



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

Anno XXVII-N.5
Contiene inserto redazionale

RUOTALIBERA

125



RUOTALIBERA numero 125 - rivista bimestrale - settembre/ottobre 2011 (anno XXVII n.5) - 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

Autunno sui pedali



INTERVISTA DOPPIA
Piano delle ciclabili, quale
rivoluzione?



**SETTIMANA
DELLA MOBILITÀ**
I resoconti delle iniziative



RACCONTI DI VIAGGIO
Europa
a misura di bici

Caspita, 2000! Ci siamo riusciti!

di Paolo Fabbri

Ci abbiamo provato inutilmente per due anni. Quest'anno ce l'abbiamo fatta e siamo riusciti a superare il numero magico dei 2000 iscritti. Siamo la prima associazione Fiab che ci riesce. Sembrava che anche questa volta sarebbe andata buca: a settembre mancava ancora un centinaio di iscrizioni... Poi il rush finale: la carica dei 101 e la sconfitta dell'assessore Crudelio De Mon (che aveva sequestrato i 101 ciclisti che ci mancavano convincendoli, lo sciagurato, - vedi Ruotalibera 124 - dell'inutilità dell'iscrizione)... De Mon ha perso e il merito di questo risultato è tutto dovuto ai volontari che regalano all'associazione voglia di divertirsi, tempo, fantasia, competenze... E dei soci, naturalmente! Mamma mia quanti! Grazie!
Tante adesioni sono il carbu-

rante dell'associazione che in questo segnale di consenso trova l'energia necessaria per tutte le iniziative - tante e belle, ce lo diciamo anche da soli - che ogni anno riusciamo a mettere in piedi. Guadagnando alle nostre battaglie visibilità e, evidentemente, anche considerazione e simpatia.

Siamo 2000: ci aiuterà ad ottenere di più per i ciclisti? A nostro favore gioca il



fatto che in tutto l'occidente l'attenzione all'ambiente, agli stili di vita attivi, alla mobilità sostenibile e alla bicicletta stanno diventando tendenza, moda. È questione di tempo e chi si ostina a pensare alla centralità dell'automobile e del motorino nella mobilità urbana dovrà ricredersi. Per questo in una città come la nostra, noi siamo l'avanguardia di un movimento destinato a vincere: in 2000 acceleriamo questo processo. Certamente più di quanto non ci sarebbe possibile se fossimo in 200! ... Noi, la

nostra crescita, siamo un segnale.

A ciascuno dei nostri soci il merito di far sentire un po' di disagio a tutti quelli che fino a pochissimo tempo fa si compiacevano di definire la bicicletta come un intralcio ...



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 3300 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, Paolo Merlin, Guido Dosso, Paolo Pigozzi, Marco Passigato, Giorgio Migliorini, Giannandrea Andreoli, Adalberto Minazzi.

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

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

Imparare dalla crisi



A scuola in bici... in Germania

LA GERMANIA LO INSEGNA:
SVILUPPO ECONOMICO E
MOBILITÀ SOSTENIBILE
NON SONO IN ANTITESI.



di Paolo Fabbri

Si fatica a parlare di bicicletta con tutto quello che sta succedendo al nostro paese. Eppure “la crisi - dice Sofri, Repubblica 30.9.11 - è la migliore, forse la sola, occasione per proporsi seriamente una conversione del modo di produrre e di consumare, dei modi di vivere”. La crisi, sostiene fra l’altro, ci fa guardare con altri occhi “le automobili ferme che abitano le città e ne sfrattano gli umani”. Certo, dice ancora nel suo articolo che non parla solo di mobilità, “occorre coraggio per affrontare dentro la crisi l’idea di un altro modo di muoversi, di abitare...” Si avvicinano le elezioni. Forse non solo quelle amministrative. Speriamo che questo coraggio qualcuno lo dimostri e ce lo chieda.

Se rivedere il nostro modo di produrre e di consumare - prima che di muoverci - presuppone una rivoluzione copernicana, chi va in Germania tocca con mano che un altro modo di crescere è comunque possibile. Infatti, se è vero che il PIL tedesco è quello che nel 2011 crescerà di più, è altrettanto vero che la Germania è il paese europeo che più di ogni altro si sta impegnando per la protezione dell’ambiente e del clima.

Molte le prove: dalla rinuncia al nucleare, al rispetto della tabella di marcia dell’accordo “20/20/20” (entro il 2020 riduzione del 20% delle emissioni dei gas-serra;

crescita al 20% del risparmio energetico e del 20% del consumo da fonti rinnovabili).

In quel paese anche le politiche di mobilità vanno nella stessa direzione. Emblematico il fatto che, patria di grandi fabbriche di automobili, la Germania (dati Euromobility 2009) sia l’unico paese europeo ad aver diminuito, fra il 2003 e il 2008, l’indice di motorizzazione (il numero di automobili per 100 abitanti): i tedeschi nel 2008 ne avevano 52 ogni 100 abitanti, noi italiani (i peggiori in Europa) 62.

Particolarmente significativo anche l’impegno assunto dalla Merkel (Ansa 30.05.08) di portare al 20% gli spostamenti in bicicletta in tutta la Germania entro il 2012.

Queste scelte - anche queste sulla mobilità - hanno inevitabili ricadute anche sulla qualità della vita delle persone.

A Berlino ho fotografato le biciclette dei bambini parcheggiate nelle rastrelliere accanto all’entrata di una scuola materna: i genitori ogni mattina accompagnano in bicicletta i loro piccolissimi. Poi proseguono, in bicicletta, per andare al lavoro ... a Berlino! dove i ciclisti sono un’infinità e dove è normale incontrare, mentre girano da soli e sempre in bicicletta, anche ragazzini di sette o otto anni!

Possano i nostri amministratori raccontarci che da noi tutto questo non è possibile per ragioni culturali. O magari sostenere, sfrontatamente, che ingorghi, inquinamento e sedentarietà sono il prezzo della modernità?

Queste scelte non hanno ricadute solo sulla qualità della vita dei cittadini, ma anche sul loro reddito. L’arretratezza “automobile centrica” di chi ci governa ad ogni livello e l’incredibile successione di tagli che hanno colpito il trasporto pubblico locale e il trasporto ferroviario si traducono in una vera e propria tassa pesantissima sulla nostra stupidità. La crisi la renderà ancora più pesante e ingiustificata.

A livello locale poco si può fare per contrastare i tagli delle varie finanziarie. Ma ci si può impegnare efficacemente per la mobilità sostenibile - “sostenibile” anche sotto il profilo economico - definendo una rete di corsie preferenziali che rendano più competitivo il trasporto pubblico. Progettando interventi seri a favore della bicicletta e dei pedoni. Soluzioni queste tutte a basso costo e ad alto rendimento. La crisi dovrebbe aiutarci e diventare, come dice Sofri, opportunità.

Le elezioni sono vicine. Riusciremo ad ottenere impegni precisi da tutti i candidati? Basterà?

Una valanga alle porte della città

ANCHE QUEST'ANNO CI SIAMO PRESI LA BRIGA DI CONTARLI: OGNI MATTINA PIÙ DI SEIMILA CICLISTI URBANI SOLCANO I PRINCIPALI VARCHI DELLA CITTÀ STORICA

di Luciano Lorini

Mattina del 22 settembre: il cielo è terso come non mai e il fresco mattutino si stempera velocemente al comparire del primo sole. Sono le sette e un quarto e ai varchi di ingresso in città, già addobbati di bandiere e manifesti, i volontari degli AdB stanno preparandosi, canotte gialle e borsette stipate di doni che nemmeno el musso de Santa Lussia, per l'annuale festeggiamento di chi, scegliendo la bici per gli spostamenti quotidiani, si "merita un premio", come recita lo slogan della manifestazione.

«Benvenuto!», «Buona giornata!», «Come va?». Alla splendida giornata di sole da cui l'autunno, anagraficamente maturo, ancora si tiene lontano, i ciclisti, di per sé già lieti nell'animo, quest'oggi aggiungono il piacere di un'accoglienza sorridente, con un saluto cordiale, spontaneo, generoso.

C'è anche un piccolo dono: il consueto cioccolatino per addolcire il tragitto. Non può infine mancare la rivista: è sempre opportuno diffondere il "ciclopensiero".

E' la Giornata Europea senz'Auto, un momento di riflessione durante il quale, in tutta Europa, cittadini e istituzioni si interrogano sulla Mobilità Sostenibile, alla ricerca delle possibilità ancora inesprese e dei miglioramenti alle politiche e agli interventi già in essere.



Il varco di Ponte Garibaldi

Anche l'Italia sta camminando, non c'è dubbio, sebbene la velocità e il "coordinamento motorio" siano decisamente migliorabili. Il discorso varia ovviamente da città a città: visto il silenzio veronese, a smuovere un po' le acque (e le coscienze) ci pensano i gruppi dei vivaci e colorati volontari AdB, che accolgono i ciclisti ai dieci varchi di ingresso al Centro Storico (tutti i Ponti, dallo Scaligero all'Alvardi, i Portoni della Bra, il sottopasso di Viale Piave e Corso Milano). E che, in mancanza di censimenti ufficiali li contano.

Ahi ahì, sono in leggero calo (-0.8%). Ciò probabilmente è dovuto alle situazioni contingenti della viabilità (vedi Ponte Nuovo o Via del Pontiere, non monitorata quest'anno), che spesso penalizzano, se non addirittura annientano il traffico ciclabile.

Come già nel 2010 i ciclisti hanno ricevuto un questionario. Si intitola "RACCON-TACI" ed è stato distribuito dalla FIAB in tutte le città italiane. Si tratta di una indagine ad ampio spettro per tracciare l'identikit del ciclista urbano, registrarne le abitudini, individuarne i problemi e raccogliarne le attese.

E' anche un modo per dare risposta al bisogno di ascolto che i ciclisti continuamente ci manifestano. Il questionario avrà una valenza nazionale e i dati risultanti, elaborati sia in forma complessiva sia aggregati per provincia, potranno restituire indicazioni utili ad orientare le attività delle varie associazioni.

Un resoconto delle metodologie utilizzate e dei risultati scaturiti verrà pubblicato da FIAB in un prossimo "Quaderno" tecnico della collana Gallimbeni.

Sono scesi in ...strada

CIRCA CENTO I VOLONTARI SCHIERATI PER LA "PREMIA IL CICLISTA"

Con gli AdB ad intercettare i ciclisti ai varchi della città storica e gli studenti delle scuole superiori ad invadere Piazza Bra con la loro allegra bici-manifestazione, la Giornata senz'Auto di Verona è trascorsa davvero all'insegna della mobilità sostenibile. Un risultato che, da parte nostra, non sarebbe stato possibile senza le decine di volontari che in occasioni come questa prestano il loro tempo con impegno ed efficacia.

Tra il 20 e il 21 settembre erano circa 100 disseminati ai varchi della città. Per ringraziare tutti ne abbiamo voluto conoscere tre dei cinque che si sono alternati al punto di controllo di Ponte Nuovo.

Elisabetta Castellani è una socia iscritta da molti anni, di professione microbiologa, ora in pensione: "Per la verità non faccio molto altro durante l'anno per l'associazione, però queste iniziative mi piacciono molto perché sono concrete.

E' un'esperienza umana significativa, seppur limitata, perché vedi un ritorno dall'altra parte: chi non si ferma al nostro invito in genere è perché va davvero di fretta o perché la strada è pericolosa e non consentirebbe di farlo".

Donatella Martelletto, di professione ar-



Volontari in azione a Ponte Nuovo

chitetto, è invece al suo primo anno da socia: "Conosco gli AdB da molto tempo ma solo da poco ho deciso di dare il mio contributo economico, di numero e di idee.

Il fatto è che oltre al lavoro e alla famiglia sono attiva anche in Emergency, dunque il tempo è poco. Stamattina ho notato con piacere che ci sono ancora genitori

che accompagnano a scuola i figli in bici. Le macchine a volte ci strombazzavano, in centro ci sono ancora molti punti pericolosi". Appartiene invece alla schiera dei soci senior Stefano Picotti, insegnante, iscritto da più di 10 anni. "Lo faccio da tanto tempo, ed è sempre bello constatare che molti ciclisti ci incoraggiano a continuare" dice.

Commento ai dati

	VARCO	2009	2010	2011	% sul 2010
1	Castelvecchio	1.059	864	1.041	20%
2	Ponte della Vittoria	750	868	787	-9%
3	Ponte Garibaldi	496	540	504	-7%
4	Ponte Pietra	392	181	185	2%
5	Ponte Nuovo	734	777	591	-24%
6	Ponte Navi	604	587	661	13%
7	Ponte Aleardi	367	377	372	-1%
8	Portoni della Bra'	821	725	827	14%
	TOTALI	5.223	4.919	4.968	1,0%
9	Viale Piave	563	1.093	855	-22%
10	Corso Milano	399	365	506	39%
	TOTALI	6.185	6.377	6.329	-0,8%

Si può dire che il numero dei ciclisti contati si mantiene sostanzialmente sui livelli dell'anno scorso.

Rispetto all'edizione 2010 quest'anno mancano infatti all'appello due varchi su cui non sono stati attivati i consueti punti di controllo: quello di Via del Pontiere, data la recente rivoluzione viabilistica che ha trasformato la strada, e quello di Volto Cittadella, essendo diventata la strada una corsia preferenziale chiusa alle biciclette.

Tutti i dati sono stati consegnati all'amministrazione comunale affinché prenda atto della grande rilevanza della mobilità ciclabile (parliamo di accessi e uscita dalla città storica ma per forza di cose non possiamo monitorare anche tutto il traffico inter-quartierale) e prenda tutte le misure per accompagnare e favorire questo sviluppo.



Bike pride

VARIOPINTA SFILATA DI CATEGORIE PROFESSIONALI PER LA PRIMA EDIZIONE DI INBICIANCH'IO, LA MANIFESTAZIONE CHE METTE IN SCENA IL NOSTRO ORGOGLIO DI CICLISTI

di Francesca Gonzato

Quando arriva la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile gli Amici della Bicicletta di Verona si scatenano e mettono i pedali alla loro fantasia: dopo quattro vivaci edizioni di maratona oratoria sulla bicicletta quest'anno sabato 17 settembre hanno dato vita a INBICIANCH'IO, festoso invito alla cittadinanza a scegliere la bici per spostarsi in modo veloce, salutare, sostenibile.

A testimoniare il loro "bike pride", a mostrare cioè alla città il loro orgoglio di aver scelto un modo giusto di effettuare gli spostamenti quotidiani, si sono succedute tante categorie di ciclisti urbani. A intervalli di 15-20 minuti, guidati da un nostro socio, i vari gruppi hanno compiuto un giro di mezz'ora per il centro. Tutti indossavano una pettorina gialla con la scritta "Inbicianch'io" che li rendeva ben visibili a veronesi e turisti incuriositi dai ripetuti passaggi per le vie cittadine.

Chi è stato al nostro gioco? Cominciamo col dire che il gruppo di gran lunga più numeroso è stato quello degli insegnanti,

arricchito dalla disinvolta presenza di tre studenti che si sono aggiunti per niente intimiditi da siffatta compagnia.

Non pochi i professionisti che hanno risposto all'appello: avvocati, architetti, medici, ingegneri. E poi non sono mancati gli assistenti sociali, i dipendenti

ospedalieri, i musicisti e i bancari.

Il gruppo più allegro e animato? Si potrebbe dare il primo premio ex-aequo agli attori e ai ferrovieri: variopinti e indisciplinati i primi, impeccabili nella loro divisa ma esuberanti e chiassosi i secondi, che si sono fatti largo tra auto e pedoni



coi loro potenti fischiotti.

Una categoria molto, molto originale? Gli studenti di cinese col loro insegnante, anch'essi ben riconoscibili grazie a copricapi, sete, cinture ricamate, tutto rigorosamente "made in China".

Un gruppo davvero significativo è stato quello dei nonvedenti, organizzato in collaborazione con l'Unione Italiana Ciechi: hanno partecipato pedalando su tandem guidati da soci AdB ed hanno talmente apprezzato l'esperienza da chiedere di poterla ripetere ogni tanto.

Altre tre categorie molto interessanti: gli immigrati, a rappresentare il loro variegato mondo di nuovi cittadini veronesi; gli autisti ATV, che vogliamo alleati nella grande sfida di liberare le strade cittadine dall'eccesso di auto private; gli amministratori comunali e provinciali, di destra e di sinistra, a testimoniare che la bici è davvero trasversale.

Volete sapere quale gruppo ha impiegato il tempo più lungo a percorrere il circuito previsto? Quello dei pensionati. Non pensate che abbiano ceduto alla stanchezza, la ragione è un'altra: da fedeli seguaci della filosofia "slow bike" si sono fermati a bere un bianco al bar!

A noi pare che la prima edizione di "Inbicianch'io" si sia chiusa con un bilancio davvero positivo: tanti partecipanti, tanta attenzione intorno al nostro banchetto in via Roma, tante nuove iscrizioni all'associazione, un buon interesse da parte dei media. All'anno prossimo allora, ancora più fantasiosi e numerosi a testimoniare che la bici fa bene a chi la usa e a tutta la città.

Nella pagina a fianco: in alto il gruppo ferrovieri, sotto i medici.

A lato: gli studenti di cinese e gli insegnanti.

Novità 2011

Inbicianch'io è la novità introdotta quest'anno dagli Amici della Bicicletta di Verona per celebrare la Settimana europea della mobilità sostenibile.

Si tratta di una sorta di ciclostaffetta cittadina dedicata a categorie professionali: ogni quarto d'ora da via Roma parte un gruppo di almeno 5 elementi appartenenti ad una precisa categoria (architetti, avvocati, insegnanti, politici, studenti, immigrati, bancari, e via dicendo). Guidati da socio AdB fanno un giro del centro storico della durata di circa 15-20 minuti.

All'arrivo foto ricordo e stretta di mano.

L'idea è mutuata da Padova dove l'iniziativa, là organizzata dal Comune, ha riscosso un bel successo. L'itinerario proposto ha anche una valenza turistica.



Idee in “mobilità”



CON LA CRISI DELLE FINANZE LOCALI FILOBUS E BIKE SHARING SONO LE ULTIME CARTE CHE VERONA SI PUÒ GIOCARE IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO. VIETATO SCIUPARLE

di Marco Passigato
collaborazione di Michele Marcolongo

L'attesa per alcune opere di mobilità pubblica, come filobus e bike sharing, è tanta e tale che si rischia di perdere di vista quello che in fondo è il nodo essenziale: come si inseriranno queste opere all'interno del sistema della mobilità cittadina e provinciale?

Quali obiettivi vogliamo e possiamo centrare con questi strumenti?

Alcuni interessanti spunti di riflessione sono stati forniti il 19 settembre scorso nell'incontro "Arrivare ogni giorno a Verona senz'auto" svolto dall'Università di Verona nell'ambito della **SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**.

Marco Passigato, mobility manager dell'ateneo scaligero ha osservato che il 18% dei dipendenti dell'Università e il 25% degli studenti risiede nei comuni di prima cintura, pertanto il tema delle alternative agli spostamenti in auto ha forte attinenza con il mondo universitario.

Ilaria Segala, giovane presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Verona, ha sottolineato le debolezze della politica, locale e nazionale, incapace di migliorare una si-

tuazione della mobilità drammaticamente sbilanciata a favore dell'auto.

Con l'aggravante di un trasporto pubblico che sta soffrendo di una pesante crisi di finanziamento.

Ecco allora che sarebbe di vitale importanza programmare e pianificare bene quei pochi interventi, ma secondo Arnaldo Toffali, presidente dell'Ordine degli Architetti di Verona, è proprio in questo passaggio che il sistema politico locale arranca, trovandosi più spesso a rincorrere le trasformazioni del territorio piuttosto che anticiparle e guidarle.

E questo vale anche per interventi poco onerosi come la riduzione dell'accessibilità al centro storico e la promozione dei mezzi elettrici. In questo modo ci rimettiamo in salute e sicurezza stradale.

A sentire Guido Zanderigo, della direzione sviluppo commerciale di Atv, filobus e bike sharing sono carte da giocare davvero nel migliore dei modi, anche perché rischiano di essere le ultime: gli anni '80 e '90 hanno visto realizzare le tramvie moderne in Europa, nella nostra regione i tram di Mestre e Padova, ha spiegato

Zanderigo, e il filobus di Verona sarà una delle ultime spese in quanto la recessione sta travolgendo tutto. Uno dei principali banchi di prova sarà la capacità di migliorare la velocità commerciale del trasporto pubblico che a Verona si attesta attorno ai 13,5 km/h, troppo bassa per essere competitiva.

Eppure le buone pratiche non mancano: Sabrina Tropea, del settore Trasporti della Provincia di Bologna, ha parlato del sistema ferroviario metropolitano della Regione Emilia Romagna, a cui di recente sono state aggiunte 16 nuove stazioni di cui 8 nel Comune di Bologna. Attualmente la ferrovia metropolitana risolve 77 mila spostamenti giornalieri soltanto a Bologna, e c'è l'obiettivo di arrivare presto a 100 mila, anche curando l'accessibilità delle stazioni a pedoni, biciclette e disabili. Il bike sharing, in fase di forte espansione, sarà presto esteso anche alle stazioni dei comuni adiacenti al capoluogo. Comuni come San Giovanni in Persiceto, che presentano già un elevatissimo tasso di mobilità in bici, attorno al 50%, verranno ulteriormente spinti verso questa direzione. Bruno Carli, dirigente della Direzione Mobilità della Regione Veneto, ha assicurato che sotto questo profilo c'è la massima attenzione anche in Veneto, almeno nel comparto regionale orientale dove recentemente sono stati acquistati 22 treni a funzione locale e altri sono stati noleggiati dalle Fs. Certo che il periodo attuale è caratterizzato da pesanti tagli ai bilanci del trasporto pubblico...

Paciclica, una settimana di Bici & Pace

20 SOCI VERONESI HANNO RAGGIUNTO PERUGIA IN SELLA PER PARTECIPARE ALLA MARCIA DELLA PACE

di Guido Dosso

Paciclica, sintesi di Pace e Bicicletta, è una manifestazione ideata alcuni anni fa da Massimo Braghini della Fiab di Brescia: si raggiunge Perugia in bicicletta per partecipare alla Marcia della Pace Perugia-Assisi.

Il lungo percorso e la fatica simboleggiano quasi la difficoltà per il mondo di raggiungere e diffondere la pace e la giustizia tra gli uomini. Quest'anno ricorrevano 50 anni dalla prima Marcia della Pace ideata da Aldo Capitini e l'idea di raggiungere Perugia in bicicletta ha contagiato molti amici della Fiab di tante parti d'Italia: è bello pensare alle numerose traiettorie di ciclisti che nella settimana dal 19 al 25 settembre hanno percorso con differenti lunghezze gran parte dell'Italia, tutti diretti a Perugia, ideale centro spirituale della nazione. Noi veronesi siamo partiti in 19 da Piazza Bra alle 9 del mattino di martedì 20, ben equipaggiati per il lungo tragitto. In due tappe abbiamo attraversato tutta la Pianura Padana dai Lessini agli Appennini, da Verona a Forlì, percorrendo strade secondarie e piste ciclabili, attraversando centri abitati di notevole interesse, uno per tutti Bagnacavallo con le sue piazze e il mercato ovoidale.

Lasciata Forlì abbiamo imboccato la valle del Bidente pedalata dopo pedalata.

Siamo arrivati in cima al Passo della Calla a m. 1300 circa (con un dislivello reale di 1.700 metri) al centro del Parco delle Foreste Casentinesi. Poi una lunga discesa fino a Stia e meritato riposo. Da Stia che si trova sull'Arno, appena sgorgato dal Falterona, siamo andati a Bibbiena e saliti alla Verna a visitare il Santuario di San Francesco, scendendo poi verso la valle del Tevere verso Anghiari e Città di Castello: è stata la seconda dura tappa di



Il gruppo davanti alla basilica di San Francesco. Sotto: al Passo della Calla

montagna con dislivello complessivo di circa 1.000 m. Da Città di Castello, seguendo il Tevere lungo strade secondarie, nelle prime ore del pomeriggio siamo arrivati a Perugia: la salita finale per raggiungere il nostro alloggio è tosta.

Nel pomeriggio, lasciati i bagagli in albergo, discesa a Ponte San Giovanni incontro emozionante con le altre delegazioni di ciclisti da tutta Italia: in quel momento tutta la stanchezza sembrava sparita per fare posto solo alla gioia di essere in tanti a testimoniare il nostro impegno per la Pace.

La domenica mattina con bici e bagagli abbiamo percorso lentamente tutto il tragitto da Perugia ad Assisi immersi nella marea multicolore e festante delle oltre

200.000 persone affluite da ogni parte d'Italia, raccogliendo applausi e incoraggiamenti. L'arrivo con le nostre bici davanti alla Basilica di San Francesco è stato un momento unico, difficile descrivere l'emozione: eravamo giunti alla meta del nostro viaggio, dopo aver percorso ben 520 km e oltre 3.000 m di dislivello, quasi non sentivamo più la stanchezza per il lungo sforzo fatto, il nostro animo era sereno ed eravamo lì a testimoniare un impegno grande per la Pace. Nel pomeriggio caricate le bici sul bus, siamo ritornati a Verona. Era la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile e le iniziative Fiab sono state una fantastica interpretazione dei diversi tipi di mobilità, oltretutto rispettose dell'ambiente.





Ciclabili, sarà vera rivoluzione?

IL NUOVO PIANO DI RETE PROMETTE TANTO MA CONVINCIE POCO. GIRIAMO TUTTI I NOSTRI DUBBI A DUE DEI PROTAGONISTI DEL DIBATTITO IN CONSIGLIO COMUNALE.

di Michele Marcolongo

Non è difficile spiegare il nuovo Piano della rete Ciclabile di Verona, contenuto all'interno del Piano degli Interventi da poco approvato in Consiglio comunale: basti dire che in qualsiasi punto della cartina si poggia un dito, si trova una pista o un itinerario razionalmente collegato con il resto della viabilità ciclabile.

Il Piano presenta anche delle ottime soluzioni per collegare i parchi, compresi quelli non ancora attuati come il Parco della Spianà, e quartieri. Il problema è che questo piano stride con l'esperienza quotidiana del ciclista urbano, che nella nostra città non ha vita facile.

Più difficile, infatti, è spiegare come tutto questo ben-di-Dio sia concretamente realizzabile, in quali tempi e con quali modalità. Stando al Piano, si dovrebbe arrivare ad avere a Verona ben 242 chilometri di piste ciclabili, a fronte dei 73 attualmente calcolati come esistenti, con una spesa di diverse decine di milioni di euro.

Da dove si dovrebbe tirare fuori tutto questo denaro? Da che giorno il ciclista veronese avrà finalmente vita facile?

Come avevamo anticipato nello scorso numero, la proposta di una grande rete ciclabile non è nuova: già nel '99 la giunta Sironi aveva predisposto un grande piano, con la promessa di investire ben 13 miliardi delle vecchie lire sulle bici. Poi però non se ne fece niente.

Ad avviso dell'Associazione, il guaio di queste proposte, che sono appunto dei masterplan, dei piani di massima, è che non prevedono la progettazione di dettaglio (che la legge invece affida ai Piani del Traffico, Put e Pgtu, che tuttavia a Verona mancano da anni), e rischiano di rimanere a livello di impegni politici.

Tanto più che tra le opere già programmate e finanziabili con i proventi attesi dal Piano degli Interventi (quantificati in circa 140 milioni di euro) la mobilità ciclabile non risulta ricevere un impulso così significativo.

Per fare un esempio, nel Piano delle ciclabili esiste una soluzione per via Cesiolo, da tempo indicata come unica alternativa alla trafficatissima via Mameli, ma le opere già programmate non contemplano nessun intervento in questo ambito.

Chiediamo allora lumi a due protagonisti del dibattito in Consiglio comunale: da una parte Orietta Salemi, consigliera comunale del Partito Democratico, a cui si deve la presentazione di un ordine del giorno teso ad impegnare la giunta a investire almeno il 5% dei proventi del Piano degli Interventi (cioè 7,5 milioni, nella migliore delle ipotesi) nello sviluppo della mobilità ciclabile, e dall'altra parte all'assessore all'Urbanistica e vicesindaco Vito Giacino, a cui si deve il fatto di aver recepito la proposta del 5%.

Le domande che abbiamo rivolto loro sono le seguenti:

- 1) *Già la Sironi nel 1999 aveva predisposto un grande Piano della Rete Ciclabile, che però è rimasto sulla carta. Che cosa ci assicura che anche il nuovo Piano non farà la stessa fine?*
- 2) *Si tratta di un piano ambizioso: 242 km di piste ciclabili per un controvalore di svariate decine di milioni di euro. Come intendete finanziarlo visto che la mozione bipartisan prevede di destinare il 5% dei proventi del P.I., pari, nella migliore delle ipotesi, a 7,5 milioni?*
- 3) *La rete ciclabile prevista è tanto vasta da far perdere il senso delle priorità e dei tempi di realizzazione che solo il Piano del Traffico (Put) può stabilire. Perché l'amministrazione non ha ancora approvato il Put malgrado fosse indicato come una delle priorità previste nel programma del Sindaco?*
- 4) *Con la crisi economica e la crisi del trasporto pubblico, la bicicletta resta l'alternativa valida più economica. Condividi questa considerazione? L'amministrazione si sta muovendo coerentemente a questo?*

Nella pagina successiva la risposte.

GIACINO: "UN PIANO DI RIFERIMENTO ANCHE PER IL FUTURO"

1. Il Piano è un progetto di grande spessore. Per la prima volta il Comune di Verona si dota di uno strumento per creare sinergia fra i singoli progetti, affinché siano tasselli utili a creare una rete strutturale di percorsi-piste ciclabili. Non può finire in un cassetto perché prende in esame e soddisfa le più svariate esigenze. Sono previsti tutti gli itinerari sovracomunali come la famosa ciclopista del Sole e la Via Claudia Augusta. Grande valenza viene data alle piste ciclabili nello spazio urbano affinché con il tempo siano creati dei corridoio privilegiati per i ciclisti, così che possano andare da un quartiere all'altro in tutta sicurezza e tranquillità. Sono poi indicati i percorsi turistico-sportivi in funzione dei parchi e delle valenze storico architettonico-ambientali, di cui il nostro territorio abbonda. Infine abbiamo armonizzato i sistemi costruttivi per le piste, creando un Abaco, un manuale tecnico per tutti gli operatori del settore.

2. Le cifre messe in gioco sono importanti, è impensabile per qualsiasi Amministrazione poter realizzarle in modo simultaneo. In ogni caso fra le opere pubbliche chieste dai cittadini ed inserite nel Piano degli Interventi, tantissime riguardano il potenziamento della mobilità ciclistica. Il Piano della rete ciclabile sarà per le Amministrazioni uno strumento che permetterà di poter valutare le priorità fra quelle individuate dal Piano stesso, o altre che dovrebbero rivelarsi tali in futuro.

3. Il piano della rete ciclabile individua priorità e criticità nello spazio urbano e nel paesaggio aperto. Individua le criticità ed i punti neri delle attuali percorrenze. Individua per ogni circoscrizione gli interventi puntuali necessari a completare, migliorare e valorizzare le piste ciclabili di cui oggi i cittadini possono usufruire. Le indicazioni sono già allineate e recepi-



scono le direttive contenute nella proposta del nuovo Pgtu che il Settore Mobilità e Traffico, presieduto dall'assessore Corsi, sta valutando ed esaminando.

4. L'aver previsto per la prima volta un piano di tale valenza e spessore ed aver previsto tantissimi interventi di opere pubbliche legati al sistema della ciclabilità sono azioni che parlano da sole e che testimoniano l'importanza strategica della bicicletta.



SALEMI: "OCCORRE UNA VERA VOLONTÀ POLITICA"

1. Il pericolo esiste perché il Piano degli Interventi è uno strumento urbanistico e non viabilistico. Se l'amministrazione vuole davvero passare dalle intenzioni ai fatti deve cominciare a mappare le criticità e studiare approfonditamente i flussi di traffico della città e del suo hinterland; fotografare le abitudini dei suoi abitanti, in poche parole, deve dotarsi di uno strumento tecnico viabilistico come il Piano generale traffico Urbano che, malgrado gli annunci, ancora manca.

2. Do atto all'amministrazione di avere accolto, tra tanti, troppi emendamenti bocciati, l'ordine del giorno presentato dal Pd che prevede appunto di riservare almeno il 5% degli introiti del Piano degli Interventi allo sviluppo della rete ciclabile. Era il minimo che si potesse fare per avere almeno la garanzia di un concreto, se pur piccolo, intervento a favore della ciclomobilità.

Ma in regime di scarse risorse pubbliche ci sarebbe molto altro da fare: stabilire una lista delle priorità, ipotizzare cofinanziamenti, stipulare accordi con gli altri enti locali, intercettare fondi europei. Insomma, mettere in atto una reale volontà politica.

3. A questa domanda dovrebbero rispondere il sindaco Tosi e l'assessore Corsi: siamo quasi a fine mandato e sono troppe le cose che, a dispetto dei proclami iniziali, non sono ancora state realizzate. Una risposta concreta ed efficace ai pro-

blemi del traffico e dell'inquinamento sarebbe dovuta passare dalla redazione celere del Pgtu nel quale si sarebbe dovuto inserire un Piano della Mobilità ciclistica comunale, con interventi pianificati e tempi certi per sviluppare una rete ciclabile organica e integrata con il sistema di trasporto pubblico e servizi degni di una città moderna.

4. Da associata Fiab non posso che condividere questa affermazione.

Ma è con amarezza e rammarico, percorrendo giornalmente, per motivi professionali, la città, che constato una condizione viabilistica sempre più caotica, sempre meno attenta e rispettosa dell'utente debole e sostanzialmente improntata all'uso dell'auto privata.

Verona è ingessata nel suo traffico, svilita nella sua bellezza artistica dalle auto che sostano ovunque, specie nelle piazze del centro storico o dei quartieri limitrofi, destinati ad aree parcheggio o dormitorio.

Verona Sud tra fiume, industrie, canali e autostrade

BUONE IDEE PER IL SUD, ALCUNI DIFETTI ESECUTIVI, TANTE POSSIBILITÀ ANCORA INESPRESSE

di Luciano Lorini

Il territorio

Con i suoi 3.310 ettari di superficie, la 5^a Circostrizione è la seconda per ampiezza nel nostro Comune (ne ricopre il 16,7%) dopo l'8^a. Delimitata da viale Piave - via Roveggia e dalla Ferrovia a Sud-Ovest e dalle anse dell'Adige a Nord/Nord-Est, si estende intorno al Borgo Roma, includendo la ZAI, Tomba e Tombetta, i quartieri di Polidore e Primo Maggio, Pestrino, Palazzina, Sacra Famiglia fino a Ca' di David, con le estremità di Fracazzole, Genovesa e La Rizza. E' una tra le zone più popolate di Verona (dopo quella Ovest), con oltre 37.000 abitanti (il 14,1% del totale) per 17.600 famiglie.

Come siamo messi?

La situazione è paragonabile alla media degli altri quartieri: anche qui la richiesta di ciclabilità è alta e l'uso della bici comunque diffuso, nonostante alcune condizioni non siano esattamente favorevoli. Bisogna riconoscere che, considerando le infrastrutture presenti, non mancano alcune buone idee, che regalano al quartiere un discreto livello di servizio. Al lungo asse che lo attraversa da Nord a Sud si aggiungono, sebbene molto frammentari e

Particolare della pista di Via Legnago



Pista senza ritorno verso il piazzale dell'Ospedale: che sia scaramantico?

incompleti, un paio di itinerari trasversali, che fungono da collegamenti con le piste di via Legnago e via Palazzina. Lo stesso dicasi per la pista che dalle Grazie raggiunge le scuole di Ca' di David: abbastanza funzionale e fruibile, specialmente dopo la recente risistemazione del passaggio sotto l'autostrada. L'intero territorio si presenta comunque un po' isolato, vuoi per ragioni morfologico-strutturali (il Fiume, la Ferrovia, viale del Lavoro), vuoi per alcune carenze viabilistiche che non rispondono alle esigenze di connessione con i quartieri della confinante 4^a Circostrizione. Le direttrici possibili sulle quali lavorare sono almeno tre: via Torricelli - viale del Commercio, viale dell'Industria con l'esistente su via Po - via Bacchiglione e l'esistente su viale dell'Agricoltura con via Scopoli, verso il quartiere Golosine. Di via Torricelli abbiamo già parlato nello scorso numero e percorrerla in direzione opposta

non ci fa certo cambiare il giudizio, che resta pessimo. Eppure questa come le altre proposte sono elementi fondamentali per connettere Santa Lucia e Borgo Roma, specialmente se si osserva che la ZAI è percepita come territorio off-limits per le biciclette (sebbene la distanza dal centro sia paragonabile a quella di altre zone, ben più appetibili) mentre, considerato l'alto numero di insediamenti lavorativi è proprio qui che si dovrebbe insistere per migliorare la situazione ciclabile al servizio del traffico pendolare.

Le piste

L'infrastruttura principe della 5^a Circostrizione è la ciclabile che da viale Piave porta all'Ospedale di Borgo Roma, costeggiando i Magazzini Generali fino a Santa Teresa, e addentrandosi nel tessuto del quartiere lungo via Volturmo e via San Giacomo. E' una dorsale efficace dal punto di vista tra-

sportistico che ha senz'altro contribuito in modo importante allo sviluppo delle potenzialità ciclabili di Borgo Roma. La valutazione del tracciato è quindi senz'altro positiva nel complesso, tuttavia l'opera non è esente da difetti: ci dispiace infatti dover riportare le solite "distrazioni" progettuali o quei piccoli difetti esecutivi che ne impediscono una valutazione pienamente positiva (alcuni dettagli al punto seguente). Sostanzialmente tutte le attese si concentrano sul completamento degli itinerari citati: quelli interquartierali verso Santa Lucia / Golosine, quelli di connessione alle direttrici Sud di via Palazzina e via Legnago e il collegamento delle tratte esistenti sul percorso verso Ca' di David. Anche verso il Centro si potrebbe ipotizzare qualcosa (si veda nel riquadro).

I punti neri

Nella nostra lista di rilevazioni dedotte dalle interviste ai ciclisti (che abbiamo ormai capito essere concentrata maggiormente sulle criticità dei percorsi del Centro cittadino) si riportano solamente alcune segnalazioni per via Basso Acquar e viale Piave (33° posto), ZAI (44°), via Roveggia (50°), via Scuderlando e via Tombetta (60°). A questi punti neri "ufficiali" se ne aggiungono però diversi altri, che è facile rilevare compiendo un rapido giro ricognitivo. A titolo di esempio: la segnaletica (specie orizzontale) migliorabile; alcuni attraversamenti tortuosi; paletti piantati in mezzo alla pista; la mancanza di scivoli sui marciapiedi in punti importanti (come all'incrocio tra via Villa Glori e via Volturno, dove le mamme provenienti dall'asilo Aporti faticano a salire in ciclabile); la pista su Piazzale Scuro, verso l'Ospedale che non prevede possibilità di ritorno (che sia scaramantico?); il tratto che connette via San Giacomo con lo stesso piazzale dell'Ospedale, non segnalato (se lo si sa è comodissimo, se no ci si accoda sul marciapiedi al semaforo). Sono le solite piccole cose, molto spesso davvero evitabili, per le quali basterebbero solo un pizzico di impegno e attenzione in più...

Cassonetti lungo la pista



		Sottotipo	Totali		
			Comune	5^ Circoscriz	
Classificazione	Sicurezza	Pista	34.660 m	7.320 m	21%
		Corsia	11.175 m	580 m	5%
	Tipologia	Ciclabile	13.370 m	1.680 m	13%
		Contigua	12.475 m	-	0%
		Promiscua	19.340 m	6.120 m	32%
		Preferenziale	530 m	100 m	19%
		Controsenso	-	-	-
	Direzione	ZTL	2.370 m	-	0%
		Monodirezionale	14.275 m	820 m	6%
		Bidirezionale	34.080 m	7.080 m	21%
Valenza	Urbana	42.705 m	6.200 m	15%	
	Extraurbana	2.000 m	-	0%	
	Naturalistico/Parco	1.950 m	-	0%	

VERSO IL CENTRO

Al momento tutto ruota intorno alla pista di viale Piave, unico vero connettore al Centro per la zona Sud della città. L'itinerario è un'evidente indicatore del successo di una proposta, quando questa si presenta accettabile dal punto di vista della sicurezza e della comodità; ricordiamo infatti che il 22 settembre, al varco di viale Piave sono stati contati circa 850 passaggi di ciclisti (lo scorso anno quasi 1.100, più che a Castelvecchio!).

Certamente sono il risultato della confluenza di tutta la ciclabilità delle Circoscrizioni 4^a e 5^a ma ugualmente questo dato mostra un volume importante, specchio di una richiesta che, appena trova qualche sbocco, si esprime copiosa. Bisognerebbe tenerne conto, magari estendendo le possibilità. Perché non aprire un secondo canale di collegamento lungo Basso Acquar, fino a via Del Fante e alle nuove future passerelle di ponte San Francesco? Spazio ce n'è da vendere e, con un po' di fantasia, si potrebbero escogitare percorsi pure piacevoli (non dimentichiamo che siamo lungo l'Adige e che l'area attorno alla breccia Cappuccini è vasta e pressoché "selvaggia").

Questa soluzione avrebbe tra l'altro l'effetto di liberare dall'isolamento la zona di Tombetta, creando uno sfogo al flusso ciclabile proveniente da San Giovanni e Palazzina (attualmente interrotto all'ingresso in quartiere). E' un'ipotesi molto concreta, da valutare con attenzione, impegnandosi per concretizzarla in tempi brevi.

NEL TEMPO LIBERO

Il Parco San Giacomo è qualcosa di veramente splendido e da solo vale un ottimo punteggio per tutto il quartiere. Sempre straripante di cittadini a tutte le ore di ogni giorno, rappresenta davvero una valvola di sfogo per tutta la zona Sud.

E' una struttura (ci piace dirlo) di respiro europeo, vero esempio di parco cittadino, risposta al degrado e segno di un'attenzione alla qualità della vita che ci piacerebbe vedere replicato altri punti della città con la medesima filosofia.

Riposo, incontro, lettura, gioco, sport, passeggiate: ogni attività è benessere in un'area vasta, curata e protetta come questa. Ovvio che i cittadini ne gustino tutto il piacere, custodendo con cura (è bello riscontrarlo) questo tesoro comune, vera ricchezza per tutti.

Qualche passeggiata lungo i campi verso Ca' di David o piccoli sconfinamenti verso il Pestrino e il Parco dell'Adige Sud (attenzione al traffico) completano un'offerta di piaceri intra-moenia sostanzialmente ridotta per questa zona della città.

di Luciano Zamperini



Pedalarare d'inverno

I CONSIGLI PER NON RINUNCIARE ALLA BICICLETTA NEMMENO CON IL FREDDO. PRIMA DI TUTTO L'ILLUMINAZIONE.

Di questi tempi a dirci che è inverno, più che la temperatura mi pare siano gli addobbi natalizi. Le giornate si sono sensibilmente accorciate e girare in bici diventa per molti un qualcosa "da non fare". Eppure basterebbe tanto poco.

Per il freddo è naturale: si aggiunge quanto basta per restare ben caldi. Per il buio invece bisogna adottare qualche provvedimento in più. Ecco qualche semplice accorgimento per non abbandonare in garage la nostra bici.

La prima regola fondamentale è vedere e farsi vedere. L'una non deve escludere l'altra. Ci dovremo necessariamente attrezzare di un efficace sistema di illuminazione, adeguato almeno per guidarci attraverso le asperità delle nostre strade. Il sistema migliore, perché più semplice ed ecologico, è costituito da una buona dinamo.

Quella tradizionale, più economica e leggera, funziona bene e svolge il suo compito egregiamente a condizione che sia ben centrata sulla ruota e che la lampada

in dotazione sia del voltaggio corretto. Va benissimo per brevi od occasionali trasferimenti.

Quella al mozzo ha il pregio di essere ben più potente. Integrata da accumulatori mantiene accese le luci per qualche minuto anche in caso di sosta. Poco più pesante e costosa è indispensabile nei tragitti più impegnativi, lunghi o fuori dei centri abitati.

Sistemata l'illuminazione "attiva" non trascuriamo quella rifrangente, certamente non meno importante al fine di essere ben visibili: una bella serie di catadiottri: due di colore arancio per ogni ruota ed altrettanti per ogni pedale; uno rosso posteriore.

Questa è la minima dotazione obbligatoria per legge. Volendo potremmo aggiungere anche una raggiatura luminescente e bande bianche laterali riflettenti per ogni pneumatico.

E per noi? Anche se non è obbligatorio in città, ma solo nelle gallerie e fuori dei centri abitati, noi indosseremo prudentemente un bel gilet ad alta visibilità oppure delle bretelle riflettenti.

Perché poi non applicare alle caviglie o alle braccia quelle comode bande giallo-verde riflettenti... e auto avvolgenti?

Infine un buon casco. Magari con qualche led colorato... e via!

Forse potremmo sembrare un bell'albero di Natale ma nessun problema: primo perché è il tempo giusto, secondo perché almeno saremmo ben visibili e nessuno potrà affermare il contrario.

LUCI DELLA RIBALTA



RITORNA LO SPOT ADB "CICLISTA CON GILÈ"

Buio, silenzio. Fuori è freddo ma qua dentro si sta bene. Che bello tornare al cinema, in autunno.

Ssshh!!! Inizia lo spettacolo! Ma guarda?!? Castelvecchio, Piazza Erbe, Sottoriva, San Zeno! E chi sono quelli? Siamo proprio noi! Eh sì. Dopo l'anteprima primaverile ritorna sul grande schermo "il ciclista illuminato", commovente e scenografica storia di una bicicletta notturna veronese. Ovviamente col gilè, olè! Ringraziamo ancora, oltre ai misteriosi attori, Gianni Martini, che l'ha realizzato, ed il circuito del cineforum Pindemonte, in particolare la gentile signora Renata, che ha accettato di ospitare gratuitamente il nostro spot assicurandoci visibilità (sempre garantita, coi nostri luminosi gilè) davanti a migliaia di spettatori.

OLYMPIA - MERIDA - FRERA - CARNIELLI - KAWASAKI

LEDIGME
cicli

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

www.manfrinroberto.it - info@manfrinroberto.it

RI PARAZIONI ACCESSORI

Filosofia a pedali

LA STRETTA RELAZIONE
TRA BICICLETTA E
FILOSOFIA DISCUSSA
AL TRADIZIONALE
APPUNTAMENTO DELLA
PRESENTAZIONE DEL
LIBRO FNAC

di Donatella Miotto



Un'immagine vale più di cento parole. Sotto: la copertina del libro

La presentazione di “Pedalo dunque sono”(aa.vv. ed Ediciclo) il 20 settembre alla Fnac, ha offerto finalmente a noi ciclosofi l'opportunità di filosofare non “insieme” alla bici ma proprio “sulla” bici, o meglio, sul nostro essere ciclisti e quindi intrinsecamente meditativi: più attenti a noi stessi e al mondo che ci circonda.

Lorenzo Parolin, giornalista curatore del libro, e Carmine Abate, architetto ambientalista, hanno esaminato con noi le varie dimensioni di un oggetto capace di trascendere la sua materialità di metallo e gomma, per diventare simbolo di valori come essenzialità, apertura sociale, integrazione uomo/ambiente.

Nonché mezzo e tramite non solo verso mete fisiche, ma anche stati d'animo: succede quando la fatica diventa sintonia coi ritmi del respiro, delle gambe e del cuore, quando si trova il punto d'equilibrio tra sforzo e velocità e si raggiunge, come racconta nel libro Giovanni Guri-satti, una “concentrazione vuota di interferenze esterne e piena di un sé intimo e profondo”.

Il pedalare in solitudine può essere vissuto allora come una sorta di pratica ascetica, non troppo diversa da altre discipline psicofisiche che perseguono l'autodominio e la “saggezza atletica”.

Il libro regala perciò una nuova consapevolezza a tutti noi che non abbiamo mai capito bene “chi ce lo fa fare” di prender su, certe mattine domenicali, e salire, e sudare, e tornare coi muscoli dolenti.

E che riuscivamo solo a dire incerti che “ci piace”. E che non avevamo capito bene, sempliciotti come siamo, che in fondo pedalare è praticare un'arte.

Specialmente negli spostamenti quotidiani, quelli verso il lavoro o qualche impegno sociale, quelli che ci vedono in abiti civili a vestire la nostra identità urbana; è necessario allora nascondere la nostra passione sfrenata (e sudata) e scegliere la moderazione, quell'andatura leggera ed elegante che è risultato del bilanciamento tra difficoltà e rilassamento, lentezza e velocità, fatica e non fatica.

Epicuro avrebbe parlato di atarassia, Silvano Bordignon lo definisce più modernamente “slow bike”.

In un confortevole ambiente, davanti a bellissime foto e in piacevole compagnia, abbiamo quindi riscaldato i motori ciclosofici. L'autunno è arrivato ed è ora di riprendere i nostri incontri a pedali.

Il 24 settembre, grazie alla disponibilità di Roberto Valalta, abbiamo capito che ci sono modi diversi per vivere le “due ruote”, arrivando ad una più profonda accettazione di sé, delle proprie capacità e dei

propri limiti.

Le prossime uscite ci porteranno letteralmente verso mondi nuovi, anche se resteremo nei dintorni di casa. Perché a due ruote si può andare davvero ovunque. Tenete d'occhio sito e mailing list: si tratta di viaggi da non perdere.



VIAGGIANDO IN BICICLETTA NEL MONDO - 24ª edizione



Serata inaugurale

Venerdì 20 gennaio 2012, ore 20.45

“Dalle nebbie alle nuvole: in bici da Modena all’altipiano tibetano”.

Presentano Marcella Stermieri e Bernardo Moranduzzo.

Ruota nella ruota, questi due indomiti cicloesploratori del nostro meraviglioso pianeta, hanno percorso più di 13.000 chilometri respirando il desiderio di libertà. “Certo che in bici le avventure iniziano subito!”, scriverà poi Bernardo nel libro in cui racconterà di questo incredibile viaggio e delle intense emozioni vissute. Vi aspettiamo numerosi alla serata inaugurale per scoprire le avventure di questo lungo viaggio, assieme a Marcella e Bernardo, attraverso un’ appassionante narrazione, supportata da suggestive immagini!

Laura Costantini

Programma della rassegna

Venerdì 20 gennaio 2012, ore 20.45

Serata inaugurale

Venerdì 10 febbraio 2012, ore 21.00

“Dal Brennero al Mare nostrum, nel 150° anniversario dell’unità d’Italia”.

Presenta Paolo Ferroni.

Venerdì 2 marzo 2012, ore 21.00

“In mountain bike alla scoperta di una terra dalla cultura millenaria, ricca di paesaggi mozzafiato: il Kirgizstan”.

Presentano Stefano Merzi, Laura Bosaro e Alberto Placchi

Venerdì 23 marzo 2012, ore 21.00

“Pacifica 2011: da Verona ad Assisi per la 50ª marcia della pace”.

Presentano Guido Dosso e altri A.d.B.

Venerdì 13 aprile 2012, ore 21.00

“Sette cuori e un’anima: 1000 Km nei Paesi Baltici”.

Presenta Fernando Da Re

Per la sede delle proiezioni, consultare il sito A.d.B., oppure telefonare o passare dalla sede.

Cicloinvernale 2012



Domenica 22 gennaio 2012

Tra Piganzo e “buganze” in bici contro la mafia

Accompagnatori: Guerrino Zandonà e Giulietto Tambara.

km 40, facile. - Solo soci

Ritrovo alla stazione di Isola della Scala con i soci di *Isolainbici*.

Il percorso toccherà varie località dell’isolano, arriverà a Bovolone con sosta al Parco del Menago. Ritorno da Salizzole per arrivare alla nuova sede scouts regionale, in un immobile sottratto alla mafia, sul confine tra Isola della Scala con Erbè.

Pranzo con risotto e altro a cui seguirà una declamazione di poesie a sorpresa.

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



È di nuovo festa: Sabato 19 novembre tutti a Porta Vescovo



Sede Fevoss in Piazza Santa Toscana



Programma

- ore 16,00 Apertura festa
- ore 16,15 Inizio proiezioni
- ore 17,30 Racconti a pedali
- ore 18,30 Biciquiz organizzato dalla ciclofficina "La Scatenata"
- ore 19,15 Apertura ufficiale e premiazioni
- ore 19,45 Risottata (prezzo politico) e dolci portati dai soci
- dopo cena musica, chiacchiere e allegria

**Funzionerà per tutto il periodo
un bar autogestito**

C'è un motivo in più per festeggiare, quest'anno: il record di soci appena raggiunto e superato in scioltezza. Siamo più di 2.000, un numero che fa impressione anche a noi, e dobbiamo ripartire per una nuova avventura.

La festa annuale di Ruotalibera quest'anno torna a svolgersi in un solo giorno. Il 19 novembre, dalle 16 alle 23, ci troveremo presso la sede della FEVOSS a Santa Toscana, all'interno della breccia di Porta Vescovo, vicino alla fermata degli autobus 11,12 e 13, per il piacere di stare

assieme, certamente, ma anche per fare tanto altro.

La sede è dotata di un ampio cortile interno, dove sarà possibile parcheggiare le biciclette in sicurezza (ma prudenza vuole che portiamo anche il lucchetto!), è ben servita dagli autobus e, appena fuori dalle mura, c'è anche ottima possibilità di parcheggio per chi proprio non riuscisse a far meno dell'auto.

Il programma è ancora in via di definizione ma prevede, oltre al saluto del Presidente e alla premiazione di personaggi

benemeriti, le tradizionali proiezioni delle gite dell'anno, racconti di bicicletta, risottata e musica.

Ruotalibera è sempre più la rivista di tutti coloro che amano andare in bicicletta a Verona e si arricchisce di contenuti. Migliora anche la sua veste grafica, grazie soprattutto alla nuova energia e professionalità portata dal neo responsabile (e giovane) Michele Marcolongo.

Avanti, c'è posto e si possono portare anche amici non soci, anzi è consigliato, così, magari, li facciamo iscrivere...



Viaggi Garoldini S.n.c.

Via dell'Oreficeria, 35
36100 Vicenza

Tel. +39/0444/348.222-56.15.93

Fax +39/0444/348.136

e-mail: info@garoldini.it

Dal 1969 noleggio autobus con capienza
tra 16 e 54 posti con conducente

A disposizione della nostra clientela:

1 rimorchio centinato di 2000 kg

2 rimorchi furgonati portabici (capienza 40/46 biciclette)

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

Ciervecchi distribuzioni editoriali

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

www.cierrenet.it

Per Amore della Terra, per Amore dell'Uomo



CICLOVIAGGIO IN SOLITARIA ALLA RICERCA DI UN RAPPORTO PIÙ GENUINO CON GLI UOMINI E LA NATURA

di Paolo Merlin

Dodici giorni, quindici tappe, oltre mille km di bici nel tentativo di recuperare il mio rapporto con la Terra Madre. Un'avventura spinta da almeno tre motivi.

Da tempo avvertivo come l'attuale sistema di vivere si anteponga alla nostra stessa natura creando una barriera che ci allontana da essa. In nome della comodità si calpesta l'equilibrio della Terra Madre, ferendola, e degli uomini, sfruttandoli e dimenticando che Natura e Uomo sono parti di un'unica realtà.

Questa consapevolezza mi è derivata dal mondo della cooperazione sociale, dove

si recupera la dignità delle persone, dal lavoro e dal Commercio Equo che dà il giusto riconoscimento a chi lavora nel silenzio con sacrificio.

Ecco l'idea: raggiungere le Case Famiglia dell'Associazione "APG23" con un mezzo ecologico e rispettoso degli equilibri naturali, vivendo giornate in estrema semplicità e portando, in cambio della loro ospitalità, prodotti ottenuti da agricoltura biologica e del Mercato Equo.

Inizialmente volevamo essere in due, ma in questo torrido pomeriggio del 24 maggio sono da solo, con la bicicletta caricata all'inverosimile ed un caldo afoso insopportabile. Ma pedalo sereno e con calma consapevole delle fatiche che mi attendono.

Primi 40 km e rischio un colpo di calore, ma una provvidenziale signora, m'indica una fontana. Mentre mi disseto, uno sciame di api per nulla infastidito della mia presenza, condivide con me la frescura dell'acqua. Sento questo incontro come il primo segnale del mio riavvicinamento alla Natura.

Raggiungo Guastalla accolto con entusiasmo e curiosità. Davanti ad una pizza squisita, condivido idee, esperienze e domande fino a tardi. Così sarà in ogni incontro. Lascio i prodotti previsti per ogni



famiglia, compresa tutta la cioccolata, fusa dal caldo.

Lindomani riparto con una scorta di viveri. Il semaforo verde della via è di buon auspicio per questa tappa, rivelatasi la fatica ciclistica più intensa e dura di tutta la mia vita. La bici pesa ancora 54 kg. Ho davanti 124 km e il Passo della Cisa a 1.043 metri d'altitudine. Ma a complicare il tutto sarà il caldo eccezionale. Nei momenti più critici in salita, più volte incontro la Provvidenza: dopo quattro ore sotto il sole ho bisogno di stendermi ed ecco che una panchina si materializza tra due piante e mi consente un breve riposo.



Ho finito l'acqua ma un'altra fontana mi salva dalla disidratazione. Due ciclisti mi affiancano e percorrono parte della strada con me incoraggiandomi a non mollare, mentre rispondo alle domande sul viaggio. La pace silenziosa di paesaggi mozzafiato dell'Appennino toscano emiliano fanno da stimolo emotivo alle gambe esauste e dopo oltre undici ore sui pedali, arrivo a Castagnetoli, stremato ma felice. Mi attende un'ottima cena con tanti ospiti. La mattina mi alzo e sento di avere per gambe due massi di pietra! Passeggio nel borgo e tra i verdi boschi e In giardino trovo l'aloe, miracolosa per le mie scottature.

Il quarto giorno arrivo a Montecarlo fermandomi per pranzo e riparto subito. Nel tragitto m'imbatto in un temporale spaventoso con il quale cerco di entrare in relazione, gli chiedo di non sfogarsi finché non trovo un riparo e mi risponde un vento impetuoso che mi porta sulla collina, dove mi attende un rifugio perfetto mentre inizia a grandinare. Arrivo a Legoli di Peccioli che è già notte.

Trovo una ragazza che mi dice: "combatti per i tuoi sogni finché non li avrai realizzati e per amore del mondo".

A Siena mi propongono di conoscere una famiglia di Seggiano dove vivrò un'esperienza straordinaria e suggerirò la loro scelta di vivere solo dei prodotti ottenuti dal proprio lavoro, senza pesticidi, in armonia con la Creazione.

Giungo a Orvieto molto stanco, sfiancato dai molti saliscendi. Inoltre, delle tre salite per la città, imbocco ignaro la più ripida. La mattina riparto sotto un cielo minaccioso. Prima di Bettona un altro temporale mi rincorre e quando mi raggiunge, trovo una coppia sconosciuta che mi accoglie in casa propria come un figlio offrendomi un riparo e un caldo ristoro.



L'autore in vari momenti dell'impresa. Nella cartina il percorso

Nel pomeriggio arrivo alla Casa di Fraternità, ma da quel momento pioverà incessantemente fino al mattino seguente. Corro in volata per 15 km sotto l'acqua e a Santa Maria degli Angeli prendo un treno per Camucia e poi ancora fino a Stia, dove alloggioro in un piccolo albergo.

Il giorno dopo riprendo a pedalare attraverso il meraviglioso Parco delle Foreste Casentinesi. Nel silenzio, respiro l'armonia della Terra Madre a largo raggio. Durante la discesa del Passo della Calla, medito su tutta la ricchezza umana e naturale che ho incrociato finora e mi emoziono fino al pianto.

Ormai il mio carico è sceso di trenta kg e il mio fisico di sei. Quante cose superflue crediamo che ci servano! Certi

bisogni non esistono, ce li creiamo noi! Pedalo per 100 km e giungo a Cesena. Poi mi portano a mangiare la piadina e al mare, dove camminando scalzo, colgo le riflessioni di una giovane: "il problema dell'uomo sta tutto nella paura di essere se stesso, ma è in grado di superare questo limite, proiettandosi verso la partecipazione all'armonia infinita pensata da Dio regista e creatore".

La penultima tappa è Monterenzio, ma prima di raggiungerlo mi perdo più volte tra le colline. Poi arrivo alle campagne di Budrio e trascorro l'ultima sera serena del viaggio. La mattina riparto con lentezza, come chi non vuole andarsene. Mentre gusto i campi coltivati penso alla Natura, al rispetto dei tempi e delle leggi della Madre Terra, in contrasto coi rifiuti che ho incontrato per strada in questo viaggio. Attraverso il Po e ammiro l'ultimo paesaggio speciale: un isolotto nel bel mezzo del fiume. Il lungo ponte mi traghetta e corro verso casa dove la fatica viene ripagata da i miei che mi attendono.

Un mondo nuovo è possibile e dalle testimonianze raccolte siamo in molti a crederlo, a voler attuare i cambiamenti su noi stessi che sono l'inizio dell'attesa rivoluzione. Avrò il coraggio di farlo in modo radicale? Sento la bicicletta come alternativa vera all'inquinamento a condizione di accettare i suoi tempi più lenti, più a misura d'uomo.

Affrontando livelli di fatica sconosciuti, impensabili, ho confermato che lo spirito è in grado di governare il nostro corpo anche quando le energie sembrano esaurite. La sua forza è reale e concreta.



di Fernando Da Re



Estonia: ogni volta una piacevole scoperta

ANCHE SULLA TERRAFERMA L'ESTONIA NON MANCA DI INCANTARE PER LA BELLEZZA DEI PAESAGGI E LA CORDIALITÀ DELLE GENTI CHE LA POPOLANO

QUARTA PARTE
Da Koguva a Parnu 120 km.

Luoghi e volti della suggestiva Estonia

Da Koguva si raggiunge il traghetto a Kuivastu in 10 km con l'unica strada che attraversa solo un villaggio, Liivia, attrezzato turisticamente e con la possibilità di acquisti. Quaranta minuti di tra-

ghetto dividono definitivamente le isole Estoni dalla terraferma. Non scorraggino i molti chilometri mancanti, perché sono chilometri belli, leggermente ondulati e che attraversano località identificate solo dalla fermata dell'autobus. Poche case in legno e una via sterrata laterale, danno l'idea del centro abitato che sembra finire laddove è appena iniziato. Villaggi corti e brevi come i loro nomi: Tamba, Nomme, Varbla, Ohu, Kulli, Saare, Vaiste.

C'è la sensazione di trovarsi in una di quelle vallate nazionali di montagna, ricche di alberi ad alto fusto, con in più le coltivazioni (orzo e grano) vicino a maturazione. I bordi delle strade sono tagliati e i prati ricchi di ogni specie in fiore.

Il taglio dell'erba è già iniziato: buon segnale per noi, perché significa che il sole durerà almeno i giorni sufficienti all'essiccamento dell'erba.

Il nostro arrivo a Tostamaa coincide con la rappresentazione militare della liberazione. Tra i fuochi amici che sparano a salve, noi turisti ciclisti, ci trasformiamo in inviati di guerra. Spriamo fotografie e veniamo impauriti e storditi da raffiche e



fumogeni. Conquistata la duna dall'esercito liberatore, la festa continua con il rancio e termina con il caffè. Viva l'Estonia, viva l'Italia. Gli abbracci raggiungono le crocerossine e si prolungano oltre il dovuto. Chi rimase a far festa, udì risuonare le note, sempre più deboli, dell'inno di Mameli, che variopinti cavalieri su due ruote, cantavano allontanandosi.

In località Lindi, il percorso passa attraverso splendide casette, alcune con tetto in paglia e aiuole fiorite. La riva del golfo di Parnu si presenta illuminata da un sole ancora splendente. Il ritmo è lento per il vento contrario. In questo giorno di festa molti sono gli incontri con bagnanti, pescatori, famiglie e bambini. Negli ultimi 6 chilometri, una ciclabile laterale alla strada n. 60, porta fino in centro. Dal ponte del fiume omonimo, Parnu appare in tutta la sua bellezza. A destra e a sinistra, le strutture del porto si mescolano con campanili e torri.

Da Parnu a Kabli 60 km

La città di Parnu offre gli ultimi sorsi di freschezza lungo i suoi viali, su ciclabile sopra i marciapiedi. Poi il percorso prosegue con traffico intenso. Una linea continua di 50 cm. divide dalla carreggiata. Non esistono alternative e il traffico innervosisce il gruppo. Attraversiamo esili villaggi, aree umide naturali con punti di osservazione sulle dune più elevate.

Le paludi di Pikla nascondono volatili diversi. Una barca abbandonata riflette il giallo del suo scafo dentro le acque spente.

Il tragitto a Rannametsa, entra in una strada secondaria e il relax supera il nervosismo. Piccole case dipinte di tenui colori, prendono il posto degli autotreni e il verde spegne il loro rumore. La legna da ardere è accatastata con ordine e altri tronchi sono pronti per essere tagliati nel cortile. Abbondano ovunque fiori spontanei e coltivati.

Si potrebbe considerare una giornata di trasferimento se non fosse per la zuppa mangiata presso l'unico posto di ristoro



in Haademeeste che ne fa meritare il ricordo. Con le pedalate finali raggiungiamo Kabli. Presso la spiaggia, in località Lepanina, un grazioso hotel, con reception in lingua italiana. Ci gratifica poi in sequenza, sauna, piscina idromassaggio e un ottimo ristorante.

E al tramonto:

“Annego l'anima nella rossa pace/
di raggi che giocano col vento/
a unire realtà e pensiero in un guizzo/
che trapassa l'aria e l'onde.

(L.H. Stone)

Tutti i particolari e foto su www.ciaobici.it



Parnu

La storia ha attribuito a Parnu doti di città nobile, gentile, raffinata. Moderna, mantiene le sue tradizioni. I parchi, la spiaggia, gli edifici Bahaus, le attività culturali e museali ne fanno la città più visitata dagli Estoni. La festa del solstizio la trasforma in città medioevale. La sua spiaggia di 7 chilometri, è il bene più prezioso, non solo in estate. Ha buone ciclabili, punti per il noleggio, una ottima birra e bellissime ragazze.



L'Europa a misura di bici

TRE SETTIMANE A SPASSO PER IL VECCHIO CONTINENTE, DA MILANO A PARIGI, DA LONDRA A DOVER, DAL BELGIO ALL'OLANDA GRAZIE A INTER-RAIL E TRAGHETTO

di Giorgio Migliorini

Claudia ha studiato inglese tutto l'anno, così le ho promesso di andare sulle bianche scogliere di Dover! Ogni promessa è debito ma come fare? Distanze impossibili per le nostre gambe. Così smanettando su internet ho visto che un po' in treno un po' in bici si poteva fare. Alla fine mi sono accorto di aver organizzato un interrail, il mitico grande viaggio, agognato premio per la maturità. Come è andata? Conti-

nuate a leggere e lo saprete. L'itinerario è nato scoprendo che il Cisalpino Milano-Basilea trasporta bici, un treno francese porta poi alla vicina Mulhouse. Da qui si pedala sul canale Rodano-Reno, percorso inserito nell'Eurovelo 6. Sono 220 km passando da Besancon fino a Dole. Complimenti ai francesi percorso quasi perfetto. Innumerevoli le chiuse, qualche tratto ricorda il Danubio. Breve trasferi-

mento in treno a Dijon e via verso nord sul canale di Borgogna. Altri 220 km, con inizio splendido ma 180 km sono in dignitoso sterrato, vi ricordate il Biffis? Raggiungiamo Sens e da qui in treno a "Paris" che ci accoglie sotto un bel sole. Un giorno e mezzo di relax con qualche inconveniente raccontabile solo in privato. Ripartiamo per il nord in una giornata storta: piove, treni con ritardi. Sotto l'acqua facciamo una splendida ciclabile di 50 km fino a Dieppe.

L'ufficio turismo dopo innumerevoli telefonate ci trova l'ultima camera libera che occupiamo ben poco perché la sveglia è alle 2.30 per andare sotto la pioggia al traghetto. Alle 8 siamo a Newhaven e accade un fatto insperato: il cielo si schiarisce e avremo buon tempo e vento a favore per quattro giorni. Parola d'ordine "Drive on left", basta una distrazione e sei sul lato sbagliato. Troviamo anche qui dei tratti ciclabili più o meno buoni ma le strade sono strette come in Francia.

Si fa anche una puntata a "London" treno+bici: in città le ciclabili non mancano, molti usano le bici pieghevoli ma i ciclisti sono una esigua minoranza.

L'ultimo giorno pedaliamo arrampicandoci sulle bianche scogliere e lì sul sentierino ci siamo solo noi, il vento e qualche pecora: procediamo silenziosi ed emozionati. Là sotto si vede il traghetto che ci



porterà a Calais. In Francia ricomincia la pioggia, strada orrenda @\$&%*#! (autocensura dello scrivente).

La pedalata forzata si conclude alle 20 quando finalmente troviamo un letto. Ma è sul mare con bassa marea e l'umore si risolveva.

Anche al nord ogni tanto c'è il sole e così avviene il giorno dopo. In bici fino al confine belga ed in treno a Brugge invasa dai turisti e la città lo merita. Qui nelle Fiandre la ciclabilità è totale, agli incroci ci si dà la precedenza fra bici.

Raggiungiamo Brussel con le nostre gambe e con un ultimo treno Genk, buon'esempio di come si progetta una cittadina moderna partendo dal nulla. Attraversando una striscia di Olanda tutto in ciclabile arriviamo a Köln da dove le DB ci riportano a casa nel cuore della notte. Sono passati 23 giorni, fatti 1340 km. Davvero?

Pensavamo di essere partiti ieri.



Claudia e Giorgio in vari momenti della lunga galoppata attraverso l'Europa



Note tecniche

- Difficoltà del percorso quasi nulla
- Cartografia: carte stradali 1:100.000, indicazioni scaricate dai siti turismo, nelle Fiandre ho acquistato mappe nelle librerie
- Cose più belle: le chiuse sui canali, Besancon, Dieppe, le scogliere di Dover, Brugge.
- Costi: alberghi e B&B da 23 a 50 €. Cena da 15 a 30 €. Prezzi max in Belgio, più economiche Francia e Germania, Inghilterra in mezzo. In tutto incluso treno e traghetto circa 1.600,00 € a testa.
- Clima: buono per pedalare, a nord variabilità estrema, vento anche forte da ovest, nord-ovest, pioggia (non continua) 5 giorni su 23, temperatura min 13°C max 30°C, mai afa.
- Consiglio: viaggio inadatto ai metodici del pranzo alle 12 e cena alle 19. In Francia soprattutto lunghi tratti senza alberghi/ristorazione.

Come è andata con i treni?

Per realizzare il viaggio abbiamo fatto 8 tratte più o meno lunghe in treno utilizzando complessivamente 14 treni. Su questa base illustro ciò che abbiamo trovato.

Cisalpino, treno italo svizzero: porta quattro bici ma il treno è assolutamente mal concepito come accesso in vettura e capienza dei bagagliai rispetto al numero dei passeggeri. Accesso in stazione buono.

Francia: tutti i regionali, TER, portano bici gratis. Normalmente buone vet-

ture in testa e coda, rastrelliere verticali, accesso non facilitato. Stazioni non molto adatte ai cambi binari Inghilterra (Southern Railways): bici gratis sui locali ma proibizione di trasporto nelle ore di punta 7÷10.00 e 16÷19.00; buon accesso, 2 posti condivisi con i disabili. Ascensori o accesso complanare ai binari.

Belgio: si paga da 3.50 a 5.00 euro con trasporto anche su IC. Trovato di tutto, carrozze buone e altre inadatte come accesso e trasporto. Ascensori e cambi

treni su binari adiacenti

Germania: si pagano tariffe variabili. Sugli IC posti numerati orizzontali da prenotare; accesso più o meno buono. Ascensori e stazioni di testa o cambi treni su binari adiacenti.

Puntualità: un ritardo in Francia ma ci hanno aspettato 20 minuti per la coincidenza. E poi che dire, il treno DB arrivato puntuale da Koln al Brennero cambia personale e qualcosa non va più bene venti minuti di ritardo. Non so cosa dire io la chiamo la maledizione di Trenitalia

POLVERE E SUDORE
CONDIMENTO ALLE
GENEROSE TERRE DEL
CHIANTI. PECCATO
PERDERSELE DENTRO
L'ABITACOLO INQUINATO
DI UN'AUTOMOBILE

di Luciano Zamperini

Eroica: “Tanto nomini nullum par elogium”



Una pedalata dal sapore leggendario tra colori appassionati, campi di girasoli, casali incantati, antiche crete. Un viaggio di 255 km su strade prevalentemente sterrate con 3600 metri di dislivello lungo i dolci profili delle colline del Chianti in un incessante e contorto saliscendi.

Partiamo da Radda in Chianti di buon mattino. Bici brillanti e maglie multicolori attraversiamo allegramente questo antico borgo per scendere velocemente verso Gaiole. Ma ... è subito salita vera fino al castello di Brolio. Poi, lungo altri crinali, per sfiorare la bellissima Siena che ci appare in tutta la sua floridezza e raffinata eleganza. Tra case patrizie e signorili palazzi spiccano gentili, lagggiù sulla linea dell'orizzonte, la torre del Mangia e il campanile del Duomo.

L'aria, in questa afosa tarda estate, è velata ed i cespugli di bosso lungo la strada sono coperti di polvere e ragnatele: trame

finissime e precarie come le tracce delle nostre ruote sullo sterrato.

Di quando in quando incrociamo qualche auto. Dai finestrini, sprofondati nell'aria condizionata, ci guardano e osservando quello sguardo capiamo subito che ci compatiscono. Non capiscono perché lo facciamo, cosa ce ne viene a far tanta fatica. Loro hanno semplicemente fretta e passano oltre sollevando un gran polverone. Ma nell'istante in cui la polvere si disperde, con amabile disinvoltura ricambiamo il saluto aggiungendo, ma non sempre, qualche ... augurio.

Saliamo, spingiamo sui pedali, continuiamo a salire sui lunghi crinali senza paura. Accetteremo serenamente l'ora del trionfo o il possibile fallimento perché non pedaliamo per arrivare ma per ammirare lentamente, con incantato stupore, questo irraggiungibile infinito: l'ocra delle crete, i casali sonnolenti lassù, sulla cima del colle, attorniti da filari di cipressi ed ordinati vigneti, l'argento degli ulivi, un gigantesco leccio. Schizzi tracciati rapidamente sulla carta da una mano esperta e ricca di grazia e, per questo, ancor più incantevoli.

In questo secondo giorno, il più impegnativo, una serie di salite ci porterà prima a Castiglion del Bosco e poi al Poggio di Montalcino. Solo raramente ci permettiamo di abbandonare lo sterrato ... per ritrovarlo solo poco più in là, in una sorta di schizofrenico girotondo alla ricerca, quasi spasmodica, di nuove dure salite e frenetiche discese. Ma è gioia più che fatica. Tra poco, la tanto desiderata pausa.

E solo adesso, pur dispersi nel pulviscolo, i nostri corpi ritrovano maggior ener-

gia nella certezza che lagggiù, all'appuntamento con il ristoro, sparirà dai nostri volti la stanchezza e che i nostri occhi si apriranno incantati ed avidi su tante delizie.

Ultimo sforzo tra boschi e girasoli in questa terza giornata afosa e pesante. Un vento caldo va e viene, nomade, tra le colline. Le nostre ombre procedono lente e mute in una lunga, sfilacciata fila indiana. Quei volti allegri sono spariti, coperti dalla polvere. Non una parola: oltre il silenzio il lento ruotare delle pedivelle ed il monotono crepitio delle ruote sul fondo sterrato: onda sonora, ingannevolmente dolce che qui, ora, non riesce a far percepire la nostra sofferenza.

Finalmente, con una deviazione, raggiungiamo il castello di Modanella. Sulle ultime rampe i colori caldi del tramonto illuminano i nostri stanchi visi. Ci attende, dopo un ristoratore bagno in piscina, una pittoresca esibizione degli sbandieratori senesi.

Credo che nulla come questa amabile e signorile dimora sia stata miglior cornice ad una memorabile cena.

Ecco la nostra “Eroica” o, almeno una parte. Impossibile dire tutto. Chi non l'ha fatta non capirebbe e chi, invece, l'ha vista non riuscirebbe a spiegarla compiutamente nemmeno a se stesso.

E' finita e sto indossando qualcosa di fresco e pulito. Riflesso in un piccolo specchio vedo il mio volto stanco, intriso di sudore e polvere. Ma il sorriso degli occhi esprime tutta la gioia e l'orgoglio di aver pedalato in questo favoloso passato.

Forse anche nel mio perché sento di aver rivissuto i miei vent'anni!

Paesaggi dell'Eroica



La zuppa del ciclista

di Paolo Pigozzi



Di che cosa hai bisogno alla fine di una giornata in bici? Di una doccia, ovviamente.

E di mangiare. Non solo per compensare le calorie spese durante la pedalata, ma anche per ricostituire le riserve di acqua, di sali, di vitamine e di sostanze antiossidanti "bruciate" durante l'attività fisica.

Una zuppa di verdure è quello che serve. Gli ortaggi che la compongono sono fonte generosa di potassio e di più piccole (ma comunque importanti) quantità di fosforo, calcio, magnesio, zinco, rame, ecc. Ci trovi anche le indispensabili fibre e le vitamine del gruppo B necessarie, tra l'altro, per l'utilizzazione metabolica dei carboidrati (e quindi per produrre energia a partire da pane e pasta). Soprattutto durante i lunghi viaggi cicloturistici,

quando per diversi motivi il consumo regolare e sufficiente di vegetali freschi non è sempre possibile, una zuppa di verdure a cena (meglio se completata da una fetta di pane integrale) è veramente preziosa e generalmente assai gradita.

Se non trovi pronto e ti devi mettere ai fornelli, non farti scoraggiare dai tempi di cottura: mentre le verdure borbottano lentamente nella tua cucina, spandendo intorno il loro delizioso aroma, hai giusto il tempo di svuotare le borse e di farti una doccia rilassante.

LA PREPARAZIONE

Pulite e affettate le cipolle e mettetele a cuocere a fuoco basso per un'ora nell'acqua salata assieme a 2 cucchiaini d'olio, il chiodo di garofano e l'alloro. Versate su ogni fetta di pane il brodo con le cipolle. Completate con un po' di pepe, una croce d'olio e una cucchiata di pecorino.



GLI INGREDIENTI

Zuppa di cipolle semplice (4 porzioni abbondanti)

600 g di cipolle
1,3 litri d'acqua
4 cucchiaini di olio extra vergine d'oliva
4 grosse fette di pane integrale
4 cucchiaini di pecorino grattugiato
una foglia d'alloro
un chiodo di garofano
sale
pepe



In sella per la "cerca" finale

Nell'ambito del Tocati, venerdì 23 settembre alle 21.00 alcune socie degli Amici della Bicicletta hanno organizzato per l'ottavo anno la Caccia al tesoro in Bicicletta nel centro storico di Verona.

Ben 96 ciclisti, divisi in 8 squadre, hanno pedalato per più di due ore per il centro cittadino alla ricerca delle tracce e delle prove per raggiungere il mitico TESORO. Quest'anno il tema era Gianni Rodari (l'anno scorso scadeva il trentennale della morte) e i giochi tradizionali (da poco riconosciuti dall'UNESCO come patrimonio dell'umanità).

A supporto delle organizzatrici, 11 validi giudici di gara sparpagliati nei diversi luoghi della caccia con passione e professionalità hanno gestito 6 delle 15 prove sottoposte ai partecipanti: un grazie a tutti loro da parte delle quattro ideatrici della caccia!

La caccia è stata davvero avvincente perché le agguerrite 8 squadre sono arrivate quasi pari alla cerca finale.

Questa la classifica: prima arrivata la squadra PETA, seconda la squadra BIRILLI, terza la squadra SCIANCO. Natural-



Vincitori della Caccia al Tesoro 2011

mente, solo la prima ha trovato il tesoro e ha avuto il meritato premio. Anche gli altri giocatori però, a consolazione, hanno avuto con grande soddisfazione qualche cioccolatino e un adesivo degli AdB.

Abbiamo ricevuto i complimenti da tutti i partecipanti. Aspettando il prossimo anno, un grazie anche a tutti i 96 partecipanti.

Antonella, Laura, Lidia e Luigia

COLLOQUIO CON ANTONIO DALLA VENEZIA,
PRESIDENTE DELLA FIAB



Non siamo soli nell'universo

di Bepo Merlin

Sopra: Cicloraduno di Torino 2011. Sotto: il presidente ad una Bicistaffetta. Nella pagina a fianco: un'immagine di Bimbimbici.

I NUMERI DELLA FIAB

- 22 anni di vita
- 15 Regioni rappresentate
- 130 Associazioni e gruppi locali
- 15.000 soci

Si parla spesso della FIAB, la Federazione Italiana Amici della Bicicletta, della quale la nostra Associazione è parte integrante e importante, ma pochi soci Adb conoscono veramente la Federazione. Per saperne di più abbiamo intervistato il Presidente della FIAB, il veneziano Antonio Dalla Venezia.

La prima domanda sembra scontata: cos'è la FIAB, quando e perché è nata?

La FIAB è nata ufficialmente nell'1989 anno in cui è stato approvato il primo statuto, ma già negli anni precedenti alcune associazioni attive localmente avevano posto le basi per creare un soggetto nazionale federativo. Questo spiega anche

perché tutte le associazioni che hanno via via aderito alla FIAB hanno mantenuto la loro denominazione.

Quali sono gli obiettivi della FIAB?

La bicicletta è una delle risposte ai problemi del traffico urbano, all'inquinamento atmosferico e acustico, al consumo del suolo e più in generale ai problemi energetici e di consumo delle risorse naturali. La FIAB promuove la bici per cambiare le città e dare un significativo contributo a migliorare l'ambiente.

Quali attività promuove la Federazione per raggiungere gli obiettivi sociali?

Le iniziative nazionali come Bimbimbici, la manifestazione più conosciuta che da due anni è inserita nella Giornata Nazionale della Bicicletta, il Cicloraduno che raggruppa per quattro giorni 500 Amici della Bicicletta da ogni parte d'Italia, la Bicistaffetta, nata per pubblicizzare e spiegare il Cicloturismo alle Pubbliche Amministrazioni e diffondere l'idea di rete ciclabile nazionale, la giornata nazionale delle Ferrovie dimenticate per favorirne il recupero ciclistico. Premia il ciclista e l'indagine sui ciclisti urbani, poi, sono

due recenti iniziative all'interno della settimana europea della mobilità sostenibile, come Resistere-pedalare-resistere (associata al 25 aprile) e Paciclica, pedalata di avvicinamento alla marcia della pace Perugia-Assisi. A queste attività vanno aggiunte, inoltre, le molte collaborazioni, anche tecniche, con le Amministrazioni Pubbliche in tema di ciclabilità e con altre associazioni come Legambiente e il FAI, nonché una discreta attività editoriale con la collana Gallimbeni. Sarebbe troppo lungo, comunque, parlare delle



innumerevoli altre iniziative, di cui si parla ampiamente sul sito della Federazione.

Di quali strumenti si avvale la FIAB per comunicare i suoi valori al pubblico italiano?

In questi ultimi anni abbiamo certamente diversificato gli strumenti di comunicazione interni ed esterni; la rivista BC, di cui parleremo dopo, è sicuramente la novità più significativa, tuttavia i numerosi siti di cui ormai la FIAB dispone sono un elemento di connessione tra il nostro mondo e gli altri, la recente nascita di AREATECNICA e l'implementazione di BICITALIA rappresentano ormai dei punti fermi per molti professionisti, tecnici, amministratori e appassionati. Inoltre la Collana Gallimbeni, con il recente dossier sulle ferrovie in disuso e recuperate come ciclabili, e le nostre pubblicazioni tematiche, a partire dalla guide cicloturistiche rappresentano quanto di meglio si può trovare in circolazione per informare ed informarsi su specifici argomenti. Senza infine trascurare che anche le numerose iniziative locali concorrono a fare giusta informazione e completano gli strumenti di comunicazione sul tema.

Quest'anno abbiamo visto nascere BC, la rivista nazionale che tanto entusiasmo ha suscitato tra i soci e anche all'estero. Come sta andando?

La rivista ha avuto un impatto straordinario e un successo di pubblico e di critica: il taglio redazionale, gli argomenti trattati e la capacità professionale della redazione e degli autori sono stati unanimemente apprezzati, a questo purtroppo non ha fatto riscontro un interesse degli inserzionisti e in particolare del mondo dell'industria della bicicletta; tutto questo si è tradotto in un momento di iniziale difficoltà economica con la conseguente necessità di un coinvolgimento più stretto di soci e associazioni per sottoscrive-

re abbonamenti e raccogliere inserzioni pubblicitarie. Rimaniamo tuttavia ottimisti, perché il prodotto è di ottimo livello e perché, oltre a parlare ad un pubblico molto più vasto dell'ambito associativo, è diventato vera cassa di risonanza per le nostre attività e per le nostre proposte.

Sappiamo che la FIAB è in continua espansione e questo può dare dei problemi. Come pensate di affrontarli? Cosa state facendo?

Più che problemi la crescita della FIAB impone quotidianamente una verifica sulla struttura organizzativa, sui rapporti tra il locale e il nazionale, sulla gestione oculata delle risorse economiche di cui disponiamo. Le ultime novità sono sicuramente l'allargamento del consiglio di presidenza con il coinvolgimento nella direzione della federazione di persone con indubbie capacità ed esperienza e il tesseramento nazionale a partire dal 2012 con un programma gestionale che garantirà una comunicazione diretta ed immediata con ogni singolo socio, oltre a permettere ad ogni associazione aderente di gestire il proprio data base in forma autonoma. Non secondaria anche la scelta di interfacciarsi maggiormente con la Federazione Europea (ECF) per allargare lo sguardo oltre i nostri confini raccogliendo spunti e opportunità che il panorama europeo rappresenta.



IL PRESIDENTE

Antonio Dalla Venezia è alla guida della FIAB, la Federazione Italiana Amici della Bicicletta, dal 2007. Dalla Venezia, classe 1958, veneziano, è stato presidente dell'associazione Amici della bicicletta di Mestre dal 1992 al 2002 e dal 1997 ha ricoperto diversi incarichi in Fiab. Lavora per l'ASM, la società del Comune di Venezia che si occupa di mobilità turistica. È stato, inoltre, cofondatore dell'Ecoistituto del Veneto.



OLTRE 150 DESTINAZIONI IN EUROPA

giolibero
vacanze facili in bicicletta

Richiedi il catalogo gratuito:
www.giolibero.it
info@giolibero.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

500 CHILOMETRI TRA PRAGA E BERLINO PER IMMORTALARE LE BELLEZZE DI UNA TERRA CHE NON FINISCE MAI DI STUPIRE

Predatori d'immagini tra i tesori della vecchia Prussia



di Adalberto Minazzi

Litomeric: la città di partenza. A fianco: la Porta di Brandeburgo a Berlino

“I predatori di immagini” ecco come definire i 50 amici della bicicletta che Guido Dosso, una specie di Novello Robin Hood, ha condotto attraverso le foreste del Nord della Germania per dare l'assalto con macchine fotografiche e cineprese alle città della vecchia Prussia, ricche di storia e di arte. E fare un pieno di istantanee e film da dividere poi con gli amici rimasti a Verona.

La spedizione è partita da Litomeric, in Cechia a nord di Praga, dopo un viaggio in pullman che ha superato abbondantemente le 12 ore. Pioggia e tristezza il preambolo della cavalcata. Il campo di concentramento di Terezin: mura, capannoni, un cimitero sterminato, una croce immensa, una stella di David. Ma ecco il fischio di Guido e l'avventura comincia. Il primo bottino è fatto di paesaggi: attraversiamo quelle che vengono chiamate Svizzera Boema in Cechia e Svizzera Sassone in Germania: in effetti della Svizzera originale hanno il verde, i piccoli paesi con le caratteristiche casette, qualche impressionante parete rocciosa, dei bellissimi percorsi naturalistici.

Ma qui c'è anche l'Elba che ci accompagna e che a più riprese attraverseremo su piccoli ferry boat, tanto piccoli che spesso ci costringono a dividere il gruppo. E c'è pure un castello, quello di Decin, preludio a quelli più grandi e famosi che ci aspettano nei prossimi giorni. Già nella seconda tappa, che da Bad Schandau ci porterà a Dresda, la sosta nello Schloss Pillnitz”, barocco luogo di delizie dei principi sassoni, è più sostanziosa. Ses-

santa km e finalmente Dresda.

Abbiamo a disposizione una giornata intera e per meglio scovare i tesori ci si divide in gruppetti. Viene raccolto il materiale più diverso: dai quadri della Galleria degli antichi maestri (qualche nome? Raffaello, Antonello da Messina, Rembrandt, Rubens, Vermeer, Bellotto con le sue “foto” di Dresda, troppi per ricordare anche solo i maggiori), a quelli della galleria dei nuovi maestri; dallo Zwinger con le sue porcellane alle statue della cattedrale, dal castello alle vedute dai ponti sull' Elba.

Le memorie, non bastano più. Anche perché ci aggiungiamo lo Schloss Moritzburg con il suo incantevole laghetto.

Il giorno successivo il gruppo ricomposto parte verso Torgau. Di passaggio, Meissen, le sue porcellane e il suo Freiheit che offre una vista incantevole. Il paesaggio è fatto di sconfinite pianure e foreste che percorriamo al galoppo. Non senza qualche sosta per raziare (stavolta nel vero senso della parola) le prugne dagli alberi che costeggiano la pista. Da lontano ci osserva qualche cicogna che batte rumorosamente il becco.

A Torgau primo contatto con Lutero e la sua riforma. Lo Schloss Hartenfels visto di sera è un a vera chicca che non possiamo perdere, come la tomba della moglie del riformatore nella Marienkirche. E all'uscita della città il monumento che ricorda l'incontro tra le truppe russe e quelle americane nella seconda guerra mondiale.

Ma è a Wittemberg Lutherstand, meta della quarta tappa, che portiamo via il ritratto più completo di Lutero con il convento agostiniano dove era monaco e priore e

dove la riforma è diventata concreta. Da qui, attraverso boschi sempre più estesi e fitti, arriviamo al lago Schwielowsee. Uno spettacolo prettamente naturalistico che fa da preludio al connubio tra architettura e natura che ci aspetterà il giorno dopo a Potsdam con l'incredibile complesso del Sanssouci in un tripudio di palazzi e statue che solo la bicicletta ci permette di vedere appieno. Poi ancora boschi verso la meta finale: Berlino. Per due giorni interi macchine da presa e fotocamere lavorano senza sosta.

C'è troppo da vedere: chi si organizza con la bici, chi va a piedi e chi con il metro. Tutti percorrono chilometri su chilometri. Un elenco di quello che viene raccolto è impossibile. Solo a casa potremo fare un inventario. Ma non è finita. Bici sul carrello. Ci aspetta Norimberga. E il gruppo appiedato riempie gli ultimi spazi vuoti con le chiese, le mura (per un lungo tratto inaspettatamente illuminate di rosso, a sottolineare la chiara offerta proveniente dalle finestre che le fronteggiano) il castello, i palazzi di questa città distrutta dalla guerra e ricostruita com'era.

Questa la storia dei “saccheggi”, lungo i 500 km percorsi. Ma forse altri due aspetti meritano di essere sottolineati: le piste ciclabili e le cene.

Le prime quasi sempre ben segnalate con dei tratti stupendi, ma anche con chilometri di pavè che hanno messo a dura prova il nostro lato B. Quanto alle seconde, all'inizio del viaggio abbiamo avuto dei cuochi un po' confusi: hanno infilato le banane dentro il pollo o messo lo yogurt alla fragola sopra il goulash. Per fortuna, dopo, i loro colleghi sono stati un po' meno fantasiosi....



Il percorso si svolge nella prima parte lungo la ciclabile del fiume Elba fino alla città di Wittenberg Lutherstadt e nella seconda parte lungo la ciclabile Route 1 fino a Berlino.

Da Litomerice a Dresda due tappe, la **prima** fino a Bad Schandau di km 90 e la **seconda** di km 70.

A Dresda due notti per visitare la città e i suoi musei e il castello di Moritzburg situato a 16 km sulle colline ad est della città. **Terza** tappa da Dresda a Torgau di km 110 sempre lungo l'Elba sulla sponda destra fino a Meissen e sulla sponda sinistra fino a Torgau. **Quarta** tappa da Torgau a Wittenberg Lutherstadt di km 80 in parte lungo la sponda destra e nella parte finale sulla sponda sinistra prevalentemente lungo strade secondarie di campagna tranquille.

Quinta tappa da Wittenberg a Potsdam lungo la Route 1 di km 95 con alcune facili salite in mezzo alle foreste e infine la **sesta** tappa da Potsdam a Berlino Mitte di km 55 circa seguendo sempre la Route 1 e le zone boschive e panoramiche. **Totale percorso in bicicletta km. 500 circa.**

A Berlino sosta di tre giorni e visita libera della città.

Accompagnatori: Guido Dosso - Luigia Pignatti

Sta nascendo a Verona la Casa Comune Mag

Mag Verona da 33 anni opera a sostegno dell'**economia sociale e della finanza solidale**. Nel corso di questa sua lunga storia al servizio dell'autogestione e del terzo settore Mag ha aiutato a nascere oltre 850 organizzazioni, costituite sotto forma di cooperativa, associazione, onlus o fondazione, ed ha sostenuto numerosissime persone, specialmente disoccupate/inoccupate, nel loro percorso verso il lavoro sociale. In tutto questo tempo Mag ha dovuto fare quattro traslochi, pur accarezzando l'idea di stabilizzarsi. Oggi Mag ha un reale bisogno, reso pressante dalla necessità di lasciare, per problemi organizzativi, l'attuale collocazione all'interno dell'Istituto Provolo.

Da qui prende vita un sogno: **realizzare attraverso un azionariato diffuso la "Casa Comune Mag**. Luogo veronese ed italiano dell'Economia Sociale e della Finanza Solidale". Una vera e propria casa da condividere con le tantissime realtà della cooperazione, dell'associazionismo e dell'imprenditorialità sociale che sono e che sono state in relazione feconda con Mag. Un luogo al contempo reale e simbolico, segno tangibile dell'incessante opera di sostegno che la Mag ha dato e dà a chi incontrandosi con altri/e e mette in rete idee e progetti per produrre qualcosa di più grande e più duraturo.

Dopo una lunga ricerca è stato individuato in zona stadio uno stabile che risponde alle necessità, dotato di spazi dove

proseguire e rilanciare i vari servizi all'impresa sociale, al microcredito e alla finanza solidale.

Spazi disponibili oltre che per gli operatori/le operatrici del terzo settore, anche per quanti nel nostro territorio vogliono confrontare idee ed intraprese, scambiare esperienze e competenze, facilitare l'incubazione di **creative attività lavorative sostenibili** nell'oggi.

Affinché questo si realizzi è necessario l'aiuto di molti. Vista l'imminenza del trasloco e l'ingenza della somma necessaria, Mag ha deciso di lanciare una campagna di azionariato popolare grazie alla quale coloro che credono in un'economia diversa possono contribuire acquistando un simbolico mattone da **500 euro (ad oggi ne sono stati acquistati 182)**. Non è richiesta una semplice beneficenza ma un investimento sul futuro dell'Altra Economia poiché si tratta di una quota sociale che resta di proprietà del/la sottoscrittore/trice.

Sostenere Mag in questo progetto vuol dire **sostenere chi sostiene**, dandole la possibilità di lavorare ancora per un mondo più giusto, più felice e soprattutto più condiviso.

È possibile reperire tutte le informazioni, scaricare il materiale ed i moduli per l'adesione sul sito

<http://www.magverona.it/casa-comune-mag-delleconomia-sociale-e-della-finanza-solidale/Mag Verona>



LA VICENDA DEL TAGLIO
DEGLI ALBERI ALLA
PASSALACQUA VISTA
DAGLI OCCHI DELLA
BAMBINA BI-RO E DEL
FRATELLINO TRI-FO

di Valeria Rigotti

Cronache da Bosco Rotondo



Forse ricorderete ancora la bambina fortunata Bicicletta Rossa, anzi Bi-Ro, così chiamata per l'ossessivo attaccamento alla sua due ruote scarlatta.

Con la mamma, il papà e il fratellino aveva il privilegio di abitare a Bosco Rotondo, una magnifica rotatoria tra le ultime oasi urbane verdi e sicure, dopo che i parchi erano stati mangiati dai trafori e dagli annessi rustici e tutti gli alberi della città erano stati tagliati per far posto a parcheggi.

E forse ricorderete anche il Divieto Assoluto, la proibizione di uscire da Bosco Rotondo a cui per altro Bi-Ro si assoggettava ben volentieri. Perché mai disobbedire ai genitori per allontanarsi dalla vita beata di Bosco Rotondo? Sì, perché mai? visto che aveva la fortuna di poter percorrere la rotonda ogni giorno, quante volte voleva, con la sua amata bici rossa?

Ma un giorno Tri-Fo, il fratellino che lei snobbava come si conviene ad ogni sorella maggiore, anche a causa del triciclo "da latitante" su cui arrancava, le disse:

"Io so di una pista ciclabile in un parco"

Disse solo così. Lo aveva detto con naturalezza, come avrebbe potuto dire "oggi c'è il sole" oppure "vorrei fare merenda".

Aveva sentito bene.

Il fratellino "da latte" aveva proprio pronunciato le parole PARCO e PISTA CICLABILE, i suoi sogni proibiti, per i quali sarebbe stata disposta perfino a trasgredire il Divieto Assoluto.

Ma come, c'era un PARCO? e per di più con una PISTA CICLABILE? E Tri-Fo lo sapeva e lei NO?

Eccitatissima lo subissò di domande.

Venne a sapere che in città il Sindaco Florio Tagli e il Vice Sindaco Vacuo Giardino stavano realizzando alla Passalacqua, una ex caserma, un enorme parco cittadino tagliando un centinaio di vecchi alberi.

"Ma vedi come sei stupido? - lo interruppe Bi-Ro - E io che ti avevo creduto. Solo un poppante come te potrebbe bersi questa storiella! Ma come si può fare un parco tagliando gli alberi?"

Ma Tri-Fo teneva coraggiosamente testa alla sorella maggiore. Era informatissimo: aveva letto le Ordinanze del Sindaco.

"Ordinanze del Sindaco? - ribatté Bi-Ro - Ma cosa vuoi sapere tu di Ordinanze? Hai appena cominciato la seconda elementare e la maestra dice che non sai ancora leggere. Secondo me tu racconti un sacco di frottole". E fece per allontanarsi.

A quel punto Tri-Fo lasciò da parte l'aria di superiorità che aveva messo su e confessò alla sorella: "E' vero, non leggo tanto bene, anzi non leggo quasi per niente; ma qui c'è scritto "ORDINANZA": me l'ha data il mio amico, il mio compagno di banco Bimbo Giardino. E' il figlio del Vice Sindaco Vacuo Giardino e tutte queste cose me le ha raccontate perché ha sentito il suo papà vantarsi così con la sua mamma: "Pensa che idea geniale! Faremo un parco tagliando gli alberi. Oggi si fa così: si tagliano gli alberi anziani per far posto innanzitutto a casette nuove, così si evita la seccatura di ristrutturare quelle vecchie; e poi a nuovi arboscelli che non fanno ombra e quindi non danno quel senso di buio e poco sicuro che non piace a nessuno"

La speranza di vedere un parco rinacque nell'anima di Bi-Ro e benchè la cosa le ri-

sultasse ancora poco chiara, tuttavia il fatto che di PARCO parlassero il Sindaco e il Vice Sindaco la rassicurò.

E tornò alla carica per avere notizie della pista ciclabile. Il nostro Tri-Fo felice di aver riconquistato la fiducia della sorella maggiore le spiegò che il parco sarebbe stato attraversato da una pista ciclabile.

Che meraviglia... pensava Bi-Ro non perdendosi una parola del racconto del fratello; non dovrò più girare continuamente il manubrio come sono costretta a fare qui, alla nostra rotonda; potrò ANDARE DRITTA!

"Certo, - proseguì Tri-Fo con tono sempre più sicuro- la pista non porta da nessuna parte. Comincia all'inizio del parco, lo attraversa e poi finisce. Ma puoi sempre tornare indietro, e avanti e indietro tutte le volte che vuoi."

E' vero! fantasticava intanto Bi-Ro, che già si vedeva avanti e indietro, avanti e indietro sulla PISTA CICLABILE. E io che non sapevo niente.

A questo punto prese la mano del fratellino, tornò ad assumere la sua aria da sorella maggiore e gli disse: "Tu ora dovrai fare un GIURAMENTO. Devi giurare di non dire nulla alla mamma e al papà. Questo sarà il nostro segreto. E un giorno infrangeremo il DIVIETO ASSOLUTO per andare al PARCO sulla PISTA CICLABILE."

"Giuro" bisbigliò Tri-Fo con aria circospetta temendo che qualcuno lo sentisse.

Bi-Ro e Tri-Fo si strinsero la mano guardandosi negli occhi.

E già Bi-Ro si vedeva sfrecciare nel Parco. Curioso, rimuginava però dentro di sé. Un parco di alberi tagliati e una pista ciclabile che non porta da nessuna parte...

Ma scacciò subito questo pensiero.

E di nuovo si vide avanti e indietro, avanti e indietro sulla PISTA CICLABILE del PARCO della PASSALACQUA.



LUNGO IL CANAL BIANCO,
ATTRAVERSO UNA TERRA
SOLCATA DAI SECOLI, DOLCI
RIEMERGONO LE MEMORIE
CHE RITEMPRANO SPIRITO
E GAMBE

di Giannandrea Andreoli

Terra d'avi: Adria e Faenza



Sopra: la piazza di Faenza. Sotto il Canal Bianco

Partito di buon mattino, raggiungo Adria pedalando lungo il Canal Bianco; lungo l'argine ho la sorpresa di veder giungere nella mia direzione una chiatta. Uscito dalla città che diede il nome al mare Adriatico rifletto che, se il vecchio ponte sul Po non fosse stato demolito, anni fa, ora lo apprezzerei molto: viaggiare in bici su strade e su ponti dedicati al traffico automobilistico e pesante non rende tranquilli. Per fortuna, l'ingresso in Corbola mi fa riprendere strade meno trafficate e posso entrare nella provincia di Ferrara con una pedalata turistica e rilassata.

Dopo 3 ore di viaggio, un cappuccino a Codigoro diventa un piacevole rifornimento d'energia.

Riparto e, pedalando per la Strada podereale Belfiore, noto delle case su cui compaiono le scritte: "Tenuta Veneto", "Tenuta Toscana", "Tenuta Liguria"; devo ringraziare la mia bici se, col ritmo lento e la possibilità di vedere l'orizzonte senza ostacoli, posso notare queste testimo-

nianze storiche di una agricoltura che, s'è sviluppata grazie agli incisivi interventi dell'uomo.

Inizio a costeggiare le valli di Comacchio, non le avevo mai viste da queste strade più interne e mi meraviglio per la loro estensione; incrocio vari ciclisti, che, dal tipo di mezzo, immagino essere turisti che soggiornano poco distante; poi compare un ciclo viaggiatore, carico di borse a cui faccio un cenno con la testa e che mi ricambia con un saluto della mano. Il sole è già molto alto, il riflesso della luce sull'acqua inizia ad essere fastidioso, e questi nove chilometri li ricorderò come i più faticosi dell'intero percorso. La provincia di Ravenna non è lontana, ma prima d'arrivarci attraverso Anita, paese il cui nome è un omaggio alla moglie di

Garibaldi che morì vicino a questi luoghi. Colgo l'occasione per rabboccare d'acqua le mie borracce e per acquistare dei francobolli nell'ufficio postale che scopro essere aperto solo il martedì, il giovedì ed il sabato. Ignoravo che le Poste potessero far servizio a giorni alterni.

Suona mezzogiorno ed entro nella provincia di Ravenna, attraversando il ponte sul Reno. Superata Alfonsine ho qualche problema nel rintracciare la strada, ma una gentilissima signora mi fornisce utili indicazioni per raggiungere una ciclabile per Bagnacavallo; così, attraversati splendidi frutteti, arrivo a tale viale protetto ed ombreggiato.

Mi piacerebbe visitare Bagnacavallo, ma preferisco proseguire, inoltrandomi per strade di campagna in direzione di una strada provinciale per Granarolo e Faenza che, proprio perché provinciale, immaginavo adatta al traffico ciclistico. Invece questo tratto, dalle carreggiate molto larghe, e fortunatamente percorso in un giorno ed in un orario molto tranquilli, mi convinco che sarà bene sostituirlo, per il futuro, con itinerari meno rettilinei e più "agresti", visto che le poche auto che mi sorpassano, viaggiano ad andatura sostenuta.

Eccomi entrare a Faenza! Sul ponte che attraversa i binari della stazione le gambe faticano un po', scalo qualche rapporto ma, per quanta sia la salita, mai potrei scendere dalla bicicletta per fare qualche metro a piedi! Questo non è un viaggio qualsiasi, non è solo turismo, ma anche memoria. E voglio terminarlo alzandomi sui pedali!



Un'idea originale per l'autoturismo

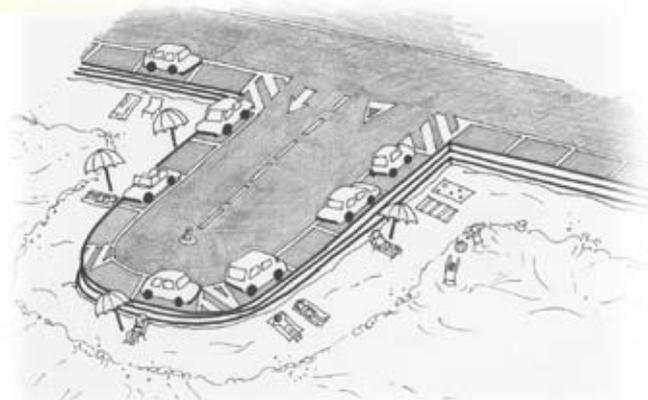
di Bepo Merlin

La mia prima Bicistaffetta Fiab, da Verona a Livorno è stata decisamente una bella esperienza. Forte della recente ciclovacanza su e giù per l'Aquitania e il Périgord ho attraversato gli Appennini senza eccessivi affanni. La Cisa è più dolce della nostra amata Pissarotta.

La parte più difficile è arrivata nelle deliziose terre di Toscana dove, dopo Pontremoli, siamo stati costretti, per mancanza di alternative, a percorrere oltre venti chilometri di statale. Essendo io la scopa ufficiale del gruppo, ho avuto il piacere di sentirmi a pochi metri di distanza il rombo dei possenti motori dei TIR, gli stridii dei freni e lo sbuffare dell'impianto idraulico. In certi momenti avrei preferito avere un cane alle calcagna. Ma la cosa più fastidiosa ci è capitata a Viareggio, dove una pattuglia di vigili ci ha inseguiti sul lungomare solo per contestarci il fatto di non aver chiesto il loro permesso per attraversare il territorio comunale. Ho gentilmente fatto loro notare come nemmeno le migliaia di automobilisti in fila sulle strade e autostrade hanno alcun permesso scritto.

Ma l'episodio e le migliaia di auto parcheggiate a ridosso delle spiagge versiliesi, nonostante la bassa stagione, hanno risvegliato il mio spirito burlesco e ho partorito, chiacchierando e pedalando con gli amabili compagni, un'idea che potrebbe essere utile per quei territori, che vedono 50 cicloturisti come un problema e migliaia di automobilisti come una risorsa.

Eccovi quindi, il progetto di un drive-in marino. E' piccolo, ma si può prolungare a piacere e arricchire di servizi (bar, negozi vari). Ma, per favore, non fatelo avere a quegli amministratori pubblici, qualcuno potrebbe trovarlo interessante.



NAVIGA IL GARDA CON NAVIGARDA

NAVIGAZIONE LAGO DI GARDA
 Tel. 030-9149511 Fax 030-9149520
 www.navigazionealghi.it

800-551801

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%

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

Progetto grafico di IDEANDO - Tel. 0459181081

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