



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

Anno XXVIII-N.1
Contiene inserto redazionale

RUOTALIBERA

126



RUOTALIBERA numero 126 - rivista bimestrale - gennaio/febbraio 2012 (anno XXVIII n.1) - Poste Italiane S.p.A. - Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.27/02/2004 n. 46) art.1, tabella B, comma 1, DCB VR

un 2012... a tutta bici

A FARI SPENTI...

Troppi ciclisti girano di sera senza illuminazione

CARTELLI PAZZI

Dimenticanze, errori e bizzarrie della segnaletica in città

ASSEMBLEA 2012

Possiamo contare di più, anche alle elezioni

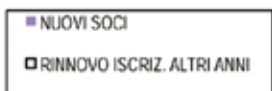
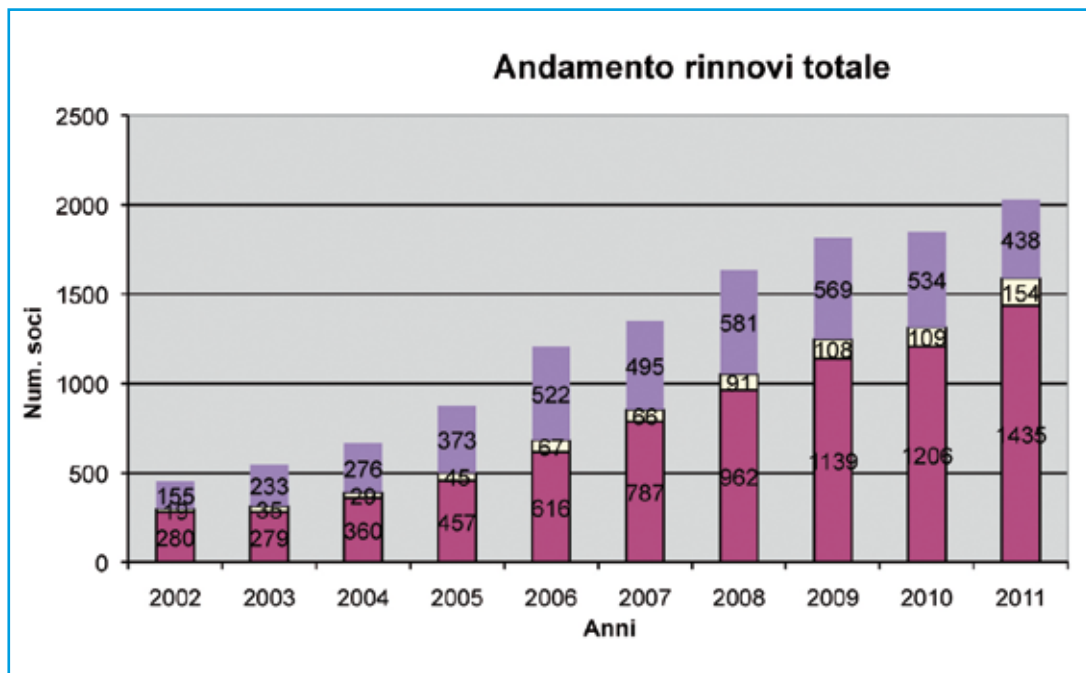
AdB crescono

Il grafico mostra lo straordinario aumento di iscritti registrato negli ultimi nove anni.

Da meno di 500 nel 2002 abbiamo raddoppiato i soci una prima volta nel 2006, superando quota 1.000, e una seconda volta alla fine dell'anno appena trascorso quando abbiamo raggiunto e superato quota 2.000.

In questo modo ci riconfermiamo l'associazione FIAB più numerosa d'Italia.

Un grazie a tutti coloro che donano il loro tempo per una città migliore e più vivibile.



ORARIO SEDE
 Amici della Bicicletta onlus - Via Spagna 6, 37123 Verona
Lunedì - Mercoledì - Venerdì - Sabato
 ore 16.00-19.00 - Tel./Fax: 045 8004443

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 Pigozzi, Giorgio Migliorini, Guido Dosso, Massimo Muzzolon, Patrizia e Stefano Cieno, Alfredo Nicoletti, Alberto Bonfante, Alice Boscaini, Silene Stoppa

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)

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 2012

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. 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)

L'anno delle elezioni e dei record



Un tratto della nuova ciclabile di Corso Milano

di Paolo Fabbri



ni, le quali finalmente possono muoversi in sicurezza su gran parte della strada. Un fatto positivo che confidiamo possa innescare processi virtuosi di moltiplicazione dei ciclisti e che, fra l'altro, premierà i negozi di vicinato ancora presenti sul Corso. Tuttavia questa ciclabile, che per lasciare spazio agli stalli di sosta, per molti tratti è promiscua, tortuosa e stretta, può essere percorsa in bici solo molto lentamente e quindi rischia di essere disertata da molti di coloro che la bicicletta vogliono usarla per muoversi velocemente in città, per arrivare in fretta al lavoro. Se è giusto censurare chi, deluso dalla ciclabile e in violazione del codice, rimarrà sulla carreggiata, è altrettanto giusto ribadire che le attese dei ciclisti, sono per piste che siano, oltretutto sicure, anche convenienti.

MANTENERE ALTA L'ATTENZIONE SULLA BICI E IMPEGNARE I CANDIDATI SINDACO PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE: QUESTI GLI OBIETTIVI DEL 2012

Compiamo trent'anni!

Quest'anno troveremo modo di festeggiare. La nostra associazione, fondata nel 1982, nel 2012 compirà trent'anni! Con continuità - per trent'anni! - gruppi nei quali si sono alternate persone via via diverse, si sono dati da fare per promuovere la bicicletta, un altro modo di viaggiare e un'altra idea di città.

In tutti questi anni l'associazione è stata per molti l'occasione di esercitare il piacere della cittadinanza attiva, di dare prova, gratuitamente, delle proprie capacità. Ed è grazie all'impegno di tutti questi volontari che, dopo così tanto tempo, non solo l'associazione esiste ancora (e non era affatto scontato!) ma continua a crescere. Stracciando ogni record, nel 2011 i nostri soci sono stati oltre 2000.

Mi imbarazza usare la parola "orgoglio". Ma anche con i piedi per terra e senza voler certo sopravvalutare il nostro ruolo e il nostro peso nella realtà veronese, penso sia ragionevole essere orgogliosi di questi risultati e di questa storia così pulita.

Corso Milano

Si sono conclusi i lavori di risistemazione di Corso Milano. Sin da quando il progetto era ancora in discussione noi abbiamo sostenuto che il rifacimento di un'asta di penetrazione così importante poteva essere l'occasione per iniziare a cambiare la mobilità cittadina prevedendo un parcheggio scambiatore a ovest della Croce Bianca e riservando una corsia al mezzo pubblico. Ma così non è stato e ora ci ritroviamo una strada certo più sicura di prima (anche se alcune delle nuove rotonde non costringono certo gli automobilisti a ridurre la velocità) ma realizzata senza quella visione dall'alto che, per l'importanza di questa arteria, sarebbe stata davvero opportuna.

Un'occasione persa.

I lavori ci hanno regalato una nuova ciclabile che - realizzata dai progettisti in base alle indicazioni dell'amministrazione - risolve positivamente le esigenze di una precisa fascia di ciclisti: le persone più anziane, quelle meno sicure, i bambi-

In primavera si vota!

Presto le nuove elezioni amministrative. Un appuntamento importante: dobbiamo darci da fare perché sulla bicicletta e sulla mobilità sostenibile i candidati prendano pubblicamente posizione.

In Italia, Verona occupa le ultime posizioni per quanto riguarda qualità dell'aria, partizione modale degli spostamenti quotidiani (quasi il 60% in automobile e meno del 7% con il mezzo pubblico), indice di motorizzazione (numero di auto per 100 abitanti, siamo quasi a 62), numero e gravità degli incidenti stradali.

Non solo: la crisi moltiplicherà la domanda di mobilità alternativa alla automobile destinata, mentre il nostro reddito diminuisce, a diventare sempre più costosa. Un'occasione, la crisi, non bastassero l'inquinamento, i morti, il bisogno di spazio libero dalle auto, per promuovere mezzo pubblico e bicicletta.

Su queste tematiche cosa è stato fatto negli ultimi cinque anni? Per il futuro, quali obiettivi dichiareranno i candidati? Riusciremo a farci sentire?

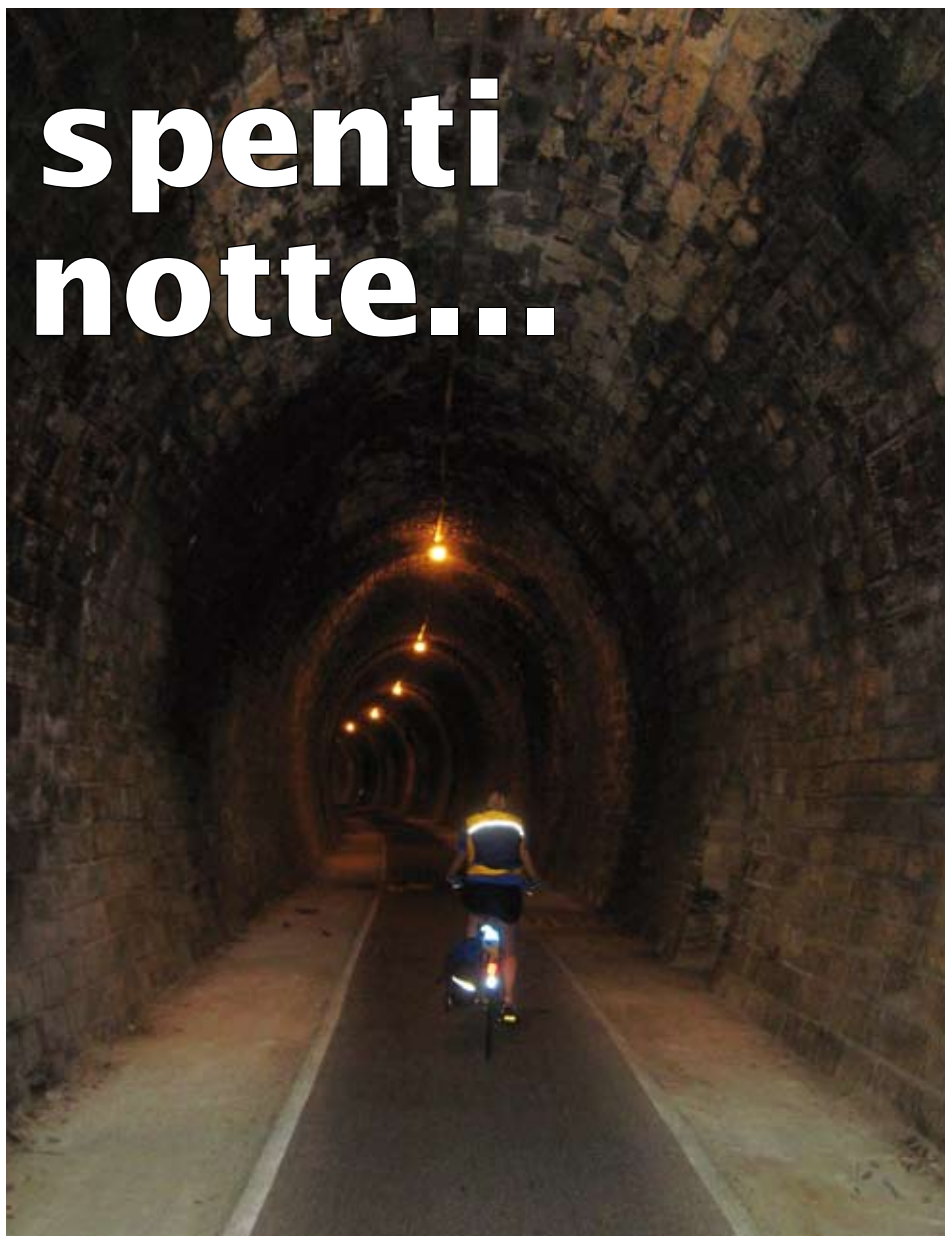
A fari spenti nella notte...

di Giorgio Migliorini

**IL 58% DEI CICLISTI
GIRA COL BUIO SENZA
ILLUMINAZIONE
METTENDO SERIAMENTE
A RISCHIO LA PROPRIA
INCOLUMITÀ**

Era evidente a noi tutti che molti ciclisti girano sprovvisti di luci. Bisognava però quantificare il fenomeno. Con un giro di parole fare luce sulle luci! Noi l'abbiamo fatto operando con tre interventi.

Primo, il rilievo. L'undici novembre abbiamo presidiato dalle 18 alle 19.30 i quattro varchi più trafficati fra quelli delle rilevazioni della Premia il Ciclista di settembre. Precisamente viale Piave, Castelvecchio, Ponte Vittoria e Ponte Nuovo.



Sopra: ciclista nel tunnel. Sotto: bici-“luminaria”



Nella tabella allegata ci sono i principali dati rilevati. Innanzitutto una considerazione sull'utilizzo serale e invernale della bici. Abbiamo rilevato 928 passaggi, circa il 30% di quelli di settembre.

Tenendo conto che il tempo di rilievo è inferiore vuol dire che siamo a circa metà passaggi rispetto a settembre.

La stagione fredda è sicuramente meno invitante all'uso della bici, dopo le 19 c'è notevole calo di passaggi quindi mi sembra un buon numero.

**Anche a
Groningen (Olanda)
il 35% senza luci**

I dati raccolti

Ma veniamo ai dati dolenti, il 58% dei ciclisti non ha niente!

Dato uniforme nei 4 punti di rilievo quindi indipendente dalla tipologia del ciclista. Il restante 42% ha qualcosa: luce davanti o dietro o gilè o catarifrangente sui raggi. Solo un 25% ha le luci davanti e dietro e solo il 2% anche i catarifrangenti sui raggi e quindi sono gli unici a posto con il codice. Una analoga inchiesta fatta a Groningen città fra le più ciclabili d'Olanda dava un risultato di circa un 35% senza luci.

Siamo in buona, anzi in cattiva compagnia. Come analizzare il fenomeno?

Vi è probabilmente una perdita di percezione del pericolo, generalizzata in tutti gli utenti della strada, ma l'automobilista che guida in città con in mano il cellulare è più un pericolo per gli altri che per sé, invece il ciclista senza luci è tre volte un pericolo per se.

Primo rischia una sanzione di 24 euro pari più o meno al costo delle luci e questo è il meno. Secondo, in caso d'incidente, rischia di passare dalla parte del torto totale o parziale e questo fa male ma solo al portafoglio.

Terzo rischia di farsi male, ma tanto, e questo è proprio incomprensibile, autolesionistico!

Secondo, un volantino multilingue: in contemporanea ai rilievi lo abbiamo distribuito per sensibilizzare i ciclisti fornendo anche l'opportunità di acquistare luci scontate del 20% presso alcuni rivenditori.

Qualche ciclista si è fermato a parlare così si è capito che il fenomeno delle luci rubate è più diffuso di quanto si pensi, altri inducono le giustificazioni più fantasiose.

Si è notato in generale anche un livello di bici piuttosto scadente evidente riflesso del timore del furto.

Terzo, grazie alla sensibilità di alcuni gestori di cinematografi che ringraziamo, abbiamo fatto girare il bellissimo video "Ciclista col gilè" nel circuito dei 4 cinema del cineforum Pindemonte e anche all'Alcione (proprietà Teatro Nuovo).

Ci proponiamo poi un ulteriore rilievo per vedere se la campagna "ciclista illuminato", che ha avuto eco anche su TeleArena e sul quotidiano L'Arena avrà dato qualche risultato.

Conclusione: cerchiamo di impegnarci, non solo per la nostra incolumità che dovrebbe esserci particolarmente a cuore. Anche per portare avanti con forza le nostre giuste richieste non guasta presentarci con le carte, mi correggo, le luci in regola.

ciclista illuminato 2011	Punti di controllo (attivi fra le 18 e le 19.30 di venerdì 11 nov. 2011)				TOTALI	%
	PONTE NUOVO	PONTE DELLA VITTORIA	VIALE PIAVE	CASTEL VECCHIO (ANGOLO VIA ROMA)		
PASSAGGI	214	233	212	267	926	100%
ciclisti completamente SPENTI senza luci, senza catarifrangenti (e senza casacca non obbligatoria in città)	112	139	133	153	537	58%
ciclisti ILLUMINATISSIMI luci (entrambe!) catarifrangenti e casacca (più che in regola!)	1	0	0	4	5	0,5
ciclisti ILLUMINATI (IN REGOLA) : luce anteriore, luce posteriore e catarifrangenti sui raggi	5	6	2	4	17	2%
ciclisti QUASI ILLUMINATI con entrambe le luci (ma senza catarifrangenti sui raggi)	59	49	39	85	232	25%
ciclisti POCO ILLUMINATI... QUASI SPENTI						14,5%
solo luce anteriore	18	15	16	13	62	
solo luce posteriore	13	7	6	6	32	
catarifrangenti sui raggi e luce anteriore	0	0	0	0	0	
catarifrangenti sui raggi e luce posteriore	0	5	0	0	5	
senza luci e con catarifrangente sui raggi	3	8	0	0	11	
solo casacca	2	1	11	2	16	
casacca e luci	1	2	5	0	8	
una sola luce (ant o post) e casacca		1	0	0	1	
in regola o no hanno qualcosa per farsi vedere	102	94	81	114	391	42%
hanno i catarifrangenti (obbligatori) sui raggi	9	19	2	8	38	2%
hanno la casacca	4	4	16	6	30	3%

I dati della rilevazione svolta dagli ADB su alcuni varchi di accesso alla città

OLYMPIA - MERIDA - FRERA - CARNIELLI - KAWASAKI

LEDIGME
cicli

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

www.manfrinroberto.it - info@manfrinroberto.it

OTTICA Grisì
Piazza Chievo, 4 - Verona
Tel. 045 8100191 - info@otticagrisi.it

Sconto 15% su occhiali da vista
e da sole ai soci ADB

ROBERTO
Ray-Ban
DKNY
ICEBERG
DONNAKARAN
GIANFRANCO FERRE

Cartelli *pazzi*



DIMENTICANZE,
ERRORI
E BIZZARRIE
DELLA SEGNALETICA
STRADALE:
ALCUNI ESEMPI CHE
ABBIAMO TROVATO
GIRANDO PER LA CITTÀ

di Paolo Fabbri

Sopra: Ponte Nuovo. Sotto: Via Cairoli



Girando per la città, qualche volta ci si imbatte in una segnaletica - orizzontale o verticale - che lascia perplessi.

In presenza di certi segnali, in caso di incidente, i ciclisti o i pedoni coinvolti potrebbero avere dei problemi.

Da mesi, per esempio, un cartello, presente curiosamente solo sul lato di via Nizza, vieta la circolazione ai pedoni sul frequentatissimo marciapiede nord di Ponte Nuovo. Di fatto i pedoni non sembrano impensieriti.

Sul numero 124 di Ruotalibera ci siamo rallegrati del fatto che il cartello che regola il traffico sulla preferenziale di via Cairoli fosse stato finalmente adeguato all'ordinanza che autorizza le biciclette su quella preferenziale.

Basta però proseguire su quella stessa corsia riservata per accorgersi che, pochi metri dopo, a metà Piazza Erbe, un altro cartello deve ancora essere aggiornato.

Anche in questo caso i ciclisti non sem-

Piazza Erbe



brano preoccuparsi.

Tuttavia, in caso di incidente, difficile immaginare altrettanta indifferenza da parte della compagnia assicuratrice eventualmente chiamata a risarcire i danni subiti da un ciclista travolto su quella preferenziale.

La ciclabile di Corso Porta Nuova attraversa la circonvallazione interna (via Oriani) con un attraversamento che in parte è ciclopedonale: ci sono i quadrotti che danno al ciclista il diritto di attraversare in sella, in una, inspiegabilmente, è solo pedonale non ci sono i quadrotti e il ciclista in sella può essere multato e, in caso di incidente, ha torto.

Nella nuova, bella, risistemazione dell'area fra Arsenale e il ponte di Castelvechio, la viabilità è stata rivista.

Mentre da una parte il ponte è indicato come pedonale e ciclabile, dall'altra questa indicazione manca e i nuovi segnali che proibiscono di attraversare il ponte ai



Sopra: due immagini di Via Oriani verso Porta Nuova. Sotto: Le due entrate a Castelvechio



veicoli che provengono dall'arsenale, dal Lungadige Campagnola o dal Lugadige Cangrande, non riportano la dicitura "eccetto bici".

Una dimenticanza.

Girando per la città, qualche volta ci si imbatte in cartelli che lasciano perplessi. In presenza di certe incongruenze, in caso di incidente, i ciclisti o i pedoni coinvolti potrebbero avere dei problemi.

Ciclista multato: si fa ricorso!!!

Il 10 agosto 2011, un 16enne di Negrar che pedalava su una pista ciclabile di San Pietro in Cariano, sbatte contro un'auto che stava uscendo da un passo carrabile. Qualche contusione, la bici distrutta e una multa.

Una multa? Sì: Secondo la Polizia Locale del paese il ragazzo - così c'è scritto nel verbale recapitato ai genitori del minore solo in ottobre! - "ometteva di regolare la velocità del veicolo in modo tale da, avuto riguardo alle caratteristiche di quest'ultimo e della strada (tratto in curva con scarsa visuale ed inizio notevole densità accessi carrai), poter conservare il controllo dello stesso ed essere in grado di compiere tutte le manovre neces-

sarie in condizione di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo entro i limiti del campo di visibilità".

"Ma come - sostiene l'avvocato Segala, il legale degli AdB, che difende il ragazzo - se non ci fosse stata la pista e il ragazzo fosse stato investito sulla strada, nessuno avrebbe obiettato sulla responsabilità dell'automobilista.

In questo caso invece... oltretutto sulla pista non c'erano segnali che avvertissero di un possibile pericolo: "Questa multa va annullata!"

Il dibattimento si terrà l'8 marzo 2012.

Lo seguiremo con attenzione.

Oh che bel cartello...



di Paolo Fabbri

L'area "incriminata", situata agli Orti di Spagna

Quanti sono i cartelli in questa immagine? Almeno 21! La foto ritrae gli incroci fra via del Carroccio, via Pipino e via Spagna (l'incrocio più distante).

Tutto questo per regolare la viabilità su strade praticamente prive di traffico all'interno di un'area - gli Orti di Spagna - che potrebbe benissimo essere considerata un' "isola ambientale".

Le direttive ministeriali per la redazione dei Piani Urbani del Traffico, definiscono l'Isola ambientale come una zona composta da strade locali con mobilità ridotta finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani, in quanto il transito dei veicoli a motore viene dirottato sulla viabilità principale, con la conseguente eliminazione del traffico di attraversamento.

Quindi sono definite "isole" perché sono composte da una maglia di strade secondarie circondate dalla rete della viabilità principale; e "ambientali", perché finalizzate al recupero e alla vivibilità degli spazi urbani.

Come evidente nell'immagine 2 la viabilità principale (via Pontida, via Lega Veronese, via Da Vico) racchiude una rete di strade secondarie praticamente priva di attrattori all'interno della quale il traffico dovrebbe essere prevalentemente quello determinato dalle esigenze dei residenti che devono lasciare o raggiungere la propria abitazione.

Basta un'occhiata alla cartina di una qualsiasi città per scoprire che le isole ambientali costituiscono gran parte del tessuto cittadino. In Europa e in alcune città italiane le isole ambientali vengono valorizzate e diventano "zone trenta". Sulle strade di queste zone, per evitare che gli automobilisti le usino come scorciatoie e per evitare che vengano superati i limiti di velocità, vengono disposti elementi di "moderazione del traffico": arredo urbano, barriere, dossi, restringimenti della carreggiata, costringono le auto a procedere a bassa velocità.



ECCO UN CASO DI SOVRAFFOLLAMENTO DA SEGNALETICA STRADALE: DECINE DI CARTELLI IN POCHI METRI QUADRATI

Qui a Verona abbiamo qualche zona trenta (Porto San Pancrazio, per esempio), ma mancano o sono rari gli interventi volti a ridurre la velocità.

Per scoraggiare l'uso delle strade locali come scorciatoie si è ricorso praticamente solo alla riorganizzazione della viabilità introducendo (come negli orti di Spagna) nuovi sensi unici che consentono, fra l'altro, di guadagnare spazio alla sosta (ma che moltiplicano i cartelli e penalizzano i ciclisti costringendoli a giri tortuosi in strade deserte).

Guardando tutti quei segnali (costosi oltreché piuttosto brutti), viene da chiedersi se toglierli tutti e riorganizzare la viabilità ripristinando, dove è possibile, il doppio senso di marcia, non potrebbe funzionare come elemento di moderazione del traffico: ad ogni incrocio la precedenza andrebbe riconosciuta a chi proviene da destra e le auto dovrebbero rallentare. Continuare a consentire la sosta su ambo i lati anche delle vie strette dove questo significa che resta spazio per una sola carreggiata, ridurrebbe la larghezza delle strade costringendo a basse velocità.

Il doppio senso di marcia verrebbe garantito da tratti di divieto di sosta sufficienti a consentire ricorrenti sensi unici alternati. Qualcosa del genere è stato fatto nella riorganizzazione delle isole ambientali di Mestre (quartiere Piraghetto), mentre la riduzione della segnaletica si sta affermando in molte città europee con effetti positivi sull'incidentalità perché le velocità si abbassano. Il comune risparmierebbe un po' di soldi e ciclisti sarebbero meno penalizzati.

Nelle prossime settimane, anche in vista delle elezioni, cercheremo di capire quali sono le controindicazioni a questa possibile proposta.

Si può contare di più

**Assemblea
2012**

di Paolo Fabbri



ALL'ASSEMBLEA ANNUALE IL TEMA DELLE ELEZIONI COMUNALI E DELLA TRASVERSALITÀ: "INSIEME I NOSTRI VOTI POSSONO MUOVERE L'AGO DELLA BILANCIA POLITICA"

L'assemblea annuale della nostra associazione si terrà sabato 25 febbraio 2012 dalle 16 alle 20. Come lo scorso anno ci troveremo nei locali del Circolo Dipendenti Unicredit, al primo piano di via Rosa 7. Nell'assemblea, come da statuto, si discuteranno il bilancio, l'attività svolta nell'ultimo anno, i programmi e gli obiettivi per il 2012. L'assemblea eleggerà le cariche sociali.

Probabilmente ci organizzeremo anche per una risottata finale. Senz'altro saranno presenti Antonio Dalla Venezia (presidente Fiab) e Luciano Renier (coordinatore regionale per il Veneto).

Ci preme che questo momento decisivo per la vita dell'associazione sia partecipato come negli ultimi anni. Ci preme poter ragionare insieme su cosa possiamo fare meglio e, in vista delle amministrative che si terranno la prossima primavera, su come possiamo fare perché la bicicletta e la mobilità sostenibile siano argomenti importanti di confronto fra i candidati. Abbiamo bisogno di idee e di braccia capaci di realizzarle: l'assemblea è l'occasione più importante per esprimere critiche, per dare suggerimenti, per offrire disponibilità. Non mancare!

Due i principali temi sui quali vorremmo un dibattito partecipato.

Il primo.

In questi ultimi anni abbiamo lavorato per affermare l'immagine di un'associazione di persone che hanno voglia di divertirsi (viaggi, 220 volt, Lombroso Illuminato, Velò Magique...), competenti (questionari, censimenti, attraversamenti, rotatorie, qualità delle piste, carta cicloturistica della provincia...) e molto determinate a difendere i diritti dei ciclisti (S.I.N.D.A.C.O., Bimbibici, Premia il ciclista, contrasto del furto, vittorie sulla questione dei punti patente tolti ai ciclisti, forti critiche all'amministrazione...). Penso che ci siamo riusciti e che a questa immagine si debba la crescita dell'associazione che, tuttavia, non è riuscita a stabilire rapporti favorevoli con l'amministrazione comunale. Stiamo sbagliando qualcosa?

Il secondo.

In vista delle elezioni dovremmo riuscire a superare quella sorta di impasse determinata dal fatto che molti, sia nei partiti di destra che in quelli di sinistra, sembrano dare per scontato che il voto ambientalista sia orientato prevalentemente a sinistra. E che, per questo, il consenso degli ambientalisti sia, a prescindere, negato o scontato. Per questo la nostra associazione, nonostante i 2.000 veronesi che

la sostengono e ne condividono le proposte, riesce a condizionare molto poco l'azione dei nostri amministratori. Eppure questi 2.000 voti potenziali - in parte di centro destra e in parte di centro sinistra - non sono pochi. Perché non proporci di utilizzare questa risorsa a sostegno delle nostre idee e senza rinunciare alla nostra preziosa trasversalità?

Potremmo decidere che questa nostra trasversalità si debba esprimere con riferimento ai partiti e agli schieramenti, non ai candidati. Anzi, che sia utile che la nostra associazione individui - possibilmente, questo sì, all'interno di tutti gli schieramenti politici - candidati da sostenere perché più vicini di altri alle nostre idee e alle nostre proposte.

E questo, naturalmente, allo scopo di orientare per quanto possibile - i nostri soci non sono certo soldatini obbedienti! - il voto di preferenza degli iscritti che si riconoscono in questo o in quel partito politico.

Chiedere pubblicamente ai nostri soci di premiare con le preferenze la vicinanza alle nostre proposte dimostrata dai candidati dello schieramento politico nel quale si riconoscono, può aiutarci a ridurre questo limite affermando l'idea che il consenso può essere cercato e guadagnato anche nelle nostre fila. È una buona idea?

ALL'ALTISSIMA
CONCENTRAZIONE
DI ABITANTI NON
CORRISPONDONO
ALTRETTANTI
PERCORSI CICLABILI

di Luciano Lorini
collaborazione di Gianni Marcolini

Sesta: attraversamento a Est

Sopra: Pista ciclopedonale a Porta Vescovo Sotto: collegamento con Via Pisano

Il territorio

La 6^a è, dopo quella del Centro Storico, la Circoscrizione con il territorio più contenuto: nemmeno 550 ettari (per rendere il paragone si consideri che la successiva, la 4^a, si estende per oltre 1.500) per più di 31.000 abitanti, con una densità tra le più alte del nostro Comune (57 abitanti/ettaro). Racchiusa a sud-ovest dalla cinta delle Mura Magistrali, si estende a nord di via Unità d'Italia, verso le colline, comprendendo i territori di Borgo Venezia, Biondella, San Pio X, Santa Croce, San Marco e Borgo Trieste (i cosiddetti "sei borghi"), fino al paese di San Felice Extra.

E' una zona fittamente edificata, ricca di infrastrutture e servita dalle principali linee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Come siamo messi?

Se consideriamo le caratteristiche del territorio e le rapportiamo alle necessità di mobilità che la numerosa popolazione esprime, siamo ben al di sotto del livello di sufficienza. Il traffico locale infatti, grazie alla compattezza degli insediamenti e alla buona diffusione dei servizi commerciali e sociali (centri sportivi, sanitari, culturali

e per anziani, biblioteca, parrocchie, giardini...), sarebbe molto limitato, favorendo gli spostamenti a piedi e in bicicletta; ma l'intasamento da parcheggi e la mancanza di un'efficace dissuasione del traffico motorizzato e soprattutto della sua velocità, vanificano in parte questo vantaggio. Il quartiere tutto è invece schiacciato da un fortissimo traffico di attraversamento che nelle ore di punta riempie le direttrici principali: da nord a sud su via Fincato-Barana e via Bonfadio-Cipolla; su via Dalla Corte per i collegamenti con la Valpantena, la Tangenziale est, viale Venezia e San Michele; da nord a est su via Montorio-Betteloni-Fincato.

Importanti anche i flussi di traffico sulle vie Pisano e, un po' meno, su via Badile e Banchette, per chi è diretto o proviene da San Michele o da est in genere. Non vi sono problemi particolari di ingorghi, ma ciò soprattutto a scapito della vivibilità delle strade interne, usate come scorciatoie (e come tali percorse a velocità anche sostenute) e intasate da un rilevante numero di mezzi parcheggiati, spesso abusivamente.

Questa situazione, destinata a peggiorare drasticamente attorno ai futuri sbocchi del

Traforo delle Torricelle, ruba spazi preziosi alla mobilità alternativa e rende difficoltosa la vita per i ciclisti. Anche qui, come altrove, sarebbe necessario analizzare e ridefinire i flussi, tramite la creazione di strade residenziali e adottando i provvedimenti (zone 30, ecc...) atti ad aumentare la vivibilità e la sicurezza dei quartieri.

Le piste

Poco più di quattro chilometri di piste rappresentano l'ossatura ciclabile di Borgo Venezia.



A questi vanno aggiunti i 4.200 metri del percorso ciclopedonale lungo il Prognò della Valpantena (non conteggiato però nella nostra rilevazione).

Visti dall'alto, se si esclude la tratta Porta Vescovo-Montorio, costituiscono una serie di segmenti isolati, senza continuità alcuna e privi di ogni valenza trasportistica. Cattedrali nel deserto, come i 600 metri di via Banchette, o piccoli morceaux di pista (insignificanti perfino per un giretto in triciclo) come il pezzettino da 130 metri tra via Pisano e il cimitero ebraico di via Badile o i 50 metri tra via Fincato e via Cipolla (la pista più corta di Verona).

Invece di connettere il nulla ciclabile con un altro nulla ci sarebbe bisogno di costruire veri itinerari di attraversamento.

A nulla vale infatti accumulare chilometri di piste se il loro indice di continuità (vero parametro per misurarne l'efficacia) tende praticamente a zero. Gli itinerari possibili per dotare il territorio orientale di un adeguato servizio sono principalmente due: il collegamento verso San Michele (via Corsini, Confortini, Belluzzo) tramite la ciclabile oggi discontinua esistente su via Unità d'Italia e il collegamento dell'itinerario ciclabile Porta Vescovo - Montorio con via Banchette, via Badile e via Unità d'Italia lungo via Girolamo Dalla Corte e via Del Capitel. Minore importanza riveste l'esigenza di migliorare l'accessibilità del Parco dell'Adige sud e del Lazzaretto, attraverso il Porto ed il Boschetto.

I punti neri

La situazione viabilistica complessiva descritta è già di per sé un grande punto nero. Ma, per scendere nel dettaglio, riportiamo l'elenco risultante dalla nostra indagine dello scorso anno.

In cima alla classifica trovavamo Porta Vescovo (3° con 42 occorrenze), a causa della fermata degli autobus sul marciapiede ciclabile in corrispondenza della breccia. Questa situazione davvero molto pericolosa è finalmente stata sanata con lo spostamento della fermata all'interno della porta. Gli altri punti di pericolo segnalati li troviamo in via Volta (la Galleria, soprattutto in salita, al 12° posto) e in via Betteloni (45°).



		Totali			
		Sottotipo	Comune	6^ Circoscriz	
Classificazione	Sicurezza	Pista	34.660 m	3.230 m	9%
		Corsia	11.175 m	1.000 m	9%
	Tipologia	Ciclabile	13.370 m	1.500 m	11%
		Contigua	12.475 m	560 m	4%
		Promiscua	19.340 m	1.970 m	10%
		Preferenziale	530 m	200 m	38%
		Controsenso	-	-	0%
		ZTL	2.370 m	-	0%
	Direzione	Monodirezionale	14.275 m	900 m	6%
		Bidirezionale	34.080 m	3.330 m	10%
	Valenza	Urbana	42.705 m	4.230 m	10%
		Extraurbana	2.000 m	-	0%
		Naturalistico/Parco	1.950 m	-	0%

VERSO IL CENTRO

Raggiungere il Centro è abbastanza facile grazie alla presenza del maggior itinerario di attraversamento urbano della Città, quello che, partendo da Montorio, attraversa Santa Croce e via Betteloni fino a Porta Vescovo per poi allacciarsi a via Torbido e raggiungere piazza Bra'. Tuttavia questa ciclabile serve solo la parte centrale del quartiere, escludendo di fatto tutti gli altri borghi da un agevole percorso di avvicinamento. A nord, via Fincato e via Cipolla restano ancora percorrenze a rischio per i forti volumi di traffico, mentre a sud la menzionata carenza di itinerari interni (magari su strade strette, come via Pisano) costituisce il vero ostacolo a connessioni di più ampio respiro. Serve poi sviluppare soluzioni alternative a via Torbido, sfruttando la galleria di via Volta e la direttrice Porta Vescovo - Teatro Romano, che consentirebbe di congiungersi alla zona nord-ovest senza circumnavigare il Centro.

Nel piano della Rete Ciclabile cittadina, allegato al Piano degli Interventi, questo collegamento viene indicato come obiettivo progettuale, lungo via XX Settembre, sino a Ponte Navi e poi avanti, lungo l'Isolo fino a Ponte Pietra e via Marsala. Ci auguriamo che queste indicazioni (già ribadite in altri piani passati) non rimangano solo buone idee sulla carta ma riescano ad esprimersi e prendere corpo in tempi rapidi.

NEL TEMPO LIBERO

Completamente circondata dal tessuto urbano, a parte qualche zona agricola attorno alla linea della Tangenziale est, la 6ª Circoscrizione è sostanzialmente priva di sfoghi significativi. In piazza Libero Vinco, ristrutturata per limitarne il traffico di attraversamento e renderla così più fruibile dalle famiglie e dalle persone anziane, l'incontro e la socializzazione dei cittadini sono favoriti. Anche i giardini di Santa Croce e quelli di via Plinio risultano piacevoli e sufficientemente ampi per garantire ristoro a grandi e piccini. Per le attività sportive è possibile accedere al Gavagnin (uno dei più grandi impianti sportivi della città) oppure all'area di via Campo Sportivo, dove è possibile giocare a s-cianco e dove alcuni abitanti di origine straniera praticano il cricket, con riflessi positivi sull'integrazione.

Volendo muovere un po' di più le gambe si può intraprendere una breve escursione lungo il Prognò della Valpantena. L'itinerario ciclopedonale, completamente su sede protetta, si estende per 4,2 chilometri, da Santa Croce a Santa Maria in Stelle (fino alla famosa salita detta del "piccolo Stelvio"), con tappe intermedie a San Felice, Novaglie, Nesente e a Vendri. Richiede una tranquilla mezz'ora a pedali oppure un'ora abbondante a piedi. Sul percorso sono purtroppo da segnalarsi urgenti necessità di manutenzione per il fondo (buche e crepe sull'argine) e la staccionata (che in più punti è marcita o danneggiata ad opera dei soliti vandali).

Infine, sebbene sconfini dal territorio circoscrizionale, non è da dimenticare lo splendido percorso storico-naturalistico che, partendo da Forte Biondella, si snoda sulla cinta muraria fino a raggiungere il Centro Storico nella zona di Ponte Pietra. Una meta piacevolissima (spesso una vera sorpresa anche per gli stessi cittadini veronesi) per una passeggiata domenicale a "Km 0".

Un tandem di solidarietà

di Giorgio Migliorini



POSITIVA COLLABORAZIONE TRA ADB E UNIONE ITALIANA CIECHI. GIÀ DUE USCITE EFFETTUATE E UNA TERZA PRESTO IN PROGRAMMA

L'opinione di chi guida

Tutto è cominciato con una mail ricevuta da Alberto Bottacini: c'è una ragazza non vedente che ha un tandem e vorrebbe fare qualche giro, cerca un accompagnatore. Così le ho risposto, qualche timida telefonata per rompere il ghiaccio, e poi con Monica abbiamo fatto un primo test. Per me era la prima volta alla guida del tandem ma si è rivelato abbastanza facile, basta sincronizzarsi sullo stesso piede in partenza e all'arresto.

Sono seguite alcune belle uscite comprese una gita di 30 km con "buche" e "buche con acqua" lungo gli argini dell'Adige. Poi con il direttivo abbiamo programmato "in bicianch'io" e ho pensato che si poteva coinvolgere un gruppo di non vedenti. Così è stato.

La presidente dell'UIC provinciale, Roberta Mancini, ha aderito con entusiasmo e, siamo arrivati a mettere insieme un gruppo di dieci tandem: un campionario che va dalla vecchia Graziella anni'60 a più recenti ed efficienti modelli.

La partenza non è stata facile perché non

ci conoscevamo e quindi, credetemi, capire chi ci vede e non ci vede, quali siano i tandem adatti a ciascuno, salire, provare, nessuno stava fermo... siamo sempre italiani: metterci in ordine è impresa difficile!! Una buona mezz'ora per sistemare tutto. Ma poi un successone. Qualcuno non era mai salito in bici, altri non ci salivano da anni, comunque ci siamo fatti il nostro giro in città senza alcun problema. All'arrivo tutti d'accordo: giro

troppo breve facciamo qualcosa di più. E' passato un mese ed eccoci al 16 ottobre, questa volta staremo insieme tutta la mattina. Giornata fredda ma soleggiata. Siamo in dodici tandem più l'inaspettato riscio che ci costringerà ad una lenta marcia. Via Trainotti, Brà, Borgo Trento, Lungadige Attiraglio e ritorno. La gente ci guarda, riconosce le bandiere FIAB, ma forse non intuisce che questa è una gita speciale. Fra di noi ci si conosce



appena ma ti senti subito amico si scoprono comuni conoscenze, è palpabile la gioia di una giornata diversa. Sosta all'arsenale per un aperitivo e così per essere in tema, l'appetito viene mangiando, parte una richiesta: perché solo una mattinata? Vogliamo o no fare una bella gita con pic-nic e stare insieme tutto il giorno? Nessun problema, dovremo aspettare primavera ma il 25 marzo si replica.

Grazie ad Alberto, Roberto, Bruno, Mari- lena, Guerino, Claudia, Giulia, Paolo che hanno collaborato e a chi ci ha imprestato i tandem.

Questa esperienza credo che ci abbia insegnato molte cose. Ogni tanto bisogna saper uscire dagli schemi e buttarti di istinto nelle cose che senti giuste.

L'opinione del passeggero (Monica)

Domenica 16 ottobre si è presentata con una mattina fredda ma durante la giornata il sole è stato il protagonista regalando- ci una giornata bellissima e dando modo a tutti noi di passare ore divertenti!

L'appuntamento era per tutti all'Unione Ciechi, per una bicicletata per le strade della nostra fantastica città! Eravamo un gruppo misto, grandi e piccoli, donne e uomini, con vari livelli di cecità; c'erano anche i volontari dell'Associazione "Amici della bicicletta", che grazie alla loro disponibilità hanno dato a noi non vedenti la possibilità di stare all'aria aperta e fare qualcosa di diverso per alcune ore!



Quindi, dopo aver assegnato i tandem e formato le coppie, siamo stati pronti a partire! ..E così viaaaa! Pedalata dopo pedalata abbiamo attraversato la città arrivando fino a Parona, rimanendo sempre in gruppo, chiacchierando e conoscendo soprattutto i nuovi amici...insomma c'era allegria, spensieratezza e contenti di essere lì. Era bello e a mio avviso anche simpatico sentire i commenti delle persone che ci incontravano, molti erano stupiti di vedere tutti questi tandem assieme..ma forse più stupiti di scoprire che anche noi "ipovedenti e non vedenti", possiamo andare in bicicletta come gli altri.

Mi è capitata più volte la domanda: "come fai ad andare in bici?", io rispondevo:"semplice con il tandem",

"l'unico problema è trovare chi guida il tandem e non è così scontato o facile". Ma grazie agli Amici della Bicicletta abbiamo avuto modo di farci vedere, di far conoscere un po' la nostra realtà con l'augurio che in futuro le persone si avvicinino a noi senza timore! Prima di ritornare al punto di partenza, da bravi veneti, ci siamo fermati per gustare un buon aperitivo e fare le ultime chiacchiere, promettendoci che in futuro si possano fare ancora esperienze di questo tipo... magari con percorsi più impegnativi!!

Queste esperienze sono belle e importanti per "orbetti e non orbetti", perché si respira il senso della vita "dare e ricevere"!!

Grazie "AMICI"

Nella pagina accanto: Quasi pronti a partire e "Sosta tecnica". In questa pagina: Tarallucci e vino e in marcia dietro al riscio.





APPROVATO
IN CONSIGLIO IL PIANO
DEGLI INTERVENTI.
RIDOTTE LE OPERE PIÙ
INVASIVE, RESTA PERÒ
IL CONSUMO
DI TERRITORIO

di Donatella Miotto

Piano “limato” ma le criticità restano

20 ore di esame in commissione e 4 giorni di discussione in Consiglio Comunale sono bastate ad esaminare le 1.235 osservazioni presentate dai cittadini (ogni osservazione ha ricevuto quindi un'attenzione inferiore ai 2 minuti) e ad approvare un Piano degli Interventi, o Piano del Sindaco, che condiziona il volto di Verona per i prossimi 10 - 15 anni.

Certo, più che di una “maratona”, di cui non è stata chiara la necessità, la città avrebbe avuto bisogno di tempi adeguati all'importanza delle decisioni prese.

Nonostante ciò, alcuni degli interventi più discussi – quelli previsti ad Avesa, a Parona, allo Stadio, a Quinzano e a Santa Maria in Stelle, per esempio – sono stati corretti, con qualche spostamento, o il taglio di uno o due piani nelle costru-

zioni progettate. Ma il consumo di suolo rimane.

L'amministrazione conta di ottenere dalle imprese costruttrici, oltre agli oneri di urbanizzazione, contributi aggiuntivi di sostenibilità per 180 milioni, coi quali finanziare opere pubbliche.

Ma quali opere? Un esame dettagliato porterebbe a rilevare come, oltre a aree verdi attrezzate e impianti sportivi, siano previste molte opere destinate alla viabilità automobilistica, come rotatorie, ampliamenti di carreggiata e parcheggi utili soprattutto ai futuri residenti dei futuri condomini.

Oppure “doni” come il “percorso ciclo-pedonale” previsto fra via Pighi e via del Ponte, della stessa lunghezza del condominio progettato, rasente al quale sarà costruito. Una “ciclo-pedonale condominiale” quindi, ma pubblica, che misurando 20 o 30 metri rischierà di vincere il Guinness dei primati per la brevità. Finanziamento: 200.000 euro.

Ma chissà che belle bicicletate potremo farci. Lo stile, si sa, sta soprattutto nei dettagli.

Al di là di questi, per capire le questioni fondamentali che hanno animato il dibattito delle scorse settimane, abbiamo chiesto il parere dei rappresentanti veronesi di Italia Nostra e WWF.

Italia Nostra

Giorgio Massignan
Presidente provinciale di Italia Nostra

Il nuovo P.I. firmato da Tosi e Giacino, nasce con due gravi peccati originali:

1) Il consumo di suolo.

Nonostante siano edificate aree per oltre 400.000 abitanti e circa il 20% del nostro patrimonio abitativo non sia occupato (dati Istat), l'assessore Giacino ha ritenuto opportuno destinare nuove aree all'espansione edilizia, per un ipotetico, quanto improbabile, aumento di popolazione.

Un raffronto con la Germania di Kohl, che nel 1998 pose l'obiettivo di non investire ogni giorno nell'urbanizzazione più di 30 ettari, mette in risalto la differenza con la nostra realtà, dove di suolo ne consumiamo almeno 4 volte tanto.

L'obiettivo di Kohl è stato rispettato da tutti i governi che sono succeduti, sia di centro sinistra che di centro destra e oggi, in Germania, si stanno dotando di

Nelle foto: interventi previsti nella zona di Parona



strumenti per realizzare “un’economia di rotazione delle aree”: per ogni nuova occupazione di suolo dovrebbe essere naturalizzata una superficie equivalente da un’altra parte.

Da noi invece si permette che siano occupate le poche aree ancora libere all’interno del tessuto urbano.

2) Una pianificazione urbanistica più sensibile agli interessi immobiliari che alla tutela delle risorse comuni.

Coloro che hanno deciso questo tipo di pianificazione non hanno valutato le condizioni di un territorio sovra-urbanizzato e i conseguenti danni che potranno causare. È vero che nel P.I. l’80% degli interventi presentati dai privati prevedono il recupero e la riqualificazione delle aree esistenti, mentre il 20% riguarda le aree di espansione.

Ma la trasformazione delle aree dismesse è stata, di fatto, suggerita dalla partecipazione degli operatori immobiliari privati nei processi decisionali pubblici.

Questa non è la programmazione del territorio richiesta dalla nuova legge regionale, ma un piano che si adegua alle diverse spinte del mercato immobiliare.

Il P.I. ha inoltre mancato uno dei principali obiettivi indicati dalla legge regionale, quello di mantenere e/o recuperare le funzioni agricole del territorio comunale e di valorizzare le trasformazioni solo se compatibili con l’assetto ambientale e paesaggistico, a favore della collettività. Infatti si afferma: “la corretta gestione del territorio non deve svilupparsi attraverso limitazioni assolute e vincoli alla possibilità di edificare”, senza definire chiaramente quali siano le condizioni oggettive per i nuovi interventi.

Così si dà il via ad un’ulteriore edificazione del territorio rurale.

Averardo Amadio

Presidente onorario Wwf Veneto

Il P.I., insieme al Pat che gli fa da matrice, vuol disegnare una nuova Verona. Ma una città davvero moderna dev’essere vivibile e sostenibile.

Una Verona a misura d’uomo dovrebbe basarsi su 4 fondamentali misure.

Su queste premesse si sono basate le numerose osservazioni puntuali del WWF ai vari interventi previsti dal Piano.

La prima misura riguarda l’idea di una città compatta. Il Pat approvato dalla giunta precedente limitava l’espansione delle città compattandola all’interno della cosiddetta “linea rossa”.

Questo confine ideale è stato cancellato e la città ora può dilatarsi oltre quel limite,



con la conseguente dispersione degli insediamenti sul territorio (sprawl), la sua impermeabilizzazione e la necessità di nuovi servizi.

La compattezza della città corrisponde anche alle ridotte richieste di nuove residenze ora che la popolazione dei centri urbani in generale tende a decrescere; ed anche Verona non sfugge alla decrescita. Questo spinge il WWF a chiedere al Comune di respingere le manifestazioni d’interesse oltre la linea rossa prevista da quel Pat.

La seconda misura deriva dall’opportunità di organizzare un raccordo fra città e campagna, per mezzo di un graduale passaggio dalle aree densamente popolate a quelle meno, con conseguente riduzione

delle altezze e delle volumetrie.

Una terzo criterio riguarda l’attenzione necessaria alle aree confinanti con quelle protette o comunque sensibili (green belt, risorgive ecc.).

In questi casi sarebbe opportuno prevedere una fascia di rispetto da destinare unicamente all’attività agricola.

L’ultima misura ha per oggetto l’area di ammortizzazione e transizione, chiamata green belt: una fascia agricola da conservare tale per realizzare una larga cintura attorno alle aree urbanizzate, con valenza sia naturalistica che paesaggistica.

Ciò si ottiene attraverso l’invarianza, ossia riducendo le possibilità di trasformazione delle zone agricole, limitando anche gli ampliamenti degli edifici esistenti. Purtroppo però in Italia manca una normativa sulle green belt.

Un esempio concreto di cosa potrebbe invece succedere, dato che mancano queste garanzie?

Al Pestrino, in prossimità del tempio sanmicheliano, una società aveva chiesto l’autorizzazione per un complesso polivalente turistico-commerciale, che avrebbe comportato un grave danno ambientale e travisato in modo inaccettabile quel territorio, parte del Parco dell’Adige.

Il progetto non è passato grazie all’opposizione del mondo ambientalista e anche all’attenzione dell’Amministrazione Comunale.

Potrebbe essere però reiterato e approvato: l’articolo 10 della delibera di Piano, permette infatti di sostituire i progetti accettati ma di fatto non avviati, con altri al momento non accolti ma ritenuti ammissibili.

IL PIANO IN CIFRE

- 36 anni : la durata del piano precedente, approvato nel 1975
- circa 600: le domande di concessione edilizia presentate dai privati
- 280: i cantieri autorizzati
- 10 – 15 anni: il tempo previsto per la loro realizzazione
- 20% le lottizzazioni previste in aree finora rimaste verdi
- 725.000 m²: le superfici commerciali, direzionali e alberghiere
- 7000: i nuovi appartamenti previsti
- 8000: le case sfitte stimate oggi
- 400: le opere pubbliche di compensazione progettate

Natura, arte e archeologia nella Tuscia Viterbese

di Massimo Muzzolon

CICLOVACANZA NEL LAZIO

Periodo:

**Da Sabato 28 aprile
a Martedì 1 maggio 2012**



Laghi cristallini, paesaggi agresti sospesi nel tempo, borghi medievali che sfidano la natura, memorie dell'antichità etrusca, cucina genuina e vini robusti che invitano alla convivialità: questo ed altro ancora è ciò che offrirà la ciclovacanza nella Tuscia Viterbese proposta dagli Amici

della Bicicletta per il ponte del primo maggio 2012.

Con il termine Tuscia si indica oggi la parte meridionale di quella che anticamente era l'Etruria e che coincide perlopiù con la provincia di Viterbo.

La nostra "quattro giorni", una riedizione

di quella fortunata del 2009, comprende altrettanti percorsi che coprono l'intera regione: Civita di Bagnoregio e il lago di Bolsena, Tarquinia con le sue necropoli etrusche e il litorale, Viterbo la città dei papi, Vulci e Capalbio fino a lambire la Maremma Toscana. Baricentro generale sarà Tuscania, magica e appartata cittadina che già nel suo nome racchiude l'essenza di questa terra.

Non mancheranno le visite guidate a centri storici e siti archeologici, le degustazioni in agriturismi, le cene in locali tipici e persino la possibilità di stringere amicizie extra-provinciali: quest'anno infatti la gita è inserita anche nel programma di Tuttinbici Vicenza.

Sulle orme dell'uomo e della natura

di Guido Dosso

CICLOVACANZA NEL PERIGORD E QUERCY

Periodo:

**26 maggio - 4 giugno 2012
nelle regioni del Quercy e
Perigord, Sud-Ovest della
Francia, odierni dipartimenti
del Lot e della Dordogna.**

Elementi dominanti del Lot scarsamente popolato sono i causses, altipiani calcarei solcati da fiumi tortuosi e cosparsi di pittoreschi villaggi. I castelli e le bastides situati sulle alture ricordano la Guerra dei Cento Anni tra francesi ed inglesi e tra cattolici e protestanti.

La Dordogna era stata colonizzata anticamente dall'uomo di Cro-Magnon e nella zona di Montignac si trova la famosa Grotte de Lascaux con i suoi graffiti e più ad est la Goffre de Padirac con il lungo fiume sotterraneo percorribile.



I fiumi Lot e Dordogna, Vezère e Celè in passato erano percorsi da imbarcazioni a vela che trasportavano i prodotti della terra e dei boschi: per sorvegliare il traffico fluviale furono costruiti molti castelli, tra cui quelli di Montfort, Castelnaud, Milandes, Des Anglais, Rouffillac, Belcastel, Montbrun, De Montal, Lacapelle-Marival.

Il percorso si snoderà ora lungo il corso dei fiumi, ora attraverso i causses spesso con saliscendi non difficili, tra ampi spazi aperti punteggiati di radi villaggi classificati tra i più bei villaggi francesi: il più scenografico sarà Rocamadour costruito sulle pareti della falesia e circondato di mura. Sarà un viaggio fantastico immerso in una natura varia e suggestiva, nella storia dell'uomo e anche nei sapori della cucina di questa terra famosa per i suoi vini, il foie-gras e il tartufo nero.

Percorso di circa 400 km
di media difficoltà.

Notizie dettagliate sulla
Scheda di Viaggio.

Iscrizioni: febbraio - marzo 2012.

Ideatore del percorso e guida:

Guido Dosso.

Aiuto: Luigia Pignatti

di Guido Dosso

Alle origini dei paesi del nord



CICLOVACANZA NEL MUNSTERLAND

Periodo:
28 luglio - 8 agosto 2012
nella regione del Munsterland,
Nordrhein-Westfalen,
conosciuta come il territorio
dei 100 castelli.

Si estende nella pianura che confina ad ovest con l'Olanda, è contornata a nord dall'arco delle colline del Teutoburg Wald, ad est e sud dalle propaggini del massiccio renano. E' attraversato da numerosi fiumi e canali navigabili e cosparso di numerosi centri abitati di modeste dimensioni. Su tutti domina la stupenda città di Munster, ricca di monumenti storici e famoso

centro universitario. Nei vari centri abitati si incontrano i famosi castelli, alcuni modesti, molti invece splendidi e spesso contornati da piccoli specchi d'acqua, per questo chiamati Wasserschlösser: sono prevalentemente residenze signorili non manieri per la difesa, e testimoniano la



ricchezza del territorio che rientrava nella famosa Unione Doganale dei territori liberi dall'Olanda alla Danimarca. Partendo da Paderborn seguiremo un itinerario che ci porterà a visitare alcuni dei castelli più belli, la città di Munster, Osnabrück, la selva di Teutoburgo dove Varo venne annientato dai Germani di Armino con le due legioni, la spettacolare Porta Westfalica, che apre il passaggio al Weser verso la sterminata pianura del Nord, e infine la valle del Weser fino alla splendida principessa Kassel.

Percorso pianeggiante di circa 500 km.

Notizie dettagliate sulla
Scheda di Viaggio.

Iscrizioni: febbraio - marzo 2012.

Ideatore del percorso e guida:
Guido Dosso.

Aiuto: Luigia Pignatti

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



Gente allegra il ciel l'aiuta!

di Bepo Merlin

GRANDE SUCCESSO DI PARTECIPAZIONE E CONTENUTI PER LA FESTA ANNUALE DI RUOTALIBERA

Forse chi ha partecipato alla **3^a Festa di Ruotalibera** il 19 novembre scorso ricorderà soprattutto l'ottimo risotto dell'ottimo Enzo Righetti e l'ottimo vino offerto dalla premiata ditta AdB.

Non è un peccato o se lo è non è mortale. Tuttavia mi parrebbe riduttivo non ricordare anche tutte le altre iniziative che hanno reso significativa la festa.

Cerco di ricordare alla rinfusa, come mi capita sempre più spesso, e parto dalla proiezione di foto e filmati di viaggi, ben organizzata da Claudio Bares, che ci ha allegrato la prima parte.

Ricordo poi la breve rassegna di raccon-

ti a pedali, diventata ormai un appuntamento fisso e che ci darà materiale per i prossimi numeri di Ruotalibera. Chissà che un giorno non ne possiamo ricavare un bel volume.

Indimenticabile è stata la performance dei ragazzi della Scatenata, il cui bici quiz ha tenuto impegnate le più brillanti menti ciclistiche veronesi con autentici rompicapi. Scatenati e simpatici, vanno valorizzati meglio.

La consegna dell'onorificenza del fanale al giornalista del Corriere Alessio Cozza e al Preside del liceo Messedaglia, Giancarlo Peretti è stata, come sempre,



scanzonata ed emozionante in giusta ed equilibrata misura.

Dell'ottima cena abbiamo già riferito in partenza. Ci hanno onorato della loro presenza, festeggiando con noi il nuovo primato di iscritti, il Presidente Nazionale FIAB, Antonio Dalla Venezia e il Coordinatore Regionale, Luciano Renier e dopo cena il Dj Alessio Migliorini è riuscito a scatenare gli istinti ballerini, in apparenza sopiti, di alcune nostre giovanissime socie storiche. Invidia pura e schiuma di rabbia per quelli come me che conoscono solo il ballo del mattone, di cui serbano antichi e sbiaditi ricordi.

Restano solo da fare i ringraziamenti ai tanti e alle tante che con il loro impegno hanno consentito ai presenti di passare delle ore in amicizia ed allegria in una sede che si è rivelata molto azzeccata.

E' difficile riuscire a citarli tutti.

Roberto Beccaletto, impeccabile organizzatore, ha già provveduto a ringraziarli. Solo mi permetto una citazione per Gianni Marcolini, per la sua preziosissima opera di separazione delle sgaue.

Le carriere più importanti nascono sempre dalla gavetta...



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%

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

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

Ciervecchi distribuzioni editoriali

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

www.cierrenet.it

Il tarassaco

di Paolo Pigozzi



In questa stagione, la raccolta e il consumo del tarassaco selvatico possono essere non solo un piacere per la bocca, ma anche l'occasione per una bella gita in bicicletta. Conoscete sicuramente questa pianticella

selvatica che, più avanti con la stagione, riempie i prati di fiori gialli e poi di sferici agglomerati di piccolissimi semi che il vento trasporta qua e là.



Se siete buongustai e volete il meglio dal tarassaco, tuttavia, dovete coglierlo adesso, prima della fioritura.

Questa pianta, oltre che buona, è anche salutare. La medicina popolare europea ha sempre sottolineato, anche nelle denominazioni tradizionali del tarassaco (pissacàn nell'Italia settentrionale, pissenlit in Francia, pissabed in Inghilterra), le sue proprietà diuretiche e depurative.

Evitate di raccogliere tarassaco e piante mangerecce lungo i bordi delle strade, nei

giardini pubblici e anche, purtroppo, nei campi coltivati: sono troppe le sostanze nocive che provengono dalla combustione dei carburanti e dall'uso indiscriminato della chimica in agricoltura che inquinano il terreno e le piante.

Rimangono disponibili, ovviamente, i terreni abbandonati, i campi coltivati con metodo biologico e quelli lontani dal traffico.



LA PREPARAZIONE

Versate la farina nell'acqua bollente salata prestando attenzione che non si formino grumi.

Mescolate con un cucchiaino di legno per circa 50/60 minuti.

Nel frattempo scaldate nell'olio la cipolla e l'aglio tritati, aggiungete il tarassaco strizzato e tagliato grossolanamente. Fate insaporire a fuoco dolce, aggiungendo sale e noce moscata.

Quando la polenta è pronta, versatela in un piatto da portata profondo, copritela con il tarassaco e cospargete con una generosa spolverata di parmigiano.

GLI INGREDIENTI

Polenta e tarassaco

(per 4 persone)

- 250 g di farina di mais integrale,
- 1 litro di acqua,
- 800 g di tarassaco già lessato,
- 1 cipolla,
- 2 spicchi di aglio,
- 3 cucchiaini di olio extra vergine d'oliva,
- 3 cucchiaini di parmigiano grattugiato,
- sale, noce moscata.

Programma Gite 2012

L'elenco completo degli appuntamenti e delle iniziative in allegato alla rivista o disponibile in sede



Fragile come la terra

di Guido Dosso



LA CICLOVACANZA FIAB HA LAMBITO LE TERRE DELLA TRAGEDIA LIGURE DALLA TRADIZIONE I SAPERI NECESSARI A CONVIVERE CON LA NATURA

Itinerario della ciclovacanza: da Piacenza risalita della Val Trebbia, valico dello spartiacque tra Emilia e Liguria, discesa sulla costa e proseguimento fino alla panoramica delle Cinque Terre a cavallo di Ognissanti.

Pochi giorni prima della partenza la catastrofe: l'ultima perturbazione dal Tirreno si abbatte sulla costa del Levante e annienta Monterosso, Vernazza e altri centri all'interno. Che fare? Mantenere il programma stabilito o disdire tutto? Contatti telefonici con i vigili urbani di Levante per capire quale fosse la situazione dei centri abitati e della viabilità.

Alla fine abbiamo pensato che la presenza del gruppo di ciclisti turisti sarebbe stato un segno tangibile della vita che continua, di solidarietà e speranza per il futuro.

E sabato 28 siamo partiti in bus: Piacenza ci ha accolto con una discreta nebbia mattutina. Un giro per il centro storico: un trionfo del cotto e di palazzi nobiliari con meravigliosi cortili e poi via verso il fiume Trebbia, che raggiungiamo lungo una vecchia strada tra campi arati e filari di gelsi evanescenti nella nebbia.

Il Trebbia presenta un alveo immenso con ghiaioni, macchie di arbusti e una striscia di acqua limpida di colore blu, a prima vista troppo piccola per un alveo così vasto. Poi vedendo a monte i fiumi che

confluiscono nel Trebbia capiamo che in certi momenti è necessario un grande alveo per contenere e incanalare verso il Po la massa d'acqua che può riversarsi in poche ore.

Qualche km prima di Bobbio troviamo la strada interrotta da una frana; deviamo e poco più avanti vediamo sulla costa del monte la strada franata: peccato, sarebbe un percorso panoramico stupendo. A Bobbio ammiriamo il Ponte Gobbo, antico e ancora stabile sulle sue arcate, testimone della abilità costruttiva di un tempo. Pernottamento a Bobbio. Il mattino visita del centro storico, bello e conservato con cura. Recepiamo i consigli dell'albergatrice di Bobbio di abbandonare la Val Trebbia per troppo traffico e a Marsaglia prendiamo la valle dell'affluente Aveto. Il tratto del Trebbia fino alla confluenza dell'Aveto presenta dei meandri fantastici: il colore dell'acqua riflette il blu del cielo e i boschi sono una tavolozza di colori incredibile.

La nuova strada abbandona spesso il tracciato della vecchia e si infila in una serie di gallerie: noi seguiamo la vecchia e possiamo godere dello spettacolo della natura. La valle dell'Aveto è incantevole: una lunga gola sinuosa, pareti in basso rocciose e in alto boscose, piccoli radi paesi lungo la strada o accoccolati sulle

cime, silenzio e tanti rapaci volteggianti nell'aria. Transitano poche auto, la strada è stretta, ogni tanto una piccola frana del ciglio stradale ci invita ad essere attenti.

Con qualche strappo dopo 50 km arriviamo al valico della Forcella: dopo una discesa di 20 km tra essenze arboree dai colori più sgargianti troviamo il mare sbucando a Lavagna. L'alveo del fiume Lavagna è un po' castigato: ripensiamo all'ampio alveo del Trebbia, a quello che è successo pochi giorni prima a Monterosso e Vernazza e ci poniamo degli interrogativi: reggerà il Lavagna ad una improvvisa grande massa d'acqua? Pernottamento a Lavagna in riva al mare.

Al mattino giro culturale nel centro storico, caratteristico per le case decorate, le pavimentazioni in pietra Lavagna, lo splendido Duomo. Oggi il percorso si svolge lungo la costa fino a Levante. Dopo Riva Trigoso prendiamo la strada Aurelia che porta al Passo del Bracco: un cavalletto rosso indica la chiusura alle auto per frane, così in libertà saliamo godendoci il paesaggio con un nuovo orizzonte ad ogni curva ora sul mare e ora sulle colline. Lungo la strada vediamo due frane già sgomberate e forse rimane da mettere in sicurezza la costa del monte da eventuali altri smottamenti.

Oltrepassato il Bracco prendiamo una

strada secondaria che scende a Levanto: percorso tra boschi di conifere e latifoglie, colori e vista del mare. Siamo nell'area marginalmente investita dal disastro dei giorni precedenti: fanghiglia, detriti di piccola grandezza sono presenti qua e là. Prendiamo al bivio la strada che con una ripida discesa ci porta a Bonassola. Le strade portano il segno dell'alluvione con il terriccio rossastro che vela parte del manto stradale. Una ruspa sta lavorando sul vecchio terrapieno della ferrovia sul lungomare, una barriera anche visiva che impedisce all'acqua di defluire agevolmente verso il mare. Masserizie tolte dalle case allagate stanno ammassate sul fianco del monte lungo la pista ciclabile realizzata sul tracciato della ferrovia dismessa: restiamo silenziosi, non facciamo foto per rispetto e lentamente infiliamo la galleria della pista ciclabile raggiungendo Levanto, dove i segni dell'alluvione sono limitati, quasi impercettibili: sulla spiaggia si vedono ammassi di rami portati dalle onde e alcuni volontari che appiccano il fuoco. Pernottamento a Levanto. La mattina abbiamo conferma dai vigili urbani che non è possibile transitare sulla panoramica delle Cinque Terre: ripercorriamo la ciclabile fino a Bonassola e proseguiamo sulla ciclabile attraverso lunghe gallerie fino alla stazione di Framura: ogni tanto dalla galleria si apre una finestra sul mare con stupende viste. Prendiamo la strada che sale ad Anzo e Framura, borghi caratteristici e silenziosi.

Il paesaggio è bello, si vede però che manca l'opera di manutenzione dei contadini, ora quasi scomparsa. Molte case coloniche sono passate a persone che abitano in lontane città e la cura riguarda solo piccole porzioni di terreno circostante: la restante parte è in abbandono. Raggiungiamo Castagnole e scendiamo infine a Deiva Marina. La stagione turistica è finita, ma il disastro della settimana precedente ha allontanato anche i visitatori solitamente numerosi nel periodo di Ognissanti. Sul lungomare ci siamo solo noi ciclisti.

Riprendiamo il bus caricando le nostre bici e ci avviamo al ritorno. Passando in autostrada per Borghetto Val di Vara guardiamo sgomenti il disastro immane provocato dal fiume Vara e gli operai che lavorano per ripristinare una parvenza di normalità. E parliamo di rispetto del territorio, di cementificazione selvaggia, di forestazione, del sapere antico dei contadini e dei montanari. Abbiamo attraversato un territorio bellissimo, incantevole, ma anche tanto fragile.

*Nella pagina a fianco: Ponte gobbo a Bobbio
In questa pagina: opere di ripristino dopo l'alluvione*



Ultima fermata: Lettonia

di Fernando Da Re



**TAPPA CONCLUSIVA DEL LUNGO ITINERARIO DA TALLIN A RIGA
700 CHILOMETRI NELLE GAMBE E TANTO CALORE NEL CUORE**

Sopra: Castello di Sigulda Sotto: Limbazi

Interesse particolare di questi ultimi chilometri in terra estone è la lunga serie di spiagge con campeggi e agriturismi, luoghi per pic-nic e campi gioco.

Ikla segna il confine di Stato: una scritta in ferro su un muro stinto di cemento, una linea immaginaria superflua e anacronistica.

Oltre le inaridite strutture del confine, la freschezza di un paese che intende mo-

strarsi attivo. Belle e nuove abitazioni, viale alberato di tigli con pista ciclabile, paesaggio agricolo ben coltivato.

Aloja è un centro bene organizzato; è possibile acquistare cibo e cambiare moneta. Ha uno stadio della canzone.

I chilometri ondulati lungo il tragitto fino Limbazi rendono felici finalmente gli scalatori del gruppo.

Ci accoglie una cittadina che si manife-

sta, in periferia, assai vivace. Ma l'hotel prenotato era chiuso. Eravamo i soli ospiti e la reception ci attendeva in orario più avanzato. Soli anche al ristorante in centro.

Eccoci nel centro storico di Limbazi, con una serie di abitazioni di antica data, costruite in legno, che necessitano di molti restauri. Per il momento possono essere ammirate, fotografate e "disegnate".

La loro importanza va sicuramente oltre il confine della contea, se studenti universitari d'arte di Riga vengono a riprodurle e a studiarle. Dimesse e senza colore ricordano un museo all'aria aperta. Ma un merletto sopra il vetro di una finestra, un vaso di fiori sulla scala, l'erba curata sul selciato, indicano la vita, pur umile, dentro quelle case.

Le cupole arrotondate della chiesa ortodossa, riportano a tradizioni di Paesi lontani. Le sue campane suonano ancora alla domenica.

Giugno è mese favorevole per la visione di nidiacei di cicogna. Timidamente abbassano la testa al nostro passaggio.



Sulle radure, dietro ai trattori che rigirano l'erba, i loro genitori riempiono il gozzo di insetti sollevati dall'erpice. Rari ma pieni di spontaneità i nostri incontri con le persone lungo la via. Non ci sono luoghi pubblici per una sosta o per un caffè. Solo la proprietaria di un piccolo supermercato nei pressi di Birini cede alla nostra insistente richiesta preparando il caffè in casa propria. Birini è un punto che non si dimentica, con una villa-castello e il parco visitabile in bicicletta.

Giunti a Ragana si oltrepassa la pericolosa grande arteria E 264 e ci si inserisce nella P6. Si entra nel Parco Nazionale del Fiume Gauja.



Fu con questo spirito che il gruppo intraprese l'ultima tappa del viaggio. A Riga c'è il verde, l'area è pedonalizzata, tante cose da vedere. Il giorno successivo sarà dedicato a scoprire la città. Un rimpianto c'è: la riconsegna della bicicletta. I "sette cuori" possono affermare, dopo quindici giorni, di non aver sognato in bicicletta: lei è stata il sogno, lei "l'anima".



Turaida e Sigulda rappresentano i punti di maggior interesse.

Gemma di Turaida, è il parco con castello. Dalla torre uno splendido scenario sulla valle del fiume. Storia, leggenda e amori si mescolano in queste stanze come in tutti i castelli del mondo.

Colpo d'occhio di rito sulla valle. Per arrivare a Sigulda è necessaria l'ultima fatica della giornata: un chilometro e mezzo di salita all'11% che conduce al piano, dove la moderna Sigulda mostra i suoi giardini e i suoi alberghi e il suo castello.

Il gruppo ha sulle gambe ormai 700 km. Ognuno ha trovato nella compagnia il proprio motivo conduttore lasciandosi, da questa, facilmente sedurre.

Il pittore cercava paesaggi per i suoi quadri, l'innamorato della campagna trovava l'estasi nei fiori e nei campi, lupo solitario conferiva spesso i suoi umori al gruppo, i tecnici del sorriso, a turno e mai in rivalità, raggiungevano il loro successo personale, il delegato alle pubbliche relazioni portava la vivacità negli incontri, io mi sentivo investito della figura di "primus" e piacevolmente gestivo una situazione "inter pares".

**Le tappe
di questa ultima parte:**

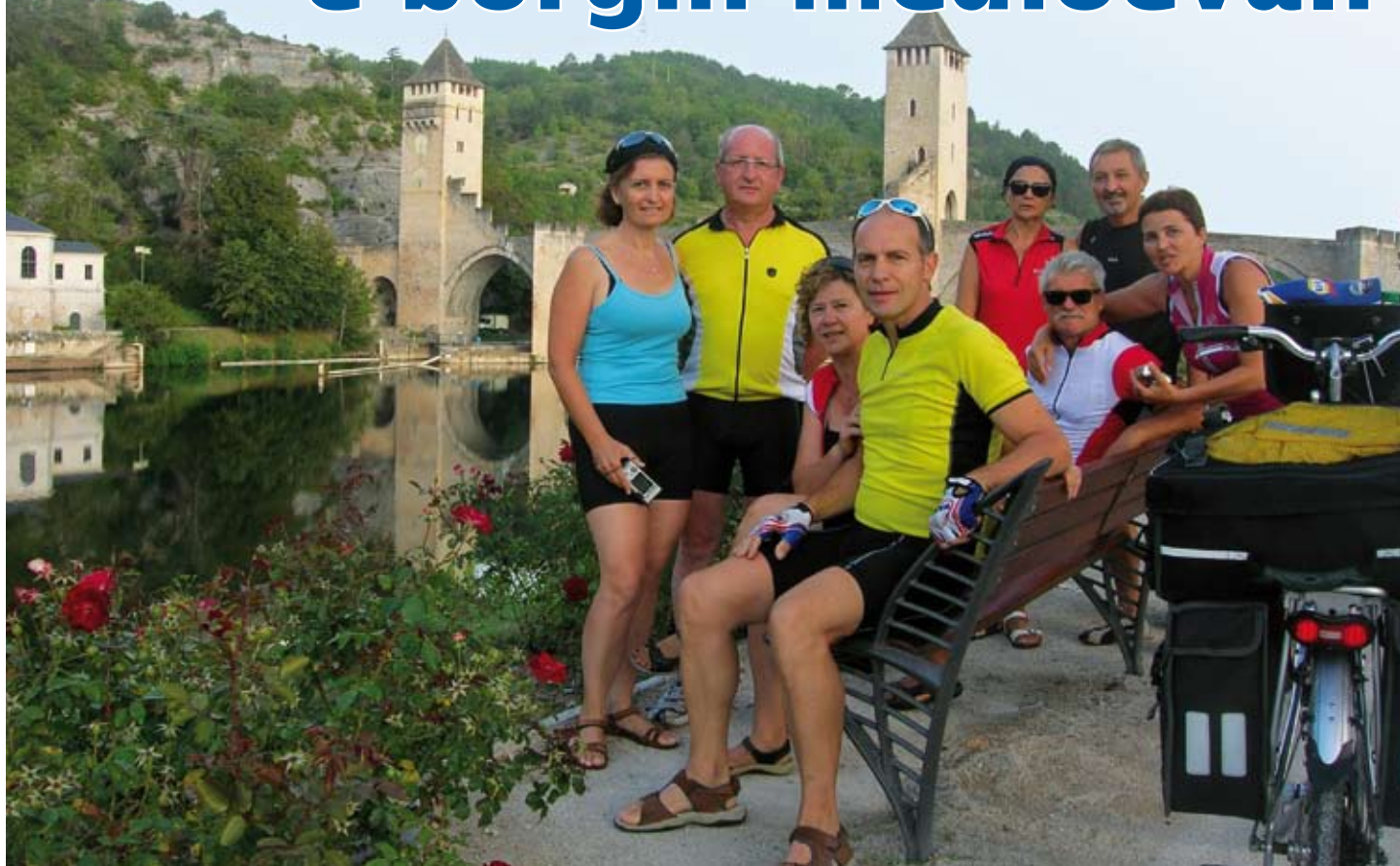
- Da Kabli a Limbazi 95 km
- Da Limbazi a Sigulda 65 km
- Da Sigulda a Riga 75 km

In questa pagina: bellezze di Riga, Castello di Turaida, Caffè amico, partecipanti del viaggio

Se in Estonia il numero delle piste ciclabili è in continua crescita e nelle aree extraurbane si moltiplicano i percorsi segnalati, in Lettonia le cose cambiano. Il ciclista sembra più ignorato. Si farà bene pertanto a non dimenticare che la cultura stradale nel paese non è del tutto matura. La cortesia di molti gentiluomini del volante è talvolta messa in ombra dalla guida spericolata di altri.



Tra corsi d'acqua e borghi medioevali



di Patrizia e Stefano Cieno

DUE SETTIMANE A SPASSO NEL PERIGORD TRA GRAZIOSE CITTADINE, CASTELLI E UNA NATURA RIGOGLIOSA LUNGO LE VIE PERCORSE DAGLI ANTICHI PELLEGRINI

Pedalare in agosto nelle regioni francesi di Aquitania e Perigord significa immergersi in un paesaggio verdissimo e poco trafficato, con abbazie arroccate e villaggi medievali, ma vuol dire anche salire, salire e ridiscendere continuamente, sotto un caldo torrido al fianco di fiumi sinuosi ed affollatissimi.

Siamo un gruppo di otto persone, a Ferragosto partiamo in aereo da Bologna per Bordeaux, ci accompagna un po' di malinconia per l'assenza delle nostre, rassicuranti biciclette ma dopo averne nolegiate altre iniziamo il nostro viaggio con entusiasmo.

Una pista ciclabile molto ben segnalata sin dal centro città, ci permette di raggiungere l'oceano (LACANAU-OCEAN) sfruttando il tracciato di una vecchia ferrovia immersa completamente nella



foresta. Nel pomeriggio arriviamo a Cap Ferret, dove l'Atlantico viene trattenuto a fatica in un golfo interno. Nell'ultimo tratto una lingua di terra arida riflette il caldo che il sole regala con eccessiva generosità.

Superata qualche difficoltà, dovuta all'imbarco delle bici su un traghetto, attraversiamo il bacino di Arcachon, ammirando in distanza le imponenti dune di Pilat.

Il giorno successivo, dopo un trasferimento in treno fino a Moissac, ha inizio la nostra pedalata più impegnativa che ci porta nella regione del Midi-Pirenei, dove veniamo accolti da borghi carichi di un fascino d'altri tempi come Lauzerte e Cahors, con il meraviglioso ponte di Valentré.

L'itinerario prevede poi una meta ambiziosa che mette a dura prova i nostri

muscoli per i dislivelli continui, ma che appaga lo sguardo per l'ambiente naturalistico circostante. Saint Cirq Lapopie ripaga ampiamente le nostre fatiche: all'improvviso ci appare come una perla incastonata e trattenuta a stento da una roccia sovrastante il fiume Lot, con le sue case arroccate e le botteghe artigiane.

Dopo una breve immersione nei suoi vicoli tortuosi scendiamo al fondovalle. Qui credendo di seguire il fiume finiamo fuori strada, sta imbrunendo e dobbiamo trovare un alloggio per la notte.

Non è un'operazione facile. Finisce che ci accontentiamo di un campeggio comunale che ci mette a disposizione una spartanissima tenda, destinata ai pellegrini che

Le tappe del viaggio

data	partenza	arrivo	Km
16 agosto	Bordeaux	Arcachon	79
17 agosto	Moissac	Cahors	67
18 agosto	Cahors	Saint Sulpice	61
19 agosto	Saint Sulpice	Souillac	70
20 agosto	Souillac	Saint Ciprien	75
21 agosto	Saint Ciprien	Bergerac	58
22 agosto	Bergerac	Libourne	79
23 agosto	Libourne	Bordeaux	71



Nella pagina a fianco: i componenti del gruppo al Pont Valentré di Cahors e il paese di Lauzerte
Sopra: paesaggi e momenti indimenticabili del viaggio

percorrono il "cammino di Santiago". Dopo un'ottima cena al ristorante, ci prepariamo per passare la notte su dei materassi gonfiabili. Ridiamo come pazzi per l'esperienza imprevista e soprattutto per lo spirito goliardico che fortunatamente ci assiste. E come pellegrini, il giorno dopo, una lenta pedalata dopo l'altra raggiungiamo, sulle alture del Canyon di Alzou, uno dei luoghi più mistici di Francia: Rocamadour. Da secoli le sue torri e le sue chiese resistono aggrappate a un dirupo sfidando le leggi di gravità, la modernità ha fornito comodi ascensori interni che permettono visite agevoli.

Nel pomeriggio incontriamo la Dordogna che ci affianca con le sue morbide anse quasi a proteggerci. Scorgiamo sulle sue acque imbarcazioni per turisti in naviga-

zione e file di canoe per gli appassionati. Da questo momento il caldo si fa insopportabile. A la Roque Gageac si superano i 40° e pedalare diventa un'agonia. Ci riposiamo all'ombra di un parco pubblico osservando il divertimento dei bambini e delle famiglie che trovano refrigerio sulle sponde del fiume.

La decisione di fermarci in un bell'albergo con piscina e aria condizionata è unanime. La tappa successiva, Saint Ciprien ci riserva una brutta sorpresa: non ci sono posti letto disponibili.

Siamo costretti ad allungare di alcuni chilometri per arrivare al campeggio Croma-gnon, ma la salita è talmente ripida che dobbiamo farla a piedi. Per fortuna lo sforzo è compensato con la sistemazione in belle casette in legno, immerse in un

querceto e una piscina che resterà aperta per noi oltre l'orario di chiusura.

La via del ritorno è ormai imboccata, ma altri centri importanti come Bergerac, Libourne e Creon ci offrono la loro ospitalità. I vigneti sterminati e gli ingressi imponenti alle cantine testimoniano che siamo in una delle zone più rinomate di pregiati vini francesi.

Bordeaux è ormai vicina e a lei dedichiamo il nostro ultimo giorno. La scopriamo molto bella, con la cattedrale di St André e la piazza della Borsa, ma anche ricca di razze e culture. Ormai appagati da *magret de canard* e *foie gras*, da patè vari innaffiati di rossi bordeaux e visto che siamo in una città cosmopolita, scegliamo per cena un locale marocchino con *couscous alle verdure* come bella conclusione.



Tandem

UN CASO DI
MALASANITÀ
ALL'ORIGINE DI UNA
STORIA DI GRANDE
UMANITÀ.

di Alfredo Nicoletti

Tandem: sinonimo di allegria e affiatamento

Il signore che entra in negozio in un tiepido pomeriggio dei primi di giugno è alto e magro, e si guarda attorno con lo sguardo un po' diffidente.

Gli occhi sono azzurri, quasi bianchi, penso al solito tedesco in villeggiatura sul lago di Garda in cerca di una bicicletta italiana a buon mercato.

Quando apre la bocca però l'accento è inconfondibilmente sardo, poi dicono degli stereotipi razziali...

- Posso dare un'occhiata in giro?

- Prego, faccia pure.

A molti clienti non piace essere seguiti troppo da vicino, preferiscono farsi un'idea generale del negozio prima di avanzare una richiesta specifica.

Si aggira, sempre sulle sue, tra le biciclette esposte, le osserva lentamente una per una, ne studia con attenzione i prezzi.

- Non ha tandem?

- Perché vuole complicarsi la vita?

- No, è che ho due gemelli di tredici anni e sono appena stati promossi in terza media, hanno avuto buoni voti e volevo fare loro un bel regalo.

- Capisco però, secondo me, non le conviene prendere un tandem: è molto ingombrante, a casa non si sa mai dove metterlo, se si rompe è complicato da riparare e i ricambi sono diversi da quelli delle bici normali, difficili da trovare e più costosi. Io, fossi in lei, prenderei due belle biciclette, magari due mountain bike, oltretutto, alla fine, va a spendere anche meno.

- Lei ha ragione, se potessi farei come dice, ma non posso.

Vede, uno dei gemelli è cieco e questa è l'unica maniera per permettergli di andare in bicicletta, loro due sono molto legati, fanno sempre tutto assieme, e per quello normale non sareb-

be un peso portarlo con sè.

- Beh allora...

Mi sembra educato chiedergli notizie sulla menomazione del figlio.

Inizia un racconto che, si intuisce, ha già dovuto fare altre volte.

- Sono emigrato quasi vent'anni fa con mio fratello in Germania, alla Volkswagen di Wolfsburg a costruire la Golf.

Si sente una punta di orgoglio operaio in queste sue ultime parole.

- Dopo qualche anno ho sposato una di Bari, sorella di un compagno di lavoro, abbiamo avuto una figlia, ora ha sedici anni, e tutto era andato bene.

Poi dopo tre anni sono arrivati i gemelli, ci sono stati problemi con la gravidanza e hanno dovuto fare il cesareo, si sono accorti che erano due quando li hanno tirati fuori.

Con l'ecografia ne avevano visto solo uno, pensi lei... Erano prematuri e li hanno messi nell'incubatrice, poi hanno fatto un casino al cambio di turno e uno se lo sono dimenticati dentro, è riuscito a sopravvivere ma gli hanno cotto le cornee.

Usa proprio questo verbo terribile, "cuocere".

- C'è stata un'inchiesta, le solite cose, qualche mese a un'infermiera e stop. Come in Italia.

Ci hanno dato quattro soldi e tante scuse e un calcio nel culo.

Avrei voluto vedere se era tedesco, avrei voluto vedere.

Nella voce si coglie ancora tutta l'amarrezza e la rabbia.

- Non sono più stato capace di vivere in Germania, mi sono licenziato e siamo tornati qui. Ora abitiamo a Verona e faccio il muratore come quando ero in Sardegna.

Restiamo un po' in silenzio, cosa vuoi

dirgli a uno con una storia così?

Quel giorno è presente anche mio padre che è già in pensione da un paio d'anni, ma ogni tanto viene in negozio a scambiare quattro chiacchiere con i vecchi clienti.

Finora non ha parlato. Mi fa:

- Prova a chiamare quelli di Padova, vedi se puoi accontentarlo...

Faccio qualche telefonata, alla fine trovo qualcosa, una grossa fabbrica che mi fornisce le bici da bambino, produce un modello di tandem ad un prezzo abbastanza conveniente. Glielo dico.

- Poi vediamo di fare anche qualcosa di sconto. Vuole che lo ordini?

- Va bene. Tra quanto me lo può dare? Cosa vuole, sono molto impazienti.

- Quattro giorni, il tempo per la spedizione.

- E quanto le devo dare di acconto?

- No, no, non voglio niente, mi fido, può tornare fra quattro giorni per la consegna.

I due gemelli, come spesso accade, sono vestiti allo stesso modo e sono assai vivaci. Si stanno sempre molto vicini ma, osservandoli meglio, vedo che è uno dei due che cerca continuamente con le mani il corpo del fratello, tra le palpebre socchiuse si intravedono gli occhi vitrei.

Si avventa sul tandem e comincia a palparne tutte le parti.

- Che bello! Che bello!

Poi si rivolge al fratello.

- Di che colore è?

- È argento e viola.

- Bello, mi piace il viola.

Penso che per lui un colore è solo una parola come un'altra.

Mi sento strano, non so cosa dire, mi giro verso mio padre, è strano anche lui.

Volta la faccia dall'altra parte.

di Alberto Bonfante



Isola in bici

INVIATE AL COMUNE
LE NOSTRE PROPOSTE
PER MIGLIORARE LA
VIABILITÀ DI ISOLA

Cicloraduno FIAB in piazza

Il gruppo "Isolainbici", una sessantina di tesserati agli Adb di Verona - residenti a Isola della Scala e dintorni - si è costituito in Associazione, passo necessario per essere iscritti nell'apposito Albo ed essere così riconosciuti come interlocutori dall'Amministrazione comunale.

Ne abbiamo approfittato subito per inviare a Sindaco ed Assessori competenti una "Proposta di interventi di facile e rapida realizzazione sulla viabilità nel Comune di Isola della Scala", interventi da noi ritenuti indispensabili, quantomeno per recuperare un po' del terreno perduto rispetto ai Comuni limitrofi in fatto di tutela e sicurezza di chi sceglie di muoversi a piedi o in bicicletta.

Si tratta di interventi a bassissimo costo, tenuto conto dell'attuale congiuntura economica.

Ma le ristrettezze finanziarie, più che un ostacolo, dovrebbero trasformarsi in incentivo ad una mobilità sostenibile, in sostanza a lasciare l'automobile in garage quando non è necessaria, risparmiando in benzina, tempo e salute.

Molte le attività previste per il 2012:

- Uscite nel territorio, anche in collaborazione con altre Associazioni sportive, ecologiste e di valorizzazione ambientale ("Il Fontanil", WWF, "La strada del riso").
- Corso di mobilità ciclistica, per ottimizzare l'uso della bicicletta nella quotidianità.

- Apertura di una "ciclofficina", ossia una sede aperta a tutta la cittadinanza per promuovere l'uso della bici attraverso la conoscenza e la riparazione - anche in prima persona - dei mezzi a due ruote.

- Completamento della segnaletica - ove consentito - lungo i percorsi ciclistici della bassa veronese (vedi guida Tappeiner).

- Serate a tema con proiezioni di cicloviaggi.

Dall'Amministrazione comunale attendiamo (con pazienza...) un riscontro alle nostre proposte.

Noi ciclisti - si sa - siamo molto pazienti; siamo anche inguaribilmente ottimisti: confidiamo in un futuro paese più a misura di ciclista (sempre sorridente!) e meno di automobilista (sempre incavolato!).

Dopotutto Isola della Scala è ormai universalmente conosciuta come "Città del riso...".

Momento di una gita FIAB





Varcando le porte dell'Asia

DA SOFIA A INSTAMBUL, IL VIAGGIO DI TRE AMICI ALLA SCOPERTA DEL LEVANTE. TRA DISTANZE SPACCAGAMBE E PAESAGGI MOZZAFIATO

di Alice Boscaini

Se solo pochi mesi fa qualcuno mi avesse detto che di lì a poco mi sarei ritrovata in Bulgaria sulla D100, la strada che porta al confine turco, a pedalare come una forsennata per scappare dai cani randagi, beh lo avrei preso per matto. Ed invece quel matto avrebbe avuto ragione.

Poi conobbi Pier, modenese di Valencia con una passione viscerale per la bici, per la natura e per i viaggi, che mi convinse a seguirlo (almeno in parte) in questa tappa del Suo giro del mondo; tappa che con la Bulgaria si lascia alle spalle l'ultimo strascico di Europa per entrare finalmente in Asia.

Così, dopo imponenti preparativi, il 27 ottobre scorso io, Pier e Marco (amico e

compagno di viaggio di quest'ultimo) fissiamo il *rendez vous* più originale che abbia mai avuto fino a quel momento: Plaza Nezavisimos, sotto i 24 metri di altezza della statua d'oro di Santa Sofia, tutti e tre in sella alle nostre bici. 800 chilometri già percorsi nelle loro gambe, tanta voglia di pedalare nelle mie.

La mattina seguente vengo subito accontentata. Dopo una lauta colazione inforchiamo le nostre bici che è ancora buio, in direzione Pazardzhik, per uscire da quel traffico "euro 0" della capitale Bulgara. Qualche chilometro di tangenziale, un paio di cavalcavia e sfortunatamente anche un sottopasso per ritrovarci in una periferia povera e grigia, ma con nostro

grande sospiro di sollievo, con molte meno macchine. Proprio in questa desolata periferia facciamo il primo incontro (proprio non considerato fino a quel momento) con un gruppo di cani randagi, che ci corrono dietro per diversi metri prima di disinteressarsi di noi.

Pensavo, fino a quel momento, di essere pronta a tutto: freddo, acqua, fatica, forature, strade sconnesse, avevo con me attrezzi per qualsiasi rottura, medicinali per dolori articolari/muscolari, per punture d'insetto ecc. e vestiti per qualsiasi evento, (tanto da far ridacchiare i miei compagni di viaggio) ma non avevo proprio pensato ai cani randagi.

Finalmente distanti da Sofia, dalla sua





periferia e dai suoi cani ci addentriamo nella campagna bulgara che, complice la stagione, ci mostra le sfumature più belle del rosso e del giallo. Qualche salita al 10 per cento, qualche discesa, diversi chilometri in mezzo a vallate mozzafiato, ed ecco che i primi 130 km e la prima giornata scivolano via anche troppo velocemente: Pazardzhik e' una cittadina senza attrattive, e per questo siamo anche gli unici turisti che si vedono in giro. Nonostante questo troviamo un accogliente ed economico hotel proprio nel centro. La mattina seguente ci svegliamo di buonora ma non troviamo un bar per

far colazione. Ovvero: di bar aperti ne troviamo un sacco ma sarebbe stato più facile trovarci dentro una ballerina di "lap dance" piuttosto che pane e marmellata. Per le altre due tappe bulgare si procede in mezzo al nulla, interrotto da strade trafficate che attraversano piccoli paesi poveri.

Il quarto giorno la visione della bandiera turca ci riempie il cuore di gioia e le gambe di nuova energia, e lo stop alla dogana con i doganieri che ci regalano la cioccolata e si vogliono fotografare con noi, i loro nuovi eroi, resta uno degli episodi più divertenti.

L'ingresso turco è una sorpresa, la strada principale è grande e appena asfaltata, le case sono nuove ed ordinate, e tantissime ruspe sono al lavoro. Se lo stop coi doganieri ci era sembrato divertentissimo, al primo bar al di là del confine, dove ci fermiamo per uno dei nostri break, ci convinciamo comunicando con il barista mentre consumiamo un chai (il thé turco, un must) che quello era solo un assaggio di gentilezza ed ospitalità turche.

Dopo il chai il nostro nuovo migliore amico ci fa pulire le mani con un alcool che tiene sul bancone e ci augura il buon viaggio. Inforchiamo le bici e cominciamo a pedalare tra le strombazzate di saluto delle macchine che ci incrociano.

Tutti amici.

Edirne, il primo stop della nostra prima tappa turca è uno spettacolo di colori e gente e la Sua Moschea vale il ritardo nella partenza la mattina seguente. Sebbene l'entusiasmo per l'avvicinarsi di Istanbul sia tanto, comincio ad avvertire un po' di stanchezza nelle gambe e lo stop forzato (causa sia stanchezza che buio anticipato) in un fatiscente hotel/bordello sulla strada, non aiuta di certo l'addentrarsi nel suo incredibile traffico.

Cerchiamo disperatamente una via alternativa, a dispetto di tutti i racconti dei nostri "eroi" ciclisti che spiegano che l'unico ingresso ad Istanbul è tramite la sua trafficatissima autostrada e devo dire che ne vale la pena in quanto costeggiando sempre il mare abbiamo la fortuna di arrivare al quartiere di Sulthanamet attraverso una verde (ma immensa!), ricca ed ordinata periferia.

È difficile descrivere la gioia al momento dell'arrivo e la bellezza di questa incredibile città.

Di sicuro sarà il punto di partenza del nostro prossimo viaggio.

*Nella pagina accanto: i protagonisti del viaggio e immagini della città di Istanbul
Sopra: La moschea Blu*

GRAND HOTEL

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

škodadent

Professionalità, Puntualità, Convenienza sono i nostri punti di forza

IMPLANTOLOGIA, DENTI IN UN GIORNO, PROTESI FISSE E MOBILI, ESTETICA, CURE CANALARI, PARODONTOLOGIA, RADIOLOGIA

tel: +385 51 263 766 Nostro referente in ITALIA:
cel: +385 98 1667 122 sig. Marini Cesare
info@skodadent.com tel: 347 381 55 19
www.skodadent.com ncc.marinicesare@alice.it

VIAGGI IN GIORNATA ITALIA - CROAZIA tel: 347 3815519

**VECCHIE BICI RITORNANO
A CIRCOLARE GRAZIE
ALLA COLLABORAZIONE
TRA ADB E PROVINCIA**

Il ciclismo a Rovigo si tinge di... giallo



Punto di noleggio delle bici rimesse a nuovo

No, non si tratta di un thriller... ma del colore che caratterizza le bici che dalla scorsa estate vengono noleggiate gratuitamente in città ai turisti che vogliono visitare il centro storico di Rovigo ed i suoi dintorni.

Tutto questo è stato possibile grazie ad un accordo che ha dato vita, probabilmente per la prima volta in Italia, ad una collaborazione tra Amministrazione provinciale e la sezione locale di FIAB, Amici della bicicletta.

L'obiettivo di questa intesa è valorizzare il patrimonio culturale ambientale e storico del territorio polesano e allo stesso tempo promuovere l'uso della bicicletta quale strumento per la mobilità sostenibile e il rispetto dell'ambiente.

Così, gli amici volontari di FIAB hanno provveduto alla raccolta e al recupero di biciclette abbandonate e inutilizzate, facen-

dosi carico della riparazione e sostituzione delle parti danneggiate e provvedendo alla loro manutenzione periodica.

Risultato: una ventina di fiammanti "gialline", (in regola con il codice della strada e identificabili per colore e simboli) che dal mese di giugno presso lo IAT di piazza Vittorio Emanuele, sono a disposizione per le iniziative della Provincia, per i turisti ma anche per le esigenze della stessa Fiab.

Ma questa nuova e preziosa forma di collaborazione riguarda anche altri aspetti legati al cicloturismo; nell'ambito dell'accordo, infatti, si prevede la costituzione di un gruppo di lavoro composto dai volontari Fiab e da personale degli uffici provinciali che, insieme, collaboreranno per proporre studi di fattibilità e progetti preliminari di ciclovie di interesse provinciale e regionale, per predisporre materiale divulgativo, per

organizzare eventi di cicloescursionismo e per promuovere l'uso della bici e la mobilità dolce nel territorio provinciale.

La Provincia, da parte sua, concederà un piccolo contributo come rimborso delle spese sostenute dall'associazione.

Se le gialline hanno inaugurato le bellissime ed apprezzate pedalate degli scorsi mesi estivi, intorno ai principali centri storici polesani, chi ha detto che d'inverno non si può inforcare la bicicletta? Il Polesine anche in questa stagione offre magici scenari, colori e profumi del tutto particolari! Perciò le gialline aspettano gli amici meno freddolosi che vorranno sperimentare un'interessante e insolita pedalata in città.

Info: iat.rovigo@provincia.rovigo.it;
www.polesineterratraduefiumi.it



di Silene Stoppa

Turismo a scuola di sostenibilità



BUONE PRATICHE DALLA COLLABORAZIONE TRA FIAB E V^a ERICA DELL'ITC "DE AMICIS" IN VIAGGIO PREMIO A FERRARA DI MONTE BALDO

Dal 19 al 22 settembre 2011 noi ragazzi di 5^a ERICA abbiamo partecipato al soggiorno premio a Ferrara di Monte Baldo, per aver vinto il concorso "Turismo a scuola di sostenibilità", indetto dal Ministero dell'Istruzione e da Italia Nostra per l'anno scolastico 2010/2011.

Nel mese di aprile 2011 abbiamo realizzato un itinerario plurilingue intitolato "Tra storia e memoria" sul percorso in bicicletta da Rovigo a Villamarzana, per ricordare i luoghi del rastrellamento fascista e dell'eccidio dei partigiani avvenuto nel 1943 a Villamarzana. L'itinerario del percorso è ora reperibile presso l'Ufficio del Turismo della provincia di Rovigo.

Abbiamo anche realizzato un filmato della nostra escursione di 68 km in bicicletta intitolato: **Pedalare resistere pedalare**. Si tratta di brevi ma significative pedalate sui luoghi della resistenza in Polesine filmato che si può vedere sul sito: www.italiano-straedu.org/turismosostenibile/

Il percorso è stato preparato assieme ai volontari della sezione FIAB di Rovigo ed il cortometraggio ci è valso la medaglia del Presidente della Repubblica con la seguente motivazione: "Per essere riusciti ad unire nel viaggio d'istruzione l'esperienza della mobilità sostenibile con una importante riflessione sulla storia del nostro Paese. Per aver realizzato un significativo percor-

so non solo di viaggio ma anche di crescita personale e civica. Per il coinvolgimento delle associazioni e dei cittadini, per l'eccellente realizzazione filmica".

Orgogliosi di tale riconoscimento abbiamo quindi iniziato l'anno scolastico nel migliore dei modi: con un viaggio premio organizzato nei minimi particolari dalla sezione Italia Nostra di Verona. Accompagnati dalla Dirigente scolastica Giuseppina Papa, dalla professoressa Sara Nalli e dal professor Fabio Mosco, abbiamo trascorso quattro giorni all'insegna della sostenibilità a Ferrara di Monte Baldo. Alla stazione di Verona siamo stati accolti dai rappresentanti della sezione veronese di Italia Nostra, Titti Braggion e Gianfranco Carcereri, e da Aldo Riggio, il responsabile della sezione nazionale di Italia Nostra. Eravamo alloggiati presso il centro "E. Prato" gestito da Italia Nostra di Verona e in compagnia di due giovani guide naturalistiche ed di un cuoco che ci ha fatto assaporare i piatti tipici delle malghe baldesi.

Il secondo giorno abbiamo incontrato la classe del Liceo Messedaglia di Verona che ha vinto il secondo premio del concorso ed insieme siamo arrivati fino a 1800 metri e lì abbiamo osservato il paesaggio della "vita di malga", dalle tracce preistoriche agli scenari geologici fino ai pascoli che si

affacciano sul lago di Garda. La sera, tutti rossi e cotti dal sole, abbiamo assistito e partecipato alle danze tradizionali veronesi del gruppo Cantafilò.

La visita all'Orto botanico del rifugio Novezzina ci ha fatto apprezzare la flora che caratterizza quei posti, comprese le erbe officinali usate per produrre medicinali omeopatici dall'azienda Specchiasol, della quale abbiamo visitato una malga adibita a centro, un evidente esempio del rapporto tra territorio e sviluppo sostenibile nel fare impresa. Ci siamo poi messi sulle tracce degli abitanti preistorici del Monte Baldo partecipando ad un laboratorio di lavorazione della selce per comprendere l'importanza storica che rivestono quei luoghi dovuti alla presenza della preziosa pietra. Infine la sera ci aspettavano le stelle che si sono lasciate ammirare in tutto il suo splendore con i potenti telescopi dell'Osservatorio Astronomico.

Per concludere l'esperienza, l'ultimo giorno abbiamo partecipato ad un incontro con le autorità: insieme abbiamo riflettuto sui problemi che comporta la gestione di un territorio montano che, per il suo alto valore naturalistico, antropico e turistico dovrebbe essere tutelato, salvaguardato ma soprattutto valorizzato perché, come abbiamo ben capito, ha molta storia da offrire.

Fine del mondo per i Maya: noi speriamo che ce la caviamo

di Bepo Merlin



Doro, un Adb della prima ora, mi ha mandato degli auguri simpatici e singolari. Siccome, dice lui, non ci sarà un altro Natale e il mondo finirà, secondo i Maya, il 21/12/2012, godetevelo intensamente e in

questo anno fate più debiti che potete: avrete molte probabilità di non pagarli. Aggiunge che se finora abbiamo creduto a tante persone e istituzioni (che non nomino, perché ho già tante gatte da pelare...) che ci hanno turlupinato, non si capisce perché non dovremmo fidarci dei Maya: in fondo non possono essere peggio di tanti altri.



È una bella provocazione che verrebbe voglia di prendere in parola se noi non fossimo degli inguaribili romantici, convinti, come Socrate (no, non il calciatore, il filosofo greco) che la legge vada rispettata sempre, al massimo contestata pubblicamente, mai aggirata.

Così, anche per quest'anno, non mi resta che esortarvi ed esortarmi a rispettare tutte le norme del Codice della strada e prima, magari, anche a ripassarle. Anzi, chiederò al responsabile di Ruotalibera di dedicare, dal prossimo numero, un apposito spazio della rivista all'illustrazione degli articoli del Codice che riguardano

in particolare noi ciclisti.

Se, poi, dovesse capitarmi (ovviamente per sbaglio) di prendere una multa per un'infrazione a qualche regola del Codice, rilevata da un attento tutore dell'ordine, la pagherò prima possibile, fruendo dello sconto dovuto ai più solleciti.

L'unica fine del modo che io conosco è quella che porterebbe me a finire nell'urna anzitempo e non mi riferisco all'urna elettorale che incombe a Verona.

In tal caso non vorrei che mia moglie fosse costretta a pagare i miei debiti, rovinandosi, così, anche i pochi bei ricordi che le lascerei. Buon anno!

OLTRE 4000 PRODOTTI BIOLOGICI E NATURALI



NaturaSi

Il Supermercato della Natura

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