di continuità che le associazioni insistono, evidenziando come tutte le interruzioni delle aree verdi ad opera di strade e altri manufatti, vanifichino l'intento di creare una autentica cintura verde attorno alla città, anche in accordo con i comuni confinanti.

A tale scopo Italia Nostra, Legambiente e Wwf suggeriscono di ampliare le aree verdi esistenti e quelle previste, ad esempio nell'ex scalo ferroviario di Porta Nuova, eliminando dal piano la possibilità edificatoria prevista in alcune aree a ridosso dei parchi e togliendo o interrando le strade previste dal piano.

La battaglia è solo all'inizio, come dimostra la vicenda della ex caserma **Passalacqua**, con le associazioni costrette a manifestare per cercare di salvare centinaia di grandi alberi destinati ad essere tagliati per far posto ad edifici di cui la città non sente proprio la mancanza.



Cierre Gruppo Editoriale

via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

Cierre Grafica

tel. 045 8580900 - fax 045 8580907
grafica@cierrenet.it

Cierre Edizioni

tel. 045 8581572 - fax 045 8589883
edizioni@cierrenet.it

Cierrevecchi distribuzioni editoriali

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

www.cierrenet.it

SE AMI LA BICICLETTA AMI LA NATURA

Tel. 340.5800873

Via G. C. Abba, 13
37126 Verona
[Borgo Trento]



pizza al tocco
pizza al taglio biologica

orari d'apertura

11.00 - 14.00 e
18.00 - 21.30
chiuso il lunedì
e la domenica
a pranzo

Nel cuore dell'ospitalità



SOS Alberi secolari

IN CITTÀ CI SONO DECINE DI PIANTE CHE PER ETÀ, FUNZIONE E VALORE STORICO MERITEREBBERO UNA DIVERSA ATTENZIONE.

di Luigia Pignatti

Nella nostra città ci sono alcune piante secolari, ma anche alberi che pur non essendo così vecchi posseggono un portamento maestoso, diciamo promettente, che farà di loro in futuro dei cosiddetti "grandi alberi": naturalmente se saranno lasciati in pace, cioè se potranno crescere senza subire tagli alla loro bellissima chioma o alle loro possenti radici.

Tra i più bei secolari alberi che vivono nei luoghi pubblici di Verona e che possiedono ancora il loro portamento naturale, ricordiamo, partendo dal centro: il cedro dei giardini di Piazza Bra, lato Nord-Ovest, dove il Liston fa angolo con

l'Arena e la sua ala, esemplare arboreo maestoso che allarga i suoi rami come gigantesche braccia protettive sui passanti. I cedri, il platano, il cipresso e i due ginkgo-biloba dell'antico Orto del Capitano (età presunta 200 anni), oggi giardini di Piazza Indipendenza. Ogni anno molti cittadini attendono ai primi di novembre il miracolo del cambiamento di colore dei due ginkgo, un giallo oro che dapprima illumina la chioma e poi, come un'isola abbagliante, copre il suolo. L'altissimo platano giganteggia invece all'angolo opposto sopra la vecchia fonte, regalando ombra con la sua chioma ampia ed ele-



La bellezza è solo una delle eccezionali peculiarità delle piante secolari. Per capire meglio ecco alcuni numeri tratti da una ricerca di più di dieci anni fa che lascia sbalorditi: un faggio di 100 anni, se lasciato crescere liberamente, può sviluppare una chioma con una superficie fogliare di circa 7 mila metri quadri, (più di due campi veronesi!); può assorbire in un'ora 2,5 kg di anidride carbonica (contenuti in 4.800 mc di aria), liberando 1,7 kg di ossigeno nell'aria, e coprendo il bisogno di ossigeno di ben 10 persone.

Nello stesso periodo un albero del genere agisce anche sulla temperatura del sito, in quanto per le sue attività biologiche utilizza più di 6mila calorie di energia solare e traspira grandi quantità di acqua (circa 300 litri) tali da migliorare il microclima di 8mila metri cubi d'aria: questa azione di refrigerazione è paragonabile al funzionamento di un condizionatore d'aria che agisca senza interruzioni per 20 ore.

E' stato calcolato, inoltre, che nel corso della sua vita un albero come questo pulisce un volume di aria uguale a quello di 80mila case unifamiliari con cubatura media di 500 mc.

vata, mentre d'inverno ci lascia ammirare il bianco del suo tronco e delle sue grosse branche rilucenti. C'è poi il più longevo cipresso del Giardino Giusti, età presunta di 260 anni (dal 1750!), con il fusto costoloso e la chioma larga 5 metri. Infine, le grandi piante del giardino dell'Ostello della gioventù, in particolare un ginkgo, alcuni olmi, un leccio, una soffora.

Tra i grandi vecchi potati drasticamente ci sono purtroppo gli olmi: il primo vive a sinistra del cancello dell'Arsenale, un altro di fianco al lavaggio auto di San Giorgio, entrambi con età presunta di 150 anni e con circonferenza oltre i 3 metri.

Nei giardini di piazza Bra vivono conifere sempreverdi che sebbene di ridotte dimensioni sono anch'esse secolari e giustamente sono state risparmiate anche se manomesse.

Si dovrebbe oggi avere cura pure delle piante di 80 anni circa, che tra pochi decenni saranno piante secolari: fare in modo che possano continuare a crescere senza interventi di potatura, semmai ampliare lo spazio alla base per favorirli come, ad esempio, i platani dei giardini della Giarina, i tigli di Lungadige Re Teodorico, i lecci di Lungadige Campagnola, il liriodendro di Via Adigetto oltre a tanti altri singoli o in filari. Il loro problema è che spesso sono incastrati tra asfalto, marciapiedi e auto parcheggiate: chi la spunterà?

La mobilità sostenibile sale in cattedra

PARTE UN PERCORSO DI EDUCAZIONE DEI GIOVANI



Conferenze pubbliche, manifestazioni degli studenti e corsi per insegnanti: anche la scuola veronese si mobilita per la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, secondo un percorso unitario che vede camminare insieme Ufficio scolastico provinciale, Università, Amici della Bicicletta e Ufficio Mobilità del Comune di Verona. Tutto è iniziato l'anno scorso con un questionario conoscitivo sulla mobilità

rivolto alle scuole superiori, realizzato in occasione della Settimana Europea del settembre 2010. Dai dati emersi e comunicati in occasione di un successivo convegno all'Università di Verona si era manifestata, da parte di molte scuole, la disponibilità ad approfondire i concetti per poterli poi inserire nella propria didattica. L'8 giugno scorso, presso l'ex Provveditorato agli Studi di Verona, nel corso di una riunione a

cui hanno preso parte in rappresentanza degli AdB la professoressa Fabrizia Graziani e l'ingegner Marco Passigato, si è giunti alla definizione di una proposta formativa per insegnanti delle scuole di tutti gli ordini e gradi (primarie, medie e superiori) che si svolgerà tra il settembre 2011 e il maggio 2012. Obiettivo condiviso è mettere in comune metodi e conoscenze per arrivare a formulare una proposta educativa organica: "Molto spesso le scelte di mobilità sono condizionate da un modello auto-centrico – spiega Passigato – nel senso che non ci si pone quasi mai la domanda di quale modalità di spostamento sia più consona a soddisfare una propria esigenza di mobilità. Nella maggior parte dei casi semplicemente si parte dal presupposto di utilizzare l'auto privata. E' dunque importante recuperare uno spirito critico verso la scelta di mobilità, anche a prescindere dall'esigenza di introdurre principi di salvaguardia dell'ambiente dall'inquinamento, che pure sono importanti".

Gli incontri preparatori, che vedono il liceo Messedaglia come capofila, sono andati avanti anche nel mese di agosto. A settembre le prime iniziative con uscite e manifestazioni pubbliche, organizzate da insegnanti e studenti.

Immagine e logo dell'iniziativa

Messedaglia premiato a Roma

Con una proposta di "Percorsi nei dintorni di Verona" il Liceo Messedaglia di Verona si è classificato al secondo posto al concorso nazionale "Turismo a scuola di sostenibilità", promosso da Italia Nostra e dal Ministero dell'Istruzione con l'obiettivo di evidenziare le potenzialità del viaggio di istruzione e diffondere la cultura della mobilità dolce (treni, biciclette, percorsi a piedi) nella valorizzazione del patrimonio nazionale. Le premiazioni si sono svolte il 24 e 25 maggio scorsi. Primo classificato il Liceo De Amicis di Rovigo, terzo il Liceo Alfano di Salerno.



Vittoria! (anzi vittorina) Corretto il segnale di Via Cairoli

Il cartello di Via Cairoli prima e dopo l'intervento: ora ci sono anche le bici



Nello scorso numero avevamo parlato della segnaletica di Via Cairoli che regola l'accesso alla relativa corsia preferenziale, su cui ancora mancava l'indicazione delle biciclette.

Questione vecchia: la prima ordinanza che ammette le bici sulle preferenziali della Ztl risale alla giunta di centrosinistra di Zanotto, ma su quel cartello, anche con Zanotto sindaco, le bici non erano mai state indicate. La cosa era tornata alla ribalta perché avevamo notato che il cartello era stato rifatto per integrare l'ordinanza che rende pedonali Corso Sant'Anastasia e Corso Portoni Borsari, ma ancora una volta le biciclette erano state dimenticate. Segnalare la cosa agli uffici Mobilità e Traffico del Comune in una riunione di alcuni mesi fa sembrava non fosse servito a niente... poi è uscito anche il nostro Ruotalibera e forse si sono commossi, oppure hanno detto: "Ma sì, questa facciamogliela passare!" Fatto sta che il cartello è stato corretto. Non è come aver vinto i referendum, ma dati i tempi...

Il calendario completo delle gite ed iniziative AdB Verona è già stato recapitato a tutti i soci con Ruotalibera di Gennaio-Febbraio. Alcune copie per i non soci sono disponibili in sede. Informazioni si possono avere anche telefonando in sede negli orari di apertura (vedi a pag. 2).

Venerdì 16 settembre Settimana Europea della mobilità sostenibile Maratona oratoria	Per tutti	Giovedì 22 settembre Settimana Europea della mobilità sostenibile Premia il ciclista	Per tutti	Domenica 16 ottobre Dalla città al Monte Santa Viola	Solo soci
Sabato 17 settembre Settimana Europea della mobilità sostenibile INBICIANCH'IO	Per tutti	Domenica 25 settembre La nuova ciclopista Bussolengo – Rivoli	Solo soci	Giovedì 20 ottobre In bici con gli amici... della bicicletta	Solo soci
Sabato 17 settembre Bici e Bio in Valpolicella: Gnirega a Marano	Solo soci	Domenica 25 settembre Terradeiforti	Solo soci	Giovedì 27 ottobre In bici con gli amici... della bicicletta	Solo soci
Domenica 18 settembre La pista ciclabile della val di Sole	Solo soci	Giovedì 29 settembre In bici con gli amici... della bicicletta	Solo soci	Da sabato 29 ottobre a martedì 1 novembre Dalla Val Trebbia alle Cinque Terre: colori d'autunno	
Domenica 18 settembre Ragazzi in bicicletta! Arcole e dintorni	Solo soci	Sabato 1 e domenica 2 ottobre Dalle terre di Cima da Conegliano alle terre dei Dogi	Solo soci	Venerdì 11 novembre Ciclista illuminato – Rifletti!	Per tutti
Da martedì 20 a domenica 25 settembre Paciclica: da Verona a Perugia	Solo soci	Giovedì 6 ottobre In bici con gli amici... della bicicletta	Solo soci	Domenica 13 novembre Andiamo a recioliar	Solo soci
Mercoledì 21 settembre Settimana Europea della mobilità sostenibile Presentazione libro in collaborazione con Fnac	Per tutti	Domenica 9 ottobre Nella terra della mela	Per tutti	Domenica 13 novembre La festa de le fae	Solo soci
		Giovedì 13 ottobre In bici con gli amici... della bicicletta	Solo soci	Sabato 19 novembre Festa Ruotalibera	Per tutti
				Sabato 17 dicembre Auguri di Natale	Solo soci

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

unicef

ACP

IBFAN

Un settembre carico di iniziative



SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (16-22 SETTEMBRE 2011) - X^A EDIZIONE

Quest'anno si svolge la 10^a Edizione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, evento che, nonostante la denominazione, supera gli stessi confini dell'Europa vedendo la partecipazione di città di ogni parte del mondo.

Le amministrazioni locali del Vecchio Continente vengono sollecitate ad organizzare attività che rendano i loro cittadini protagonisti sempre più consapevoli di una mobilità sostenibile e a promuovere misure permanenti che la favoriscano.

Purtroppo la nostra amministrazione comunale non partecipa: Verona non era nella lista delle 38 città italiane iscrittesi nel 2010, né la si può rintracciare nelle liste degli anni precedenti, ma noi Amici della Bicicletta da qualche anno facciamo del nostro meglio perché anche la nostra città sia coinvolta e anche questo settembre ci impegneremo per sensibilizzare i nostri concittadini con varie iniziative: dalla "Premia il ciclista" che ci vedrà posizionati ai principali varchi d'accesso del centro storico "armati" di cioccolatino, volantino e sorriso, pronti a incontrare (e contare) tutti i ciclisti che passeranno, fino al tradizionale "Incontro con l'autore", presso la sala conferenze della Fnac di Via Cappello. Novità di quest'anno sarà l'iniziativa "Inbicianchio", prima edizione di una speciale bicistaffetta cittadina per categorie.

INBICIANCH'IO

Sabato 17 settembre nel pomeriggio inaugureremo le nostre iniziative della Settimana della Mobilità Sostenibile con una novità: la bicistaffetta cittadina a squadre per categorie. Iniziativa che abbiamo copiato dalla YES WE BIKE organizzata già da qualche anno dal Comune di Padova, rinominata INBICIANCH'IO.

Il nostro banchetto in piazza Bra segnerà il punto di partenza e di arrivo di un breve percorso (della durata di 15 o 20 minuti) che si snoderà lungo le strade cittadine. Ogni quarto d'ora o ogni mezz'ora circa partirà un piccolo gruppo di quattro o cinque ciclisti composto, di volta in

volta, da rappresentanti di una categoria di persone: medici, avvocati, precari, casualinghe, pensionati, autisti, consiglieri comunali, insegnanti... più categorie riusciremo a coinvolgere e meglio sarà.

All'arrivo di ogni gruppo, la foto per il sito internet e... la gloria!

Sperimentiamo questa iniziativa perché ci pare che possa essere un modo divertente per richiamare attenzione sulla trasversalità della bicicletta, sulla varietà dei suoi utilizzatori e sul tema più generale della mobilità sostenibile. Ci vuoi aiutare? Ci serve! Scrivi a info@amicidellabicicletta.it o telefona in sede (045.800.44.43): puoi dare la tua disponibilità per il banchetto, per fare da guida a uno dei gruppi o per partecipare a questa specie di staffetta magari coinvolgendo qualche "collega": inbicianchetu?

PREMIA IL CICLISTA

Nell'ambito della Settimana europea della Mobilità Sostenibile, e in particolar modo il 22 settembre, Giornata europea Senz'auto, i cittadini sono invitati a non usare né auto né moto privata ma di servirsi soltanto di mezzi alternativi di trasporto. La Fiab, Federazione Italiana Amici della Bicicletta, rinnova anche quest'anno la campagna nazionale Chi sceglie la bicicletta merita un premio! La mattina di giovedì 22 settembre saremo a tutti i varchi di accesso delle città storica per ringraziare tutti quelli che hanno scelto la bicicletta. Chi va regolarmente in bici aiuta la città: è più in forma e si ammala di meno, è più allegro, non inquina, occupa poco spazio e non fa rumore. Sono già 32 le associazioni Fiab che hanno aderito all'iniziativa, che può essere anche occasione per contare i passaggi di ciclisti in una mattina-tipo. I risultati, che non avranno pretesa di scientificità, verranno offerti all'amministrazione comunale per tutte le considerazioni del caso.

SIAMO AMBIZIOSI

L'Ue si è fissata obiettivi ambiziosi per il 2020: ridurre del 20% le emissioni di gas serra, aumentare del 20% l'efficienza energetica e raggiungere il 20% di rinnovabili sul totale del consumo energetico. Una delle sfide maggiori per il raggiungimento di questi obiettivi è il crescente volume di traffico di veicoli privati, quasi tutti alimentati con derivati del petrolio. Puntando sulla mobilità alternativa la Settimana della Mobilità Sostenibile intende promuovere modalità di spostamento pulite e "a motore umano" che rendano la vita in città più sana, più sicura e più godibile.



Santa Lucia e Golosine, passaggio a Sud-Ovest



SEBBENE SOPRA LA MEDIA PER LA QUALITÀ DEGLI INTERVENTI, LA IV^A CIRCOSCRIZIONE DEVE FARE ANCORA TANTA "STRADA"

Le piste

Anche in 4^a Circoscrizione i dati quantitativi vanno letti con attenzione: poco più di 7 Km di piste per servire oltre 27.000 abitanti fanno 26 cm per abitante. Possono sembrare tanti, specie se confrontati con i 18 di Borgo Trento, ma sono come al solito pochi, se rapportati alle necessità e alle potenzialità di sviluppo di questa parte di città. Per fortuna noi diciamo sempre che il livello della ciclabilità non si misura dalla quantità di piste realizzate (non solo, almeno). Vediamo allora la qualità e la valenza trasportistica di questa rete, partendo dall'asse primario di stradone Santa Lucia: sebbene decentrato rispetto al quartiere (è al confine settentrionale del territorio, lungo la linea della ferrovia) lo Stradone è il punto di confluenza di tutta la ciclabilità verso il Centro, nonché di buona parte di quella interna, in ragione della continuità con la pista di viale Piave e del collegamento con la ciclabile di via Serchia. Quest'ultima, ricavata sul sedime dell'ex ferrovia rappresenta un ottimo percorso di viabilità dolce al servizio del quartiere. Vi sono poi le due ciclabili di via Sommacampagna e via Mantovana, che possiamo definire incomplete, poiché non accompagnano il ciclista fino all'interno dell'abitato. Forse il quadrilatero tra via Bacchiglione e via Po è un po' fine a se stesso (per carità, non ci lamentiamo; ma in questo come in altri casi - vedi ad esempio per la pista

di Luciano Lorini

Il territorio

La 4^a Circoscrizione racchiude la parte sud-occidentale del territorio comunale. Comprende le zone urbane di Santa Lucia e delle Golosine, la ZAI storica fino a via Roveggia, spingendosi fino alla Madonna di Dossobuono.

È la porta di ingresso alla città dal mantovano, lungo la via Postumia, che arriva in città da Villafranca.

Si estende per 1.576 ettari interamente pianeggianti e ospita 27.200 abitanti (per 12.900 famiglie).

Come siamo messi?

Gli abitanti di questa parte della città, come i loro concittadini, fanno buon uti-

lizzo della bicicletta e si dimostrano valenti pedalatori. Il traffico ciclistico all'interno del quartiere risulta infatti di buon livello in tutti i momenti della giornata, con i consueti picchi nelle ore mattutine e nel tardo pomeriggio, e con volumi importanti sulla ciclabile dell'ex ferrovia e sulla dorsale dello Stradone.

All'interno del nucleo centrale del quartiere Golosine alcuni interessanti interventi di moderazione del traffico, ben coordinati tra loro, hanno restituito alle strade interquartierali la loro funzione abitativa, mantenendo il traffico principale all'esterno e raggiungendo in buona parte l'obiettivo di ridurre la quantità di traffico e la velocità di attraversamento.



di prossima realizzazione verso Madonna di Dossobuono- ricordiamo l'esigenza di provvedere una lista delle priorità ogni qualvolta si riprogetta la viabilità di un quartiere). Via Torricelli è quasi una presa in giro e non andrebbe nemmeno conteggiata: una linea per terra, molto mal segnalata, piena di ostacoli, spesso occupata da auto e camion in sosta, in un'arteria su cui il traffico, per lo più pesante e veloce, tende per così dire a trascurare i deboli. Al totale delle piste sin qui elencate vanno aggiunti i quasi 2 Km dell'anello ciclabile all'interno del parco naturalistico del Quadrante Europa.

VERSO IL CENTRO

La Ferrovia, con il complesso della Stazione e dei depositi, costituisce una barriera invalicabile che di fatto separa Santa Lucia dai territori più vicini al Centro. Unici varchi utili sono i sottopassi di via Albere e quello di viale Piave. Vista la situazione perennemente congestionata dei primi e considerando la conseguente difficoltà ad affrontarli, specialmente in salita, praticamente l'unico accesso al Centro avviene attraverso la ciclabile di viale Piave.

Pista continua, magari un po' tortuosa nell'incrocio sul piazzale di Porta Nuova ma sostanzialmente efficace, è tuttavia un po' decentrata per quanti arrivano dalla parte più occidentale del quartiere. La realizzazione di un passaggio intermedio all'altezza dei depositi ferroviari o la messa in sicurezza del doppio sottopasso di via Albere rappresenterebbero senza dubbio un bel regalo per tutti i ciclisti del quartiere.

I punti neri

Scorrendo la classifica dei punti neri da noi rilevati durante l'indagine dello scorso 22 settembre, dobbiamo scendere al 49° posto per trovare una segnalazione relativa a questo quartiere. Si tratta di via Roveggia, con 4 segnalazioni, seguita da via Mantovana al 64° con 3 rilievi. Ciò non significa che non ci siano punti critici, ma che forse, rispetto ad altre situazioni più evidenti, le segnalazioni si siano focalizzate su queste ultime. I problemi infatti sono sempre gli stessi: punti di pericolo agli incroci e sugli attraversamenti, abbandono dei ciclisti laddove maggiore sarebbe la necessità. E' così anche sulla bella pista di via Serchia, dove un paio di incroci a visibilità ridotta costituiscono un potenziale pericolo. Su stradone San-

ta Lucia poi è critico l'attraversamento in corrispondenza di via Dalla Chiesa, per l'alta velocità dei veicoli in avvicinamento. E pure, sulla curva che porta a viale Piave, in corrispondenza dell'uscita dal distributore, sono frequenti gli incidenti. La ragione è la scarsa visibilità verso chi proviene in bicicletta, specie in controsenso. Qualcosa è stato fatto (fondo della pista dipinto, linee di arresto arretrate, segnaletica) ma visto che gli incidenti continuano, forse bisogna prevedere qualcosa di più. Ricordiamo infine i 360 metri di ciclabile in via Ghetto, utile (ed esistente) collegamento tra via Mantovana e la parte interna del quartiere, sacrificata all'automobile accampando ragioni pretestuose e inconsistenti motivi di sicurezza.

Sopra e a fianco: alcune realizzazioni di pregio nella Quarta

		Totali			
		Sottotipo	Comune	4^ Circoscriz	
Classificazione	Sicurezza	Pista	34.660 m	7.980 m	23%
		Corsia	11.175 m	1.600 m	14%
	Tipologia	Ciclabile	13.370 m	900 m	7%
		Contigua	12.475 m	5.300 m	42%
		Promiscua	19.340 m	2.880 m	15%
		Preferenziale	530 m	500 m	94%
		Controsenso	-	-	-
		ZTL	2.370 m	-	0%
	Direzione	Monodirezionale	14.275 m	2.250 m	16%
		Bidirezionale	34.080 m	7.330 m	22%
	Valenza	Urbana	42.705 m	7.630 m	18%
		Extraurbana	2.000 m	-	0%
		Naturalistico/Parco	1.950 m	1.950 m	100%

NEL TEMPO LIBERO

La 4^ Circoscrizione di suo non offre particolari spunti di svago, essendo principalmente composta da nuclei abitativi e da insediamenti agricolo-industriali. Tuttavia una passeggiata o un po' di jogging sulla ciclabile della ex ferrovia può regalare un momento di relax urbano che nulla ha da invidiare a più blasonate location. In estate l'opportunità è ben colta e il via vai molto fitto, a tutte le ore (si riporta che i primi anziani inizino le passeggiate estive al primo canto del gallo, quando appena si intravedono le luci dell'alba).

Per restare a tiro di pedali, pure a misura di famiglia, è possibile spingersi al parco botanico del Quadrante Europa: raccolto e forse un po' trascurato nella manutenzione, è meta di numerosi pic-nic e scampagnate domenicali.

Non va dimenticato il Forte Gisella, vero gioiello di architettura militare, recuperato alla fruizione pubblica da un'associazione di cittadini, con un ricco calendario di animazione e spettacoli per la stagione estiva. Peccato che la convenzione con l'associazione sia in scadenza e che la carenza di fondi metta a rischio la gestione dello spazio per i prossimi anni.

Da ultimo ricordiamo le numerose possibilità che le vicine colline moreniche offrono a chi avesse voglia di cimentarsi con una pedalata un po' più lunga.

di Fernando Da Re

Saremaa e Muhu: terra nera in mare blu

IL VIAGGIO IN ESTONIA PROSEGUE SULLE ISOLE

Il castello di Kuressaare

Il castello o palazzo del vescovo, sorge al centro di un'isola artificiale collocata all'estremità meridionale della città.

Di forma quadrangolare, è circondato da un fossato e da un ampio parco.

Menzionato per la prima volta nel XIV secolo probabilmente alla metà del XIII.

Il Museo ospita la sezione sulla deportazione in Russia del popolo Estone.

TERZA PARTE

Isole dell'Estonia Saremaa e Muhu

Sull'isola di Saremaa la festa di San Giovanni, il 24 giugno, assume grande notorietà. Ogni località ha una pira di legname pronta a diventare falò prima della mezzanotte del 23.

Il giorno, quella notte, dovrà durare fino al sorgere del sole tra balli e canti.

Prima di raggiungere la capitale, Kuressa-

are, nota per i suoi stabilimenti termali e il castello episcopale, alcuni siti appaiono di buon interesse: Angla fattoria ben restaurata con una serie di mulini a vento, e Kaali, villaggio che trae il suo interesse da un cratere scavato dalla caduta di un meteorite.

Pausa pranzo a Pahkla. La terra, soffice, umida, fertile e nera, mostra intorno i prodotti in maturazione (patate, rape, carote). E' friabile e pura, scivola tra le dita dell'amico che la sta accarezzando amorevolmente e dice: "io la mangerei".

Salute a Te o Terra, madre di tutti gli uomini. Offri per il bene dell'uomo la ricchezza dei tuoi frutti! (formula propiziatoria del VIII sec.)

La cucina estone è semplice, carne o pesce con guarniture di patate rape rosse e crauti. E' difficile da ordinare. In una semplice locanda dove gli operai consumano i loro frettolosi pasti, tentammo di prenotare ma nessuna lingua da noi conosciuta, compreso il dialetto parlato lentamente, era comprensibile dalla proprietaria.

Tornammo comunque mezzora più tardi. La proprietaria aveva una collaboratrice, di nazionalità incerta tendente al russo.

Ci battemmo a lungo per capire dal menù scritto a gesso su di una lavagnetta, cosa ci sarebbe aspettato per cena. Ordinammo indicando col dito. Iniziò un quiz gastronomico. Dalla lavagnetta, quasi come da



uno score per il punteggio, venivano via via cancellati i piatti esauriti e si dovevano aggiornare le ordinazioni. Era nostra intenzione vedere la lavagnetta ripulita di tutte le portate. Ci fermammo dopo aver mangiato 4 zuppe Borsche, 2 spiedini, 4 hamburger, 2 hot dogs, 2 porzioni di fegato, pane nero a ripetizione. Eravamo soli a recitare su quel palcoscenico. Alla fine, considerato il conto ridicolo, capimmo che avremmo anche potuto entrare in quel locale pagando il biglietto di ingresso per la divertente rappresentazione vissuta più che per la bontà dei cibi mangiati. Da Kuressaare all'isola di Muhu si arriva dopo 85 km. Lungo la Ostessekuste Balticum. In questa giornata ha tenuto banco

A fianco: il castello di Kuressaare e uno scorcio dell'isola.

Sotto: il museo dei deportati e paesaggi



il commento allo show gastronomico russo-italico vissuto la sera precedente. A Orissaare il mare c'è. C'è pure il porto. Osservando le barche e gli attrezzi immobili, tutto sembra fermo e in attesa. Non manca la pira di legname, tangibile oggetto del falò e della festa. Il bar presenta un ottimo caffè al rabarbaro.

Di fronte, aldilà del mare a poche miglia, la linea verde che appare è l'isola di Muhu. Il sole al tramonto, proietta sul Baltico una insolita luce. Le nuvole si muovono e si trasformano, la leggera brezza increspa l'acqua vagamente blu, lo sfavillio della luce solare penetra fra le palpebre abbassate. Le canne palustri si coprono d'oro. In questo ambiente serale attraversiamo il mare sopra una strada che collega Saaremaa a Muhu e in 6 km. raggiungiamo Koguva.

Solo la banchina del piccolo porto dimostra vitalità con i recenti restauri in corso. Le foto scattate qui, mettono in evidenza un villaggio d'altri tempi, un museo all'aperto con case in legno stinto, con accessori alle porte e finestre arrugginiti. I

Tappe:

da Leisi a Kuressaare 60 km;
da Kuressaare a Koguva 85 km.
Strade ben tenute, pianeggianti e con poco traffico lungo il tracciato Eurovelo 1

giardini non hanno forma, le grandi erbe perenni arricchiscono i colori con i loro fiori, e gli steccati consunti richiamano l'attenzione sul loro restauro. Appese sotto il balcone le aringhe ad essicare. Barche in riparazione e altre non più utilizzabili sono in attesa che le intemperie e il tempo operino la loro definitiva decomposizione. La Comunità Europea si sta occupando di questo villaggio. Muhu, l'isola che sembra solo un passaggio obbligato per raggiungere la più grande Saareema, potrà diventare, a lavori ultimati, una sosta per raccontare a turisti non frettolosi la storia, sua e del territorio circostante. *Fine terza Parte*



SECONDA EDIZIONE
DELLA FELICE
CICLO-ESCURSIONE
IDEATA NEL 2008

di Luciano Damiani



Alta Maremma, dalle colline al mare

Protagonista è la Maremma, nella sua varietà di linee, colori, sapori, profumi, bellezze antiche ed attuali, ma anche di situazioni che la natura e gli uomini di quest'angolo di Toscana, con il rispetto delle tradizioni, delle coltivazioni, delle ricette e dei cibi, riescono a rinnovare annualmente, riproponendo ai visitatori i fragranti piaceri della tavola e del bicchiere. I turisti, nel caso specifico una coorte di 51 festosi e talvolta indisciplinati ciclisti, sono rimasti commossi e colpiti nel profondo, consapevoli di aver vissuto una bella e sudata vacanza tra dure salite e sinuose, ampie discese, ma di avere anche avvicinato luoghi, ruderi, monumenti e storie che sconfinano a volte nella leggenda e nella poesia.

Da San Vincenzo, sul litorale tirrenico a sud di Cecina, abbiamo dato inizio al nostro giro ciclistico, tra frutteti, ulivi, vigne ed arativi che, guadagnando gradualmente quota, cedono il posto ai lecci e al bosco.

La strada di Montebamboli, tranquilla e senza traffico, ci offre, alternate a discese, generose salite di tutto rispetto fino all'ultima davvero tosta che ci porta all'albergo Il Girifalco, rifugio e campo base per tre notti a Massa Marittima, nella impagabile frescura maremmana che ritroviamo intatta al risveglio.

Le fatiche dei ciclisti per scalare la collina di Massa Marittima sono ampiamente ripagate dall'antica bellezza della città e dal livello dell'ospitalità e della cucina

maremmana del nostro rifugio.

Rimane scolpita in ciascuno di noi l'eleganza e l'armonia della cattedrale di San Cerbone e la piazza rinascimentale che la contiene con i palazzi del potere comunale. Massa Marittima, oltre alla sua piazza straordinaria, mostra un tessuto urbanistico molto articolato, in ottimo stato di conservazione e scorci dall'alto dell'imponente cinta muraria che creano inaspettati scenari. La visita notturna guidata dal franco-maremmano Pascal è stata un'apprezzata novità dell'edizione 2011. Pascal ci accompagna anche alla visita dei resti del Castel di Pietra, nobilitati dai versi di Dante:

*“Ricorditi di me, che son la Pia
Siena mi fè, disfecemi Maremma:*



*salsi colui che 'nnanellata pria
disposando m'avea con la sua gemma"*

(Purgatorio V, 130-136)

I resti della fortezza e l'ampio panorama sulla vallata, incorniciate dalle colline con i piccoli borghi lontani, attraverso i versi di Dante ci riportano alle cronache brutali del 1300: alla storia di Pia de Tolomei, vittima dello sposo Nello Pannocchieschi, che ne avrebbe ordito la soppressione per poter sposare Margherita Aldobrandeschi e raggiungere ulteriori obiettivi di potere e ricchezza.

La Maremma selvaggia di un tempo, quella delle miniere ora tutte chiuse, del lavoro duro sotto terra, dello sfruttamento di tante generazioni, della malaria e dell'abbandono della terra e dei miseri capanni, contrasta con la ricchezza dei monumenti rinascimentali, delle dimore medioevali, dei casali e con il rigoglio della natura e del verde che trionfa e nasconde le spoglie del passato.

Il ciclista passa, pedalando respira il passato e poi, nella spensierata sosta all'agriturismo Podere Mulinaccio, assapora il presente, con le cose buone del luogo condite da un'atmosfera speciale. Ma le sorprese non mancano neppure a tavola. Nel vociare del pranzo si leva la voce potente di Massimo che, celebrando il Primo Maggio, ci offre un repertorio di canti maremmani con l'accompagnamento della fisarmonica dell'eccellente Pascal ed il rinforzo del coro degli AdB.

L'Alta Maremma, dalle Colline Metallifere al mare di Cala Violina, dal monumento a Garibaldi fino al castello belvedere di Castiglione della Pescaia, dalle terre di Siena fino a San Galgano accompagna la pedalata dei 51 che hanno vissuto assieme la loro vacanza ormai quasi conclusa. Vacanza che vorremmo ripetere, orgogliosi di questa terra (che sentiamo un po' anche nostra) e dell'associazione AdB (alla quale tutti apparteniamo) che attraverso capigita e organizzatori ha saputo dare il meglio.

Resta infine il lungo viaggio di rientro in pullman con il traino delle bici... Niente paura! Ci pensa Cesare a rendere più piacevole il tragitto con un numero unico fatto di 51 numeri da estrarre ed altrettanti premi: la pesca delle risate.

Pagina a fianco: la Cattedrale di San Cerbone e foto di gruppo davanti al busto di Garibaldi

A destra: momenti della ciclovacanza

**Ciclovacanza
ALTA MAREMMA, DALLE
COLLINE AL MARE**

**Da venerdì 29 aprile
a lunedì 2 maggio 2011**

Riservata ai soci AdB – FIAB

Trasferimento: in bus con carrello porta-bici da Verona a San Vincenzo (Livorno) venerdì 29 aprile e ritorno da San Galgano (Siena) a Verona lunedì 2 maggio 2011

Accompagnatori:

Massimo Muzzolon/Cesare Zanella

Venerdì 29 aprile

Dal Tirreno a Massa Marittima lungo la Val di Cornia (Km 45)

Sabato 30 aprile

Cala Violina e l'incanto del mare (Km 60)

Domenica 1 maggio

Il castello della Pia, i borghi medioevali e i siti etruschi (Km 70)

Lunedì 2 maggio

Sulla strada di San Galgano (Km 40)



MASSA MARITTIMA
TOSCANA ITALIA

**HOTEL
GIRIFALCO**

Via Massetana Nord, 25
Tel. e Fax +39 0566 902177 - 902339
www.ilgirifalco.com
hotel@ilgirifalco.com

AGRITURISMO

Podere Mulinaccio

Azienda biologica della Maremma

Appartamenti e Camping

Loc. Castel di Pietra - Gavorrano (Grosseto)

Cell. **333 3082475** Tel. 0564 1836782

www.poderemulinaccio.com info@poderemulinaccio.com

Il gigante americano



GIRÒ TUTTA L'EMILIA
PER UN TELAIO A SUA
MISURA FINCHÈ ARRIVÒ
ALLA NOSTRA OFFICINA

di Alfredo Nicoletti

Da bambino provavo sempre un po' d'imbarazzo quando sui libri di geografia trovavo scritto il nome della città di Ostia o del fiume Sacramento.

Associavo infatti questi luoghi geografici a parole che sentivo pronunciare frequentemente nell'officina di mio padre e che mi era proibito ripetere.

Mi viene quindi da sorridere quando arriva una mail da un ragazzo di Sacramento, California.

Dice di aver acquistato in un Bike Store una vecchia bicicletta che ritiene possa essere stata costruita nella mia azienda, vuole sapere, se possibile, l'anno di costruzione, il tipo di telaio, il modello del cambio e altri particolari tecnici.

Apro il file con la foto e, anche se sono passati cinquant'anni, riconosco immediatamente la bici.

Nello stesso istante una massa di ricordi mi si affolla prepotentemente nella testa. Ho una memoria precisa, fin nei minimi particolari, dei primi trent'anni della mia vita, dei recenti un po' meno.

Di quel primo periodo non ho buttato via niente, nemmeno il ricordo delle cose spiacevoli che mi sono successe e che, ripensandole, continuano a farmi male.

Ma anche i bei ricordi, se sono troppi e troppo intensi, quando si trasformano in rimpianto per persone, luoghi, cose che non ci sono più, possono fare altrettanto male. La vecchia bicicletta mi fa ripiombare improvvisamente alla fine degli anni '50 e, come in un susseguirsi di diapositive proiettate sul muro, vedo l'aula di scuola della prima elementare, mia madre e mio padre giovani ed eleganti che ballano un tango, A media luz, al Lido di

Garda, mia sorella piccolissima che ride, la Fiat 600 azzurrina.

E mattine nebbiose in campagna con mio nonno ad aspettare il passaggio delle alodole, le uscite domenicali in Valpolicella, pane e salame, la gita in macchina sulle Dolomiti, e poi altri ricordi e altri ancora. E poi l'americano.

Torno a casa da scuola e mia madre mi dice:

- Ha telefonato un americano. Vuole che tuo padre gli costruisca una bicicletta su misura, viene oggi pomeriggio. -

Non mangio neanche.

Alle tre arriva ed è come uno si figurava a quei tempi che fosse un americano: braghe strette, scarpe nere a punta lucidissime, camicia bianca con le maniche corte, occhiali con la montatura nera, capelli a spazzola, dentatura Pozzi Ginori.

La sera al bar dalla Cilia, dove mio padre giocava a biliardo dopo cena, tutti già ne parlavano colpiti in particolare dalla statura decisamente insolita per gli standard locali:

- Io l'ho visto è due metri. -

- Di più. -

- Non passa dalle porte. -

- Sfiora il soffitto dell'officina. -

Joseph, non abbiamo mai saputo il cognome, frequentava la Johns Hopkins University a Bologna, aveva venticinque anni ed era alto un metro e novantasette centimetri.

Avrebbe voluto girare in bici per le vie di Bologna ma quando ne inforcava una di normale produzione sembrava un orso ammaestrato sul triciclo.

Aveva cercato inutilmente in tutta l'Emilia chi gli costruisse un telaio adatto alla

sua statura finché qualcuno l'aveva indirizzato a Verona alla nostra officina.

Mio padre costruiva biciclette da quando aveva quindici anni, a parte i sette anni forzatamente dedicati alla patria, ed era un ottimo telaista, i suoi telai coniugavano leggerezza, precisione nelle geometrie e bellezza estetica.

In un mese la bicicletta era pronta: telaio da 60 cm, colore nero lucido con fasce bianche, manubrio e cerchi Ambrosio, movimenti Way-Assauto, cambio Campagnolo Gran Sport.

Ma non era questa la bicicletta della foto. Qualche mese dopo essere uscito fregante dal negozio, Joseph era ritornato con un muso lungo così, gli avevano fregato la bici proprio sotto le due torri, pensare che all'epoca di rumeni in Emilia nemmeno l'ombra!

Mi diverte sempre pensare al furto di questa bicicletta: mi figuro Capannelle, il minuscolo ladro male in arnese dal fortissimo accento bolognese del film I soliti ignoti, che se la svigna tentando di salire in sella al cavalletto fuori misura dell'americano.

Mio padre dovette costruirgliene un'altra a spron battuto, esattamente uguale alla prima e con un lucchetto questa volta.

Di quelli buoni.

Poi Joseph, dopo aver completato gli studi, era tornato negli States e aveva portato con sé anche la bici che in seguito doveva aver venduto.

Sto scrivendo queste cose al ragazzo di Sacramento quando a un tratto mi fermo, non mi tornano i conti, le cose non possono essere andate così, poi, improvvisamente, capisco: è morto.

Joseph non avrebbe mai venduto quella bicicletta, l'aveva voluta fortemente per due volte, aveva faticato per portarla in America, era una parte della sua gioventù, un ricordo di momenti felici, non ci si libera di queste cose.

È morto, e i parenti hanno sgombrato rapidamente il capanno degli attrezzi da tutte le sue cianfrusaglie, compreso quel fervecchio ingombrante.

Ma mi potrei anche sbagliare.



LA PREPARAZIONE

Panini di stagione

di Paolo Pigozzi

Eccola qua la stagione delle mele.

Anche un alimento ormai di fatto destagionalizzato ha in realtà il suo tempo di raccolta: settembre e ottobre sono i mesi durante i quali possiamo gustare al meglio questo frutto appena colto, delizioso, croccante, profumato, dissetante, ideale per chi pedala.

La pianura veronese è zona vocata e produce una speciale Golden delicious "rugginosa", particolarmente dolce e aromatica e assai apprezzata dagli intenditori.

La mela è buona così com'è, è ovvio. Ma è anche ingrediente prezioso per realizzare speciali panini, buoni per la prima colazione o per uno spuntino in corsa.

GLI INGREDIENTI

- 250 g di farina di frumento semintegrale (tipo 2)
- 250 g di farina integrale di segale
- 1 cucchiaino di sale
- 1 cucchiaino di cannella in polvere
- 1 bustina di lievito di birra disidratato
- 1 cucchiaino di miele
- 20 g di burro
- 2 cucchiai di olio extra vergine d'oliva
- 1 mela e mezza
- 20 tra nocciole, noci e mandorle
- 350 g circa di acqua tiepida

Sciogliete il lievito in un una tazza di acqua tiepida e aggiungetevi il miele.

Dopo 10 minuti, versate il tutto in una terrina, aggiungete le farine, la cannella e il sale. Aggiungete a poco a poco l'acqua rimanente. Impastate con le mani per qualche minuto, metteteci anche le mele a dadini, i semi, l'olio e il burro.

Lavorate bene la pasta fino ad ottenere un impasto liscio, sistematelo in una ciotola ricoperta da uno strofinaccio umido e lasciatelo lievitare nel forno spento.

Dopo circa due ore, riprendete l'impasto e dividetelo in sei pezzi.

Formate dei panini, metteteli su una piastra ricoperta con carta da forno e spolverateli con farina. Lasciate lievitare per altri dieci minuti e infilateli nel forno già caldo (190°) per una mezz'ora. Mangiateli il giorno dopo.

Itinerario delle risorgive

COSTERÀ 2,5 MILIONI DI EURO
PRESENTATO IL PROGETTO

PARTITA LA CACCIA
AI FINANZIAMENTI

È stato presentato ufficialmente il tracciato del percorso delle Risorgive, l'itinerario ciclo-pedonale di 38 chilometri che, come anticipato sul numero scorso di Ruotalibera, correrà lungo il Canale Raccoglitore attraversando tutto il Medio-veronese, da San Giovanni Lupatoto a Valeggio sul Mincio, cortocircuitando le cicliste dell'Adige e del Mincio. Il costo dell'opera si aggira sui 2,5 milioni di euro che il Consorzio di Bonifica Veronese, proprietario del sedime, conta di recuperare con finanziamenti europei e l'aiuto dei singoli Comuni. Esprimen-



dosi in termini automobilistici, i sindaci hanno parlato di "mediana" dei ciclisti. Il tracciato parte nei pressi del parco di Pontoncello, tra San Giovanni e Zevio; si dirige verso Raldon passando a Nord di Buttapietra, poi passa tra Castel D'Azano e Vigasio e quindi a Sud del centro di Povegliano. Raggiunge il territorio di Villafraanca in zona di Pizzoletta, dove, attraversando in alto il Comune di Mozzecane arriva poi nella parte Sud di Valeggio, in corrispondenza del fiume Mincio, punto in cui raccorda con la ciclabile Peschiera-Mantova.

OLTRE 150 DESTINAZIONI IN EUROPA

girolibero
vacanze facili in bicicletta

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

la bici e...
di Luigi Bertaso

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

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

www.labiciverona.it

Valpolicella, bello nascerci



di Luciano Zamperini

RITORNO NELLA TERRA D'ORIGINE CON UN ITINERARIO PROPOSTO DALLA CARTA DEI PERCORSI TAPPEINER, EDITA DAGLI AMICI DELLA BICICLETTA DI VERONA

Valpolicella: qui l'intrico di strade e sentieri pare senza fine e rappresenta forse il vero incanto di questi luoghi creando non poche difficoltà a chiunque volesse suggerire qualche buon itinerario.

Ne abbiamo scelto uno tra i più gettonati pur nella consapevolezza delle numerose possibili varianti.

Fissiamo quindi idealmente partenza ed arrivo a Parona, graziosa frazione in riva

all'Adige che si raggiunge agevolmente scaldando la gamba o dalla ciclabile lungo il Camuzzoni, attraversando poi la diga di Chievo, oppure dal lungadige Attiraglio.

Attraversiamo l'abitato in direzione Arbizzano ed al bivio semaforizzato all'altezza dell'albergo "Borghetti" proseguiamo sulla vecchia via Valpolicella.

All'altezza del Quar giriamo a sinistra imboccando l'unico breve tratto sterrato che, tra vigneti e rare abitazioni, ci condurrà verso Corrubbio.

Superata la fontana del Quar arriviamo ad un incrocio e prendiamo a destra una breve salita alla fine della quale imbocchiamo la via Pasetto girando prima a sinistra per qualche metro e poi subito a destra.

Arriveremo alla frazione di Cengia godendo l'ombra densa e fresca degli alti cipressi e frondosi gelsi di villa Fagioli. Seguendo le indicazioni per Castelrotto





Immagini del percorso che si snoda tra i vigneti con qualche salita ben pedalabile, anche “per signore”.

SCHEDA TECNICA

L'itinerario descritto ricalca, con piccole varianti, parte dei seguenti percorsi segnalati sulla nostra carta:

- numero 11: da Parona a San Pietro Incariano
- numero 51: fino a Fumane
- numero 47: fino a Parona

Distanza complessiva: 35 km

Dislivello totale: circa 400 metri

affrontiamo con tranquillità non più di 500 metri di salita alla fine della quale, svoltando a sinistra, arriveremo ai piedi della sua bella chiesa che segna inconfondibilmente il profilo del colle. Da qui, dopo aver ammirato il verde paesaggio sottostante, lasciamo la chiesa a sinistra imboccando, con molta prudenza, una ripida discesa per immetterci, a valle e svoltando a destra, sulla via Calandrine. E' un dolce saliscendi tra filari di cipressi che lambisce prima il parco di villa Pullè e poi attraversa S. Pietro Incariano in direzione Fumane. Subito dopo l'incrocio, al primo bivio, terremo la destra abbandonando la provinciale.

Fumane, con la sua cinquecentesca villa della Torre, rimarrà alla nostra sinistra quando, svoltando a destra, affronteremo i 4 km di salita le cui pendenze, dolci ed irregolari, ci consentiranno non solo provvidenziali pause per le gambe ma anche la possibilità di ammirare il panorama circostante.

Bianchi ciliegi in fiore all'inizio della primavera, profumate siepi di gelsomino in estate e vigneti a perdita d'occhio con le loro diverse dominanti di colore nell'alternarsi delle stagioni.

Dopo Santoccio, visibile sotto il ciglio sinistro della strada, c'è una fontana dalla quale, si dice, sgorga acqua purissima e ricca di benefici effetti: una breve sosta... solo per verificare.

Arrivati allo spartiacque della Crocetta di Marano ci aspetta una lunga ed ariosa discesa sull'altro versante: superati Marano e Valgatara svoltiamo a sinistra in di-

rezione Negrar ed affrontiamo una salita di 2,8 km per superare il colle “Masua”. Alla fine della discesa – a destra – una tranquilla strada, che per un breve tratto costeggia l'ospedale di Negrar, ci porterà fino a Moron per immetterci, in località S. Vito, sulla provinciale verso S. Maria e Parona. Alla conclusione della nostra pedalata.

Sarebbe utile, come d'uso, aggiungere

qualche cenno sul passato di questi bellissimi luoghi ma, lo confesso, in questo momento non mi vien in mente nulla di particolarmente significativo se non, e nessuno me ne voglia, un amarone del '66 e quel giorno di San Giovanni di tanti anni prima in cui, proprio lassù sullo spartiacque di Marano, mia madre, con un dolcissimo bacio, mi diede il benvenuto in questo mondo.



di Luciano Lorini

UNA RIVOLUZIONE
A DUE RUOTE STA
STRAVOLGENDO
LA VITA SUL TAMIGI

I bike London

Londra vive la sfida della mobilità che il sindaco (Mayor) Johnson si trova ad affrontare: garantire alla città infrastrutture e provvedimenti necessari al suo sviluppo senza privare cittadini e commerci del necessario diritto a spostamenti comodi e convenienti. Ciò che colpisce, è la chiarezza con cui la Mayor's Transport Strategy identifica nella bicicletta una irrinunciabile via d'uscita al problema, da perseguire con forza e passione. Il risultato è evidentissimo: la bicicletta in pochi anni è diventata protagonista indiscussa, e si vede. Innanzitutto la comunicazione della strategia e dei suoi obiettivi è inequivocabile: "Bicicletta, sei benvenuta". Lo si legge sugli autobus e, in maniera assai chiara, sui siti della London Assembly (il Consiglio Comunale) e di TfL (Transport for London,

I ciclisti a Londra sono sempre i benvenuti



la nostra ATV). Non sono solo proclami: i numerosi segni del cambiamento sono evidenti ad ogni angolo di strada. Per approfondire adeguatamente il piacevole stordimento che avvolge un ciclista nostrano in visita "studio", le fonti sono molteplici e le tremila battute di questo articolo basterebbero appena ad iniziare. Proviamo quindi a riconoscerne solo gli spunti principali, elencandoli senza indagare troppo. I pendolari sono tanti; agili e scattanti, tutti con caschetto e giubbotto, calzoncini corti e T-shirt, sembrano in gita di piacere se non fosse che sfrecciano a 30 Km/h guizzando

in mezzo al traffico.

Ai semafori i ciclisti partono da linee di arresto avanzate, predisposte per agevolarli. Si possono avvalere di una segnaletica quasi più fitta di quella destinata alle auto, tutta nuovissima e coerente, che nella percezione collettiva restituisce loro la dignità e il diritto ad esistere. Possono inoltre beneficiare di un bike-sharing con 5.500 bici (in aumento) a costi molto bassi. La multimodalità ancora deve svilupparsi, ma le pieghevoli sono accolte ovunque con favore. Il centro è pieno di riscio, integrazione a taxi e trasporto pubblico. Con senso dell'ordine tipicamente britannico, non si vedono più bici sulle ringhiere; bisogna anche dire che dal 2000 in poi sono stati installati 53.000 posti bici in tutta la città e altri 66.000 sono stati annunciati dal Mayor per fronteggiare i 70.000 furti l'anno. Non si vedono biciclette sul marciapiedi, salvo dove consentito; solo i bambini li percorrono sulle ruote (di monopattino), per recarsi a scuola accompagnati da genitori con mezzo analogo. Non ci sono anziani in bici; non in centro, almeno. Perché Londra, a dispetto di quanto detto sinora, è una città ancora difficile per chi non "sta al passo", disabili compresi. Nella consapevolezza di questo limite, però, moltissimi sono i lavori in corso d'opera e i marciapiedi del centro sembrano campi di battaglia, per i numerosi cantieri aperti.

Completa il quadro un sistema di trasporti pubblici tra i migliori al mondo, che davvero non fa rimpiangere ai Londinesi di non possedere l'auto. E' vero, è un po' caro, ma mai quanto l'automobile. E l'autobus non si è mai fatto attendere per più di cinque minuti, notti e festivi compresi.



Bike Sharing: ecco come si fa a Tolosa

di Guido Dosso

ESISTONO CITTÀ BIKE-FRIENDLY, DOVE LE ZONE 30 VENGONO DAVVERO RISPETTATE

In 34 ciclisti AdB dal 28 maggio al 5 giugno 2011 abbiamo viaggiato in Francia nella Regione del Languedoc - Tarn - Roussillon, seguendo il corso del fiume Tarn da Florac a Montauban e il canale di Montech e della Garonna fino a Tolosa, con qualche digressione sui Causses Mejan e Noire. Nel nostro viaggiare lungo strade secondarie, classificabili a volte quasi come autentiche piste ciclabili, abbiamo sempre percepito una attenzione particolare nei confronti dei ciclisti da parte degli automobilisti, pochi in verità, e degli abitanti dei radi e piccoli villaggi attraversati.

Già entrando ad Albi, la rossa città dei Catari, in periferia avevamo notato la presenza di piste ciclabili segnate a terra, sia pure strette, ma così utili per pedalare con tranquillità e con sicurezza verso la meta.

L'arrivo a Montauban ci ha riservato la sorpresa di trovare una città che nel corso degli ultimi anni ha operato una radicale trasformazione della rete viaria, in particolare del Centro Storico, con una diffusa pedonalizzazione e ciclabilità. Tutto il Centro Storico è interessato dalle Zone 30 e anche 20, ovviamente rispettate dagli automobilisti, e da una rete di postazioni di bici del servizio Bike-Sharing incredibile per la capillarità e qualità tecnologica delle bici.



Nelle foto: dettagli della viabilità e del Bike-Sharing di Tolosa compresa la mappa delle ciclostazioni



L'arrivo a Tolosa lungo il Canale della Garonna e poi il Canal du Midi, sempre in pista ciclabile fino all'ingresso del nostro Hotel, ci ha fatto capire che eravamo arrivati in una città che ha messo la mobilità in bici al primo posto della sua azione di rinnovamento del tessuto urbano e della mobilità. Guardando la pianta della città si vede che la rete ciclabile interessa tutti i quartieri, partendo dalle zone periferiche fino al Centro Storico racchiuso tra la Garonna e il Canal du Midi. Questa area urbana è tutta Zona 30, libera per i pedoni e per i ciclisti. In tutte le strade della città il ciclista ha libero accesso contromano in tutti i sensi unici e può così scegliere il tragitto più breve per i propri spostamenti. Tolosa ha apprestato inoltre un servizio di Bike-Sharing davvero importante e risolutivo per lo spostamento veloce nelle aree urbane.

Abbiamo percorso per un giorno e due sere le strade di Tolosa e abbiamo verificato la estrema flessibilità del servizio di Bike-Sharing e il numero così elevato di persone che lo utilizzano incessantemente. Capillarità e continuità della estensione della rete di piste e strade ciclabili, diffusione omogenea e ravvicinata sul territorio delle postazioni di rilascio delle bici, diffusione anche di parcheggi per le bici in sicurezza, qualità delle bici offerte e prezzi incentivanti l'uso breve e costante, sono elementi che rendono positivo il servizio offerto ai cittadini e ai visitatori. Alcuni numeri: stazioni bici n. 253 - bici disponibili n. 2400. abbonamento annuale € 25,00, ticket giornaliero € 1,00, ticket settimanale € 5,00, uso gratuito prima mezz'ora, seconda mezz'ora € 0,5, seconda ora € 1,00, oltre la seconda ora per tutto il giorno € 1,00.





L'arte del riciclo

CONVENZIONE TRA GLI ADB E LO IAT DI ROVIGO PER IL RECUPERO DI VECCHIE BICI ABBANDONATE

Non era la prima volta che all'Ufficio turistico provinciale, chiedevano se era possibile noleggiare delle bici per meglio visitare la città, l'ennesima richiesta viene girata agli Amici della Bici che confermano l'assenza in città di un servizio ade-

guato, neanche il Bike Sharing del comune è agevole per i turisti.

Ma visto che si parlava di bici, turismo e intermodalità le antenne si mettono a vibrare e l'idea scatta, proponiamo all'Amministrazione Provinciale una convenzione che comprende tutta una serie di collaborazioni e 20 biciclette da dare ai turisti in visita alla città.

Ci mettiamo in "moto" e chiediamo alla cittadinanza se ci danno le bici abbandonate nelle cantine in cambio di un gilet riflettente con il logo FIAB.

Raccogliamo una quarantina di catorci quasi tutti destinati alla discarica. Alcuni volontari si dedicano alla demolizione, alcuni altri tolgono la ruggine, ripassano tutti i pezzi cercando di riutilizzarne il più possibile, quelli irrecuperabili vengono sostituiti con pezzi di altre bici o acquistati nuovi.

Il telaio, le forcelle e i carter vengono verniciati di... giallo e si comincia il rimontaggio, ne escono delle bici nuove con i loghi istituzionali e si consegnano all'ufficio turistico.

La novità nella novità sta nel fatto che le bici possono essere adoperate da en-

trambi e che sarà curata la manutenzione affinché le nostre "gialline" durino in più possibile.

Se passate da Rovigo per una visita, recatevi presso lo IAT nella piazza principale, se dimostrate di essere dei turisti potrete avere gratis in uso per l'intera giornata una bellissima bici gialla curata amorevolmente dai volontari della FIAB. La nostra città non ha grandi dimensioni, ma in bici si gira con minor fatica e si possono visitare i comuni del circondario immersi in una bella campagna o percorrere i tanti argini del nostro territorio che vi porteranno ogni volta in luoghi gradevoli.



Convenzioni 2011

Presentando la tessera della nostra associazione possiamo godere, nei negozi di seguito indicati, degli sconti rispettivamente specificati, non cumulabili con altre offerte e salvo articoli in promozione.

Agriturismo al Molino sconto del 10% su vino sfuso e bottiglie; sconto del 5% su salumi, formaggi, altro.
Via del Casal – Dolcé.

Fiocco – Alimenti biologici sconto del 5%
Piazza Duomo, 1/a – Verona

Fnac sconti vari e convenzioni
Per i soci AdB su presentazione, presso lo spazio soci Fnac Verona, della tessera e di documento di identità sarà possibile avere uno sconto, del 50%, su rinnovo e/o adesione alla carta Fnac sia annuale che triennale, rispettivamente al prezzo di € 5,50 (anziché 11) e di € 13 (anziché 26).
Via Cappello, 34 – Verona

Girolibero su viaggi in bicicletta 10% www.girolibero.it

L'Erboristeria Artigiana su tutti gli articoli e preparati di produzione dell'erboristeria 6%
Via San Paolo, 26 – Verona

La Buona Terra ai soci AdB, se soci della Cooperativa (quota € 5,18), ulteriore sconto del 3%
Via Carlo Alberto, 5 – Verona
Via Custoza, 32 – Villafranca
Via Pozzo dell'amore, 9 – Affi

La Macina – alimenti biologici –
per spesa di almeno € 15, sconto 5%
Via C. Nepote, 4 (angolo Via Montorio) – Verona

La Primavera Cooperativa
10 punti omaggio su Carta Fedeltà
Negozio: Via Magellano, 9 – Verona
Spaccio: Via Manzoni, 99 – Campagnola di Zevio
Mercati rionali: Parona – giovedì; Stadio – sabato

La Trottole sulle creazioni artigianali 10%
Via Ponte Pignolo, 7/a – Verona

Libreria Cortina per acquisti diretti 10%
Via Alberto Mario, 10 e Piazzale L. Scuro, 10 – Verona

Libreria Gheduzzi per sconti in libri
La tessera del negozio può essere ritirata gratuitamente presso il negozio stesso.
Corso Sant'Anastasia, 7 – Verona

Libreria Gulliver per acquisti diretti 10%
Via Stella 16/B – Verona

Libreria Rinascita per acquisti diretti 10%,
per sconti in libri 15%
Corso Porta Borsari, 32 – Verona

Ottica Grisi su occhiali da vista e sole 15%
Piazza Chievo, 4 – Verona

Pepperone Ristorante su consumazioni 10%
Via Garofoli, 315 – San Giovanni Lupatoto

Ristorante pizzeria Rosa Blu

Piazza Corrubio, 29 – Verona – Su listino prezzi 15%
menù fisso di mezzogiorno € 11 anziché 12

Turnover sconti vari: su presentazione tessera AdB
La fidelity card distribuita nel 2009 resta valida.

Sostengono nel 2011 la nostra associazione

Albi bici Via Tezone, 8/C Verona – 045 8031656

Biciclette R. Manfrin Via Carmelitani Scalzi, 8/a
Verona – 045 8000092

Bike Evolution Verona – Via Regaste San Zeno, 39b –
8001039 S. G. Lupatoto – Via Garofoli, 305/a – 045 9250623

Chesini Via San Paolo, 8 Verona – 045 8030459

Conati Luciano solo riparazioni
Via S. Alessio, 40/a - Verona – 045 8340672

Cunico Sport Villafranca di Verona
Corso Vittorio Emanuele, 82 – 045 7900083

Eurocicli Viale del Lavoro, 36
S. Martino B.A (VR) – 045 8799017

Fontana Via C. Battisti, 14
Domegliara (VR) – 045 6861215

Girolli Moto Cicli
Circonvall. Raggio di Sole, 7/B (VR) - 045 8005792

Grandis Strada della Giara, 11 - Verona – 045 525145

Il Velocipede Via Vago, 11 Caldiero (VR) – 045 982535

La bici e... Via San Lucillo, 18 Verona – 045 8904249

Lunardi Leonardo - solo riparazioni
Via Longhena, 2/e - Verona – 349 4045177

Motociclidoro
Via Valpantena, 18 Verona – 045 8700094

Pigozzi Biciclette
Via Centro, 213 Verona – 347 7743212

Pit Stop
riparazioni a domicilio Dario Zovadelli
Verona – 327 1980798

Traguardo Volante
Via Cà di Cozzi, 10/A – Verona – 0458302389
Via Sabotino, 1/C – Verona – 045 8342500

Zanchi Claudio
Corso Cavour, 13/A Verona – 045 8005681

Biciclette in Valpadana

di Bepo Merlin

Falconara Marittima è una cittadina famosa soprattutto per ospitare l'aeroporto di Ancona. Tuttavia, a dispetto della raffineria che ospita a ridosso del centro, ha anche una spiaggia carina e ben attrezzata e un mare pulito. A Falconara alta c'è anche un bel castello.

Questo significa che Falconara non è esattamente in pianura e per questo,

come mi dice Gino, il titolare del bagno, poco adatta alle biciclette.

L'affermazione è di buon senso, come lo è Gino, ma c'è un ma. Intanto da Falconara passa la Via Flaminia, lungo il mare, parallela alla ferrovia e poi ci sono almeno altre tre vie parallele, lunghe un chilometro, che l'attraversano da nord a sud e sono praticamente piane.

I tratti di strada che le attraversano sono ripidi, è vero, ma si possono fare con la bici a mano come faccio io in questi giorni.

Il vero problema è che le Amministrazioni comunali hanno deciso che Falconara non è adatta alle biciclette e poco



adatta anche al turismo e, così, hanno fatto poco per quest'ultimo - come lamenta il solito Gino - e niente per le biciclette. Non ho visto una sola pista ciclabile e la maggior parte delle strade sono a senso unico.

Al contrario, nella vicina Chiaravalle, non solo ci sono tante piste ciclabili ma, addirittura, è stato inaugurato un monumento alla bicicletta in una piazza riqualificata. Chiaravalle è in pianura, è la facile obiezione. Sì, ma soprattutto a Chiaravalle c'è un'Amministrazione amica della bicicletta e questo fa decisamente la differenza.

Se anche l'Amministrazione di Falconara lo fosse, i ciclisti potrebbero circolare in tutta tranquillità come a Chiaravalle, magari sudando un po' di più.

TRAGUARDO VOLANTE
obiettivo ciclista

64 anni di esperienza,
al servizio del ciclista.

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

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

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

GRAND HOTEL

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

la macina

L'alimentazione naturale
una scelta quotidiana
per vivere meglio

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

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