



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

RUOTALIBERA

127

COMUNE DI VERONA
CIRCOSCRIZIONE
Anno XXVIII-N.2
Contiene inserto redazionale



RUOTALIBERA numero 127 - rivista bimestrale - marzo/aprile 2012 (anno XXVIII n.2) - 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 V

... al voto in bici

SEGGIO
ELETTORALE
N° 8675

ELEZIONI COMUNALI
Interviste ai
candidati sindaco

ASSEMBLEA 2012
Migliorini
nuovo presidente

VIA PASSO BUOLE
Contesa AdB-Comune

Nuovo consiglio direttivo 2012

Ecco come è composto il nuovo **Direttivo AdB** chiamato a bissare i successi del 2011. Poche le modifiche nella rosa, perché come il detto, *squadra che vince non si cambia!*



- | | |
|--|---|
| 1) Abbate Giuseppe | 11) Marcolini Giovanni |
| 2) Battocchia Alessandro
(sez. San Bonifacio) | 12) Melotti Lelia |
| 3) Beccalotto Roberto | 13) Merlin Giuseppe |
| 4) Bottacini Alberto
(sez. S. Giovanni Lupatoto) | 14) Migliorini Giorgio |
| 5) Breda Giovanni | 15) Miotto Donatella |
| 6) Butturini Giulia | 16) Rigato Alberto |
| 7) Fabbri Paolo | 17) Tosi Luisa |
| 8) Ferrari Roberto | 18) Tosi Marco |
| 9) Graziani Fabrizia | 19) Zandonà Guerrino
(sez. Isola della Scala) |
| 10) Lorini Luciano | 20) Zanella Cesare |



ORARIO SEDE

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

Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus
 Come?

- Vieni in sede: Via Spagna, 6 oppure
- Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
 - cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA via Spagna, 6 - 37123 Verona
 - c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Unicredit Banca SpA Ag. Piazza Erbe -VR - cod. IBAN: IT83 M 02008 11710 000040099139
 - c/c bancario intestato a FIAB - AMICI DELLA BICICLETTA - ONLUS c/o Banca Popolare di Verona-s.g.s.p. SpA - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: IT44 C 05188 11703 000000037232

ADESIONI 2012

Socio ordinario	€ 20
Socio familiare* (fino a due) e Socio giovane**	€ 10 cad.
Socio familiare* (dal terzo)	€ 5 cad.
Socio sostenitore	€ 30
Famiglia da 4 persone (1 ordinario e 3 familiari)	€ 45
Famiglia da 5 persone (1 ordinario e 4 familiari)	€ 50

*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)

DIRETTORE RESPONSABILE:
 Elena Chemello

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

Composizione:
 Franco Anderloni

Hanno collaborato:
 Riccardo Reti, Paolo Fabbri, Luisa Aprili,
 Paolo Pigozzi, Giorgio Migliorini,
 Fabrizia Graziani, Anna Cazzavillan,
 Marco Corbellari, Luciano Zamperini,
 Annarosa Andrei, Cristina Stevanoni,
 Francesca Bragaja, Morena Tramonti,
 Annarosa Triconi, Roberto Ferrari,
 Giannantonio Andreoli.

Raccolta pubblicitaria:
 Luciano Damiani e Giovanni Marcolini
 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)

Qualcosa è cambiato?



CAMBIARE NULLA PERCHÈ TUTTO CAMBI: IL NUOVO PRESIDENTE ANNUNCIA UNA LINEA DI CONTINUITÀ

di Giorgio Migliorini

Da questo numero in questa pagina un'altra foto e un'altra firma. Qualcosa è cambiato? Sì: nome, cognome e fisionomia dell'autore. Per il resto tutto uguale, siamo sempre noi.

Nelle corse ciclistiche si tira il gruppo al massimo per qualche minuto, Paolo l'ha tirato per 9 anni e ci ha portato a triplicare i soci superando l'inimmaginabile quota 2000. Adesso ci chiede di lasciarlo scivolare in mezzo a riprendere il fiato sollevandolo da qualche incarico.

In testa tocca andare a me ma in questo ruolo e su questo percorso non mi sono mai testato.

Quindi ho bisogno di avere le spalle coperte. Per chi ha idee nuove e voglia di impegnarsi e divertirsi è il momento giusto di fare un passo avanti.

Si avvicinano due mesi densi di impegni per noi come associazione e per la città con le elezioni amministrative.

Di tutto ciò si parla ampiamente nel resto della rivista. Dico solo che dobbiamo assolutamente far valere la forza dei 2000 soci

per fare, trasversalmente, eleggere quanti più consiglieri vicini alle nostre idee. Quindi se ci saranno i nomi giusti concentriamoci su quelli senza dispersioni.

Cosa dire per iniziare? Noi portiamo avanti idee semplici e giuste. Ho letto recentemente una massima di Mark Twain: "poche cose sono più dure da sopportare del fastidio di un buon esempio".

Forse questo spiega l'accidia con cui molti amministratori e, non solo, ci trattano. Obiettivi e strategie: continuità alla linea vincente di Paolo. In città senza dubbio siamo diventati l'associazione più simpatica e creativa.

Continuiamo con il giusto equilibrio fra azione politica e parte ricreativa. Ai 2027 soci dico però che i successi non vengono da soli.

Come prima cosa chiedo questo: ogni iscritto come impegno morale dedichi almeno un giorno all'anno all'associazione. Che sia per organizzare una gita o un evento o qualsiasi cosa, ma fatelo. Questo è il senso dello stare assieme.

Il nuovo presidente in due momenti della sua attività preferita: il cicloturismo.

Sopra a Budapest. Sotto: si è perso o sta tracciando la rotta degli AdB per i prossimi anni?



Staffetta in casa AdB



Il presidente nazionale parla all'Assemblea

IL BILANCIO DELL'ULTIMO ESERCIZIO E I PIANI PER L'ANNO IN CORSO

di Francesca Gonzato

Non a caso si è lavorato molto per raggiungere questo obiettivo: essere in tanti perché la propria voce abbia più peso e ottenga sempre più ascolto nella vita cittadina. Lo stile degli AdB secondo il Fabbri-pensiero? Gioco, piacere, autorevolezza, determinazione!

Un'attenzione particolare Fabbri ha dedicato all'evento politico dell'anno, le elezioni amministrative di maggio: gli AdB non appoggiano questo o quello schieramento politico, vogliono bensì "scovare" e sostenere in tutte le liste candidati che abbiano fin qui dimostrato nei fatti una vera attenzione alle tematiche della mobilità urbana sostenibile e promettano di continuare a impegnarsi a promuoverla. Intenso e lungo è stato l'applauso col quale l'assemblea ha espresso sincera gratitudine al presidente uscente, ma non nostalgico, perché Paolo Fabbri continuerà a lavorare per l'associazione come vice presidente. E Giorgio Migliorini, attuale vice presidente, che il prossimo direttivo promuoverà presidente, si è simpaticamente presentato dicendo che, non avendo il carisma accentratore di chi l'ha preceduto, avrà sicuramente bisogno di un grande sostegno di squadra: un elegante invito all'impegno per tutti i soci volenterosi!

L'ASSOCIAZIONE IN PROVINCIA

E' vero, siamo tanti, più di 2000 finalmente, ma non tutti "cittadini": c'è vita fuori delle mura di Verona! A **Isola della Scala** il gruppo degli AdB Isolainbici cresce ed è riuscito ad ottenere una sede per i propri incontri; si sta impegnando a fare rete con gruppi e istituzioni locali e a rivolgere all'Amministrazione Comunale proposte per migliorare la vivibilità del territorio, a realizzare una Ciclofficina per la riparazione di bici, a organizzare serate a tema sull'uso della bici nella quotidianità. Gli AdB di **San Bonifacio**, sezione ormai storica, continuano a lavorare per garantire sul territorio percorsi ciclabili sicuri; il loro rapporto con l'amministrazione, a volte infruttuoso (vedi bocciatura della proposta di parco cittadino con percorsi pedonali e ciclabili), è fruttuoso in altri ambiti: Bimbinbici, Vado a scuola da solo e Pedalando in sicurezza. Ampia è anche la loro offerta di attività cicloturistiche. Il 2012 di Lupoinbici di **San Giovanni Lupatoto** sarà ricco di iniziative e progetti, in genere ben recepiti dall'Amministrazione: Bimbinbici per il nono anno consecutivo, miglioramento della ciclabile sull'Adige, parco di Pontoncello, collegamenti nella rete urbana ciclabile, attraversamento ciclopedonale sull'Adige tra San Giovanni e San Martino, ciclabile delle Risorgive.

Come al solito un pomeriggio piacevole e interessante quello trascorso in via Rosa da un centinaio di soci intervenuti all'annuale assemblea degli AdB di Verona.

Piacevole per l'incontro con volti amici, per le tante chiacchiere scambiate, per il risotto consumato insieme. Interessante perché gli interventi succedutisi hanno fornito un puntuale aggiornamento sulla vita dell'associazione, non solo viva e vegeta a 30 anni dalla sua nascita, ma sempre più attenta alle tematiche ambientaliste, attiva sul territorio e aperta alla collaborazione con le altre associazioni impegnate sullo stesso fronte.

Paolo Fabbri, presidente uscente, ha presentato con la consueta efficacia il ritratto aggiornato dell'associazione, le tante attività svolte nel 2011 e il ricco programma per il 2012. Primo grande successo: quota 2.000 finalmente superata! 2027, per la precisione, sono i soci 2011.

Fabbri: "Ecco perché mi sono dimesso"

Nel 2003 ho raccolto il testimone da Massimo Muzzolon che, lavoratore, turnista, ha tenuto eroicamente la presidenza in un periodo davvero durissimo. Senza di lui e del ridottissimo direttivo che lo ha sostenuto, l'associazione sarebbe scomparsa.

Dopo 9 mandati, ho deciso di dimettermi: sono stanco dell'impegno costante che essere presidente richiede; vorrei avere il tempo di dedicarmi, anche con gli AdB, a iniziative che non ho mai avuto il tempo di seguire; penso che anche per l'associazione questo cambiamento sia utile. In ogni caso sono stato eletto vice presidente (insieme alla bravissima Fabrizia Graziani) e mi occuperò di comunicazione: non sparisco...

Un bilancio di questi nove anni? Impegnativi ma molto, molto gratificanti.

La nostra associazione è un'opportunità fantastica per inventare iniziative, allacciare rapporti, sentirsi dalla parte del giusto. Condividere un'idea con un gruppo affiatato, impegnarsi insieme per realizzarla, riuscirci! e raccogliere consensi... mamma mia! bellissimo!

A Giorgio, il mio successore, ingegnere da poco in pensione, faccio di cuore i miei migliori auguri: Giorgio, goditi questa associazione fantastica!

Giorgio: un nome, un presidente

MIGLIORINI CHIAMATO A RACCOGLIERE IL TESTIMONE DELL'ERA FABBRI. GLI OBIETTIVI? "CONTINUITÀ NEL SEGNO DELLA COLLABORAZIONE"

di Luciano Lorini

Il primo Consiglio Direttivo riunitosi dopo l'Assemblea annuale ha espresso ufficialmente le nomine dei vari ruoli associativi. Le principali attese erano concentrate sul nome del prossimo presidente, chiamato a raccogliere l'eredità dei nove anni di "gestione Fabbri".

All'unanimità è stato eletto Giorgio Migliorini, già vicepresidente lo scorso anno. Con grande disponibilità Giorgio ha accettato la responsabilità di accrescere il suo già grande impegno a favore dell'Associazione e di questo lo ringraziamo sin da ora. Così Giorgio si è presentato "ufficiosamente" in Assemblea: ricordandoci quanto sia importante che il gruppo dimostri la propria maturità, tenendosi per mano in una conduzione veramente collettiva dell'Associazione. Lo incontriamo quindi promettendogli il nostro impegno in questo senso.

Col tempo avremo certo modo di conoscerlo meglio, pedalando assieme e anche leggendolo da queste pagine. Ci limitiamo per adesso a qualche notizia di tipo più generale.

Ciao Giorgio, presentati, raccontaci qualcosa di te.

"Ho 60 anni, friulano di origine, ma veneto dal 1966. Sono ingegnere mec-

canico, titolo che mi è costato molto sacrifici e a cui tengo molto. Ho lavorato quasi sempre in proprio ed ora mi sento un po' stanco, sono in odore di autopen-sionamento. Oltre alla bici le altre insane passioni sono produrre un po' di vino da condividere con gli amici e, ahimè, questa mania della Cina che mi ha colpito da tre anni e spero mi perdonerete.

Quale è il tuo rapporto con la bici?

"Da ragazzino abitavo a Mantova ed era il mio mezzo quotidiano di trasporto e svago. Con l'adolescenza per tanti, troppi anni, sono rimasto su due ruote ma purtroppo a motore. Una serie di eventi tragici ad amici e conoscenti mi aprirono gli occhi riguardo alla velocità. Il vero cambiamento avvenne però nel 1997. Per gravi motivi familiari la mia vita ha avuto una svolta. Potevo affondare ma, parafrasando Dante, "...galeotta fu la bici e chi la usò ed osò...". Mi recavo spesso in centro a cena e subito ho capito il vantaggio ed il piacere dell'uso della bici. Poi sono venute le gite, le ciclovacanze, insomma senza la giusta quantità di bici quotidiana vado in astinenza.

Come mai sei entrato nell'Associazione?

"Ho sempre invidiato quel gruppo di allegri fanatici con la bandiera FIAB che



Giorgio Migliorini

ogni tanto incontravo. Nel 1998 mio figlio Alessio quasi per gioco mi ha iscritto all'Associazione. Con il Cicloraduno ho cominciato a collaborare attivamente aumentando poi pian piano l'impegno. La sensazione piacevole dell'Associazione è quella di conoscere persone che si rivelano subito veri amici. L'anno scorso, sentendo odore di pensione in arrivo, mi sono offerto per il Direttivo. Paolo mi ha subito fagocitato lanciandomi verso questa nuova sfida. Devo dire che la affronto molto volentieri. Non la temo ma chi volesse darmi una mano è pregato di farsi subito avanti.

Quali sono gli obiettivi?

"A breve direi continuità: siamo un ottimo gruppo fino ad ora magnificamente guidato. Alla lunga si vedrà, decideremo insieme.

NAVIGA IL GARDA CON
NAVIGARDA

NAVIGAZIONE LAGO DI GARDA
Tel. 030-9149511 Fax 030-9149520 800-551801
www.navigazione.laghi.it

Associazione AMEntelibera

www.viaggiamentelibera.it

ESCURSIONI IN BICICLETTA
NOLEGGIO BICICLETTE

Le emozioni dei paesaggi italiani in bicicletta e non solo...

tel./fax 045 7600128 - cell. 340 7739525 / 345 1780368
info@viaggiamentelibera.it



di Paolo Fabbri

ANCHE PER L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE E' VENUTO IL MOMENTO DI TIRARE LE SOMME: I CICLISTI SONO STATI AIUTATI O PENALIZZATI?

PRESSAPOCHISMO!

Il sindaco Tosi ha promosso l'uso della bicicletta? Con che risultati? Una valutazione oggettiva non è possibile. Né a noi e neppure a lui.

La sua amministrazione, colpevolmente, incredibilmente, non è in grado di fornire i dati necessari per farla. Quali erano gli obiettivi che si è posto il sindaco all'inizio

del suo mandato? L'abbiamo chiesto tante volte ma Tosi alle nostre lettere non ha mai risposto.

È ormai ampiamente condivisa in tutta Europa l'idea che chi governa le città si deve impegnare ad assicurare il diritto alla mobilità trasferendo quote di passeggeri dall'auto e dal motorino al mezzo pubblico, alla bicicletta e alla pedonalità. I dati più aggiornati sulla composizione del traffico (modal split) forniti dal comune (vedi Tabella) dicono che a Verona gli spostamenti dei cittadini avvengono circa nel 65% dei casi in modo "insostenibile" (in auto e in motorino) e solo circa nel 35% dei casi in modo "sostenibile" (a piedi, in bici e col mezzo pubblico).

In molte città europee la situazione è esattamente capovolta: sono gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con il mezzo

pubblico ad essere oltre il 60% del totale con enormi vantaggi per l'ambiente, per la qualità della vita e per le tasche dei cittadini. Se il sindaco avesse avuto chiaro un obiettivo da perseguire, lo avrebbe descritto in termini di modal split, avrebbe redatto un piano per raggiungerlo e ora, in vista delle elezioni, ci darebbe i dati aggiornati sulla composizione del traffico che certificherebbero la bontà dei provvedimenti presi.

Invece... Invece il piano del traffico (peraltro obbligatorio per legge) viene approvato solo in queste settimane (alla fine del mandato!) e i dati sul traffico risalgono al 2004! Come potrebbe un imprenditore muoversi senza obiettivi, fatturato e senza piano industriale? Possiamo giustificare tanto pressapochismo nella gestione di una cosa fondamentale come la mobilità cittadina?

OLYMPIA - MERIDA - FRERA - CARNIELLI - KAWASAKI

EDIGME
cicli

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

www.manfrinroberto.it - info@manfrinroberto.it

RIPARAZIONI ACCESSORI

IL PIANO DEGLI ITINERARI CICLABILI? LE PISTE?

Il piano del traffico, per legge, avrebbe dovuto comprendere un "piano della rete degli itinerari ciclabili" nel quale avrebbero dovuto essere previsti (D.M. 557/99) "gli interventi da realizzare... comprensivi dei dati sui flussi ciclistici... e di una motivata scala di priorità..." Questo piano non esiste, non esiste una scala di priorità, meno che mai di "motivate priorità": mancano i dati!

Pur avendo poche risorse (la crisi!), Tosi non si è messo nelle condizioni di individuare dove meglio spendere, dove costruire strutture che con maggiore probabilità avrebbero potuto invogliare i cittadini a lasciare l'auto: questo doveva essere l'obiettivo, non quello di vantare la realizzazione di km di piste ciclabili magari inutili! A questa mancanza si deve la contraddittorietà dei provvedimenti presi in fatto di mobilità ciclistica.

Realizzazioni positive (una parte della pista di Corso Porta Nuova, la prosecuzione della pista del Camuzzoni, di quella del canale Conagro a San Massimo...), le piste ciclabili inspiegabilmente chiuse (via

Todeschini, Via Ghetto, via Teatro Nuovo...), quelle costruite male (Lungadige Attiraglio) o senza che sia chiara la priorità (tratti in via Valpantena, via Banchette, Santa Lucia - Madonna di Dossobuono, via Legnago, Marzana - Grezzana), la mancata soluzione di problemi importanti (uno fra tutti il mancato collegamento fra il quartiere Pindemonte e il centro: via Cesio!).

Tra le realizzazioni positive vanno comprese anche la pista che collega Borgo Roma a Viale Piave e la pista di Corso Milano. Tuttavia va sottolineato che entrambe queste piste - tortuose, piene di interruzioni e strettoie, a tratti promiscue, favoriscono (ed è un bene che farà aumentare la domanda di ciclabilità) i ciclisti più insicuri, gli anziani e i bambini. Ma deludono quelli che con la bicicletta ci vogliono correre al lavoro e che vorrebbero piste, oltreché sicure, convenienti.

IL BIKE SHARING

Questa contraddittorietà segna anche la nascita, a fine legislatura, del bike sharing: senz'altro una novità molto positiva che ci piace pensare sia anche un po' merito delle nostre iniziative visto che non era prevista dal programma elettorale di Tosi che, per la bicicletta, prevedeva solo spazi di risulta (http://portale.comune.verona.it/nqcontent.cfm?a_id=9229).

Il bike sharing farà certamente crescere il numero di cittadini che useranno la bici per i loro spostamenti. Nuovi ciclisti che dovranno confrontarsi con tutte le difficoltà che chi si muove in bici in città conosce bene. Difficoltà che nascono spesso dalla distrazione dei tecnici (che dimenticano spesso di prevedere i ciclisti) o da provvedimenti assurdi.

Per esempio: su una delle tratte probabilmente più battute dal bike sharing, quella dalla stazione a piazza Bra, l'assessore Corsi ha incredibilmente soppresso, davanti a San Luca, l'attraversamento ciclabile che consentiva ai ciclisti, finita la pista, di proseguire verso piazza Bra tenendo la destra.

Ora chi userà le bici del comune, davanti



Sopra e pagina a fianco: immagini della manifestazione degli anni scorsi

a San Luca, su una strada trafficata, si troverà improvvisamente e pericolosamente contromano. Il bike sharing, se, come ci auguriamo, avrà successo, moltiplicherà il riconoscimento di tutte queste difficoltà e sarà quindi una spinta positiva verso una maggiore permeabilità della città alla bicicletta.

SI SAREBBE POTUTO FARE DI PIÙ?

Sì, pensiamo proprio di sì. In questi cinque anni l'ufficio biciclette non ha funzionato; sono state costituite pochissime zone trenta; non è stato curato un piano dei parcheggi; per contrastare il furto si è fatto gran poco; la comunicazione - salvo ora col bike sharing - è stata pessima (l'assessore Corsi ha dichiarato recentemente che la bicicletta "è per i pensionati e per chi ha tempo da perdere"...); è mancato uno spazio di confronto (la consulta per la mobilità è stata una bufala...).

Speriamo, visto il trend positivo che la bicicletta sta conoscendo in tutto il mondo occidentale, che chiunque vinca le elezioni possa dedicare maggiore attenzione alle nostre proposte.

L'appuntamento è per **Sabato 21 aprile alle 11 in Piazza Bra S.I.N.D.A.C.O.!** **2012**

Dal 2003, ogni anno, più o meno nella ricorrenza delle elezioni comunali, celebriamo S.I.N.D.A.C.O.! ovvero la manifestazione con la quale:

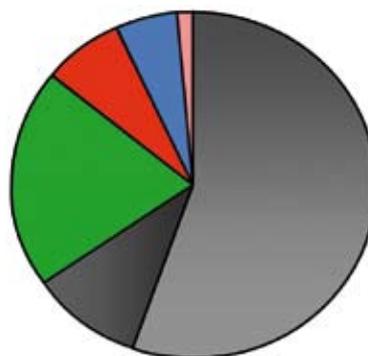
"Scampanelliamo Il Nostro Diritto

Alla Ciclabilità Ostrega!".

Dal 2003, ogni anno chiediamo al primo cittadino di incontrarci pubblicamente (Zanotto è sempre venuto, Tosi mai) per tracciare con noi un bilancio delle cose fatte, delle promesse mantenute, degli obiettivi raggiunti in fatto di promozione della bicicletta.

Quest'anno, a ridosso delle elezioni che si terranno a maggio, S.I.N.D.A.C.O.! diventa l'occasione per tentare un bilancio di tutti e cinque gli anni dell'amministrazione Tosi.

Modal Split
(partizione modale degli spostamenti quotidiani)



■	automobile 55,4
■	moto e scooter 9,8
■	piedi 20,6
■	bicicletta 7,3
■	mezzi pubblici 5,6
■	altro 1,5

Fonte Comune di Verona 2004



Michele Bertucco

“Possibile raggiungere il 25-30% di spostamenti quotidiani in bicicletta”

MICHELE BERTUCCO, CANDIDATO PD, SEL, IDV, PSI, FDS

di Riccardo Reti

questo TPL va associata la bici nell'ultimo miglio attraverso ciclostazioni e bike sharing. L'obiettivo è raggiungere il 25-30% di spostamenti in bicicletta.

D: Nonostante l'obbligo di legge, a Verona manca ancora il Piano Generale del traffico urbano (Pgту), dentro il quale si dovrebbe trovare il Piano delle ciclabili. Entro quanto tempo e con quali idee forti la Sua giunta lo approverà?

R: Nel più breve tempo possibile. Le idee forti saranno la previsione nell'ambito del Pgту di un BiciPlan complessivo della città che disegni la rete dei percorsi diffusi, ne indichi le priorità e le modalità per realizzarli; la previsione di aree pedonali per tutti i quartieri, il rafforzamento delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici, l'estensione delle Zone 30 e un'attenzione particolare alla sicurezza stradale.

D: A nostro avviso l'imminente entrata in funzione del nuovo servizio di bike sharing evidenzierà la mancanza in città di una segnaletica espressamente dedicata alle biciclette, necessaria ad orientare i turisti ma non solo. Lei è d'accordo con questa affermazione e se sì, come e in quanti tempi intende rimediare a questa mancanza?

R: Sì, sono d'accordo e per favorire l'uso del bike sharing la segnaletica dedicata va realizzata immediatamente.

D: Quale budget intende stanziare per la mobilità ciclabile nella prossima amministrazione?

R: Sicuramente più di quanto stanziato dall'attuale amministrazione! Bisognerà verificare la situazione economica del comune, ma va prevista una programmazione pluriennale certa delle risorse finanziarie legate ai proventi della sosta a pagamento e/o delle multe; dei finanziamenti di altri Enti sovraordinati e/o di altri capitoli di bilancio di entrate certe che garantiscano continuità di finanziamento.

D: E' nostra valutazione che fino ad oggi l'Ufficio Biciclette abbia funzionato solo formalmente e che molto ci sarebbe da lavorare su Turismo, Scuola e Mobilità. Ritiene che questo servizio debba venire rafforzato e se sì, come?

R: Il servizio va rafforzato promuovendo l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola. Vanno coinvolti i mobility manager aziendali, i dirigenti scolastici e gli studenti. Fino ad oggi la "Verona ciclabile" è completamente mancata nella promozione turistica, ed è un errore.

D: Fino ad oggi le politiche per la mobilità ciclabile sono state frammentate in una miriade di centri decisionali (Mobilità e Traffico, Turismo, Lavori Pubblici, assessorato ai Quartieri, le otto Circoscrizioni...). Ritiene possibile costituire un unico centro di responsabilità in modo che anche le associazioni come la nostra abbia un interlocutore certo?

R: Sì, è necessario costituire un centro di responsabilità unico con un delegato tecnico-politico preciso (bicycle manager) che coordini l'Ufficio mobilità ciclistica e l'Ufficio biciclette che devono essere composti da gruppi di persone motivate e competenti nella progettazione e nel marketing.

D: Gli ultimi dati disponibili sulla ripartizione modale degli spostamenti (modal split) ci dicono che a Verona il 7,3% degli spostamenti quotidiani avviene in bicicletta e il 55,4% in automobile. Ritiene possibile modificare questa composizione del traffico e se sì, con quali percentuali Lei intende arrivare alla fine del suo mandato?

R: Ritengo che questa composizione possa essere modificata aumentando le quote legate al trasporto pubblico e alla ciclabilità. In una città equilibrata ogni funzione, pedonalità, ciclabilità, Trasporto Pubblico Locale (TPL) ha una sua tipologia di percorsi (fino a 4-500 metri si va a piedi, fino a 3-4 km con la bici se il percorso è idoneo, per distanze più lunghe o per zone non sicure in bici si usa il TPL). Lavorare con il modal split non è facile, ma ragionare su questi temi è molto illuminante per poter individuare azioni mirate. Il modal split andrebbe fatto di ambito comunale per promuovere bici, pedonalità e TPL; di bacino per promuovere il TPL verso il capoluogo. A

...e Tosi?

Le stesse domande le abbiamo proposte anche al sindaco uscente Flavio Tosi che, come è noto, si ricandiderà per il secondo mandato.

Obiettivo a breve: riagganciare la media veneta

LUIGI CASTELLETTI,
CANDIDATO PDL, UDC, FLI, NUOVO PSI

di Riccardo Reti

D: Gli ultimi dati disponibili sulla ripartizione modale degli spostamenti (modal split) ci dicono che a Verona il 7,3% degli spostamenti quotidiani avviene in bicicletta e il 55,4% in automobile. Ritiene possibile modificare questa composizione del traffico e se sì, con quali percentuali Lei intende arrivare alla fine del suo mandato?

R: La necessità di ridurre l'inquinamento per limitare i rischi sulla salute e migliorare la qualità della vita attraverso un nuovo modello di mobilità, è una priorità del mio programma elettorale.

Oggi siamo la cenerentola del Veneto se pensiamo che Padova raggiunge il 25% degli spostamenti in bicicletta.

Questa situazione è il risultato di una politica che negli ultimi anni ha visto le piste ciclabili come un "fattore di disturbo" del traffico. Occorre invece favorire oltre all'uso della bici anche quello dei mezzi elettrici con l'installazione di rifornitura sul modello di quanto fanno già molte città d'Oltralpe. Obiettivi a breve? Riagganciare la media veneta.

Tosi però non ha voluto anticipare con noi nulla del suo nuovo programma di governo.

Peccato, perché in fatto di mobilità ciclabile sarebbe bastato veramente poco... Per lui lasciamo uno spazio bianco.

D: Nonostante l'obbligo di legge, a Verona manca ancora il Piano Generale del traffico urbano (Pgtu), dentro il quale si dovrebbe trovare il Piano delle ciclabili. Entro quanto tempo e con quali idee forti la Sua giunta lo approverà?

R: Per configurazione urbanistica storica, Verona presenta criticità maggiori rispetto ad altre città.

Ciò tuttavia non giustifica i cronici ritardi e le omissioni rispetto alla politica di altre città del Veneto e d'Italia. I tracciati delle ciclabili realizzati dalla precedente amministrazione sono stati in buona parte manomessi o cancellati, sintomo di una sensibilità che è venuta a mancare e che noi ci proponiamo di ravvivare.

L'approvazione di un Piano Generale del Traffico urbano è un must imprescindibile per una politica sulla mobilità che integri le diverse modalità.

Non basta ridurre gli accessi ad alcune aree per risolvere il problema: è l'intercambiabilità di un sistema integrato l'obiettivo da perseguire.

D: A nostro avviso l'imminente entrata in funzione del nuovo servizio di bike sharing evidenzierà la mancanza in città di una segnaletica espressamente dedicata alle biciclette, necessaria ad orientare i turisti ma non solo.

Lei è d'accordo con questa affermazione e se sì, come e in quanti tempi intende rimediare a questa mancanza?

R: Il bike sharing è un fattore importante ma rischia di essere un servizio inefficace se non viene accompagnato da un'adeguata segnaletica e da percorsi ben individuati e definiti. Il bike sharing, insieme al progetto del city logistic, come ricorda l'assessore Sboarina, punta a disincentivare l'uso del mezzo privato all'interno della città e con-



Luigi Castelletti

sente di muoversi gratuitamente per la prima mezz'ora.

Un modo per osservare la città da un punto di vista diverso e per fare nel contempo della sana attività fisica. Ma il progetto deve essere completato con percorsi di mobilità ciclabile che ancora mancano o che sono fortemente compromessi.

D: Quale budget intende stanziare per la mobilità ciclabile nella prossima amministrazione?

R: Prima dovremo guardare come sono messi i bilanci.

D: E' nostra valutazione che fino ad oggi l'Ufficio Biciclette abbia funzionato solo formalmente e che molto ci sarebbe da lavorare su Turismo, Scuola e Mobilità. Ritiene che questo servizio debba venire rafforzato e se sì, come?

R: Ritengo che vadano potenziate le strutture che contribuiscono a promuovere la nostra città e a migliorarne la vivibilità, quindi anche l'Ufficio Biciclette.

D: Fino ad oggi le politiche per la mobilità ciclabile sono state frammentate in una miriade di centri decisionali (Mobilità e Traffico, Turismo, Lavori Pubblici, assessorato ai Quartieri, le otto Circoscrizioni...).

Ritiene possibile costituire un unico centro di responsabilità in modo che anche le associazioni come la nostra abbia un interlocutore certo?

R: La regia dev'essere necessariamente unica, vista la trasversalità delle competenze interessate.

Vanno comunque in linea di principio ridotti i centri decisionali per evitare le frammentazioni e le sovrapposizioni.

Al lavoro in bici? ...proviamoci!

LA SFIDA AI NON CICLISTI O AI CICLISTI DEL TEMPO LIBERO: PERCHÉ NON COMINCIARE UN PO' ALLA VOLTA?

di Luciano Lorini

Otto di mattina, un ufficio qualsiasi. Dei tre colleghi alle scrivanie due sono esausti, mentre il terzo sembra rilassato e tonico. Sarà l'effetto lunedì? Difficile, dato che oggi è giovedì. Il collega dall'animo lieto rivela il suo segreto: ha aderito alla campagna "Al lavoro in bici" degli AdB. E ha scoperto che... si può, è bello, fa bene (alla salute, all'umore, all'ambiente, al portafoglio) e si arriva prima, meno stressati e pure rinvigoriti dalla pedalata.

E' una scenetta tutt'altro che improbabile. Ogni giorno, infatti, un piccolo esercito di studenti e lavoratori si riversa dentro e fuori la città per recarsi a scuola o sul posto di lavoro. In bicicletta. Si tratta di una quota in costante crescita, sarà per l'aumento di consapevolezza ambientale, saranno le sempre più proibitive condizioni del traffico o l'aumento del costo del carburante...

Fatto sta che i lavoratori ciclisti sono sempre di più, nonostante tutte le difficoltà che si possono incontrare: quelle climatiche, che si superano con abbigliamento e accessori adeguati; le insidie del traffico, che si fronteggiano con un giusto equilibrio di prudenza (mai troppa) ed esperienza (per imparare a destreggiarsi dall'altra parte del parabrezza). Di solito, comunque, dopo un primo timido periodo di prova, ci si innamora del mezzo a pedali e non si torna più indietro.

La prova, appunto. Consiste in questo la proposta che gli AdB, con l'iniziativa "Al lavoro in bici" lanciano ai non (ancora) ciclisti o ai ciclisti del solo tempo libero, invitandoli a regalarsi l'opportunità di provarci.



Uomo d'affari al lavoro in bicicletta

Per quattro giovedì consecutivi, a partire dal 26 aprile fino al 17 maggio, regaleranno a studenti e lavoratori in transito ai varchi del Centro Storico (dalle 07.30 alle 09.00) un segno di partecipazione, una testimonianza del proprio impegno a cambiare abitudini. L'iniziativa è ispirata all'analoga campagna che in diversi paesi europei è oramai diventata tradizione.

La più famosa è probabilmente la campagna tedesca (<http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de>) organizzata da ADFC (la loro FIAB), che gode dell'appoggio di importanti sponsor ogni anno più generosi nel donare premi anche sostanziosi a chi si impegna ad utilizzare la bicicletta almeno 20 volte dal 1 giugno al 31 agosto. Moltissimi anche i datori di lavoro che promuovono, con altrettanto validi incentivi, la "conversione" fra i loro dipendenti.

Perché è davvero facile... Partendo "con le marce basse", un solo giorno a settimana, nella stagione primaverile (non c'è freddo e ancora non si suda), per scoprire magari che non è impossibile, anzi, che potrebbe rivelarsi un piacere. Per chi deve attraversare il centro, ogni giorno è una festa (organizzare l'aperitivo sul ri-

torno è un dovere irrinunciabile). Ma anche chi vi si allontana, potrebbe scorgere sul suo percorso insperati e mai osservati momenti di bellezza e poesia (di cui c'è sempre estremo bisogno).

Anche chi scrive ha cominciato così, accogliendo l'invito degli AdB un 22 settembre (Città Senz'Auto) di quattro anni fa. E non ha più smesso, incrementando giorno dopo giorno sempre più la quota dei propri movimenti sostenibili.

E' bello osservare che l'umore cambia davvero; che i colleghi, incuriositi da tanta allegria, vogliono provare anch'essi e che magari, nel giro di pochi anni, il cortile aziendale si scopre non attrezzato ad accogliere tutte quelle biciclette (poco male, basteranno alcune rastrelliere). Perché sui pedali è facile entusiasinarsi, e l'entusiasmo è contagioso. Non si può resistere, non ci sono medicine; probabilmente, se hai letto fino a qui, sei già stato contagiato anche tu. Allora forza, diffondi la "malattia" e balza in sella!

Ti aspettiamo ai check-point cittadini (ma se non ci passi non ti crucciare, il tuo gadget ti aspetta in sede) per salutarci sorridenti. Tutti a scuola e al lavoro in bici!

di Fabrizia Graziani

DOMENICA 13 MAGGIO
RITORNA L'ALLEGRA E
COLORATA PROTESTA PER
UNA CITTÀ A MISURA
DI BAMBINO

Bimbimbici con il Babycoro!



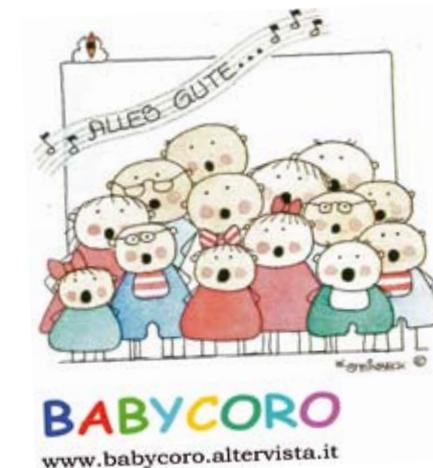
Grande affluenza a Bimbimbici

Domenica 13 maggio si svolgerà la tredicesima edizione di Bimbimbici, iniziativa nazionale promossa dalla Fiab ed organizzata in tutte le città sedi delle associazioni aderenti e dai Comuni.

Bimbimbici nasce per sensibilizzare gli adulti verso la costruzione di città a misura di bambino e quindi per tutti, dove sia possibile andare a scuola in bicicletta lungo percorsi protetti, camminare su marciapiedi sufficientemente larghi, spostarsi nelle strade del quartiere senza il pericolo e l'assillo delle auto.

Quindi cari genitori, nonni, insegnanti, vi aspettiamo numerosi insieme ai vostri bimbi domenica 13 maggio alle ore 10.30 all'Arsenale di Borgo Trento, da dove partirà un allegro corteo di biciclette che percorreranno per circa un'ora le strade del nostro centro cittadino.

Ci saranno 5 gruppi che noi chiamiamo di "avvicinamento", che partiranno da cinque punti diversi della città e raggiun-



geranno l'Arsenale.

Tutti potranno unirsi al grande corteo cittadino oppure fermarsi a giocare con il percorso fatto di piccoli ostacoli, passerelle e saltini ideato dalla fantasia dei nostri soci.

Ma quest'anno c'è anche un'altra bellissima novità, i bambini del "Babycoro",

un gruppo di 30 piccoli cantori che ci intratterranno nell'attesa della partenza con il loro repertorio, nel quale spicca anche una canzone dedicata alla bicicletta.

Al termine della bicicletta verrà offerta a tutti i partecipanti una piccola merenda offerta dalla Cooperativa Primavera.

Un grazie anche alla Libreria l'Aquilone per il suo rinnovato sostegno e la possibilità per i soci di usufruire dello sconto del 10%. E alla signora Camilla Toppan, titolare del micronido "Associazione Girotondo" di Via Beltrami 13 a Parona, struttura che ospita bimbi da 3 mesi a 3 anni accreditata con notevole successo presso la Regione Veneto.

Infine, ma non da ultimo, un pensiero affettuoso andrà alla famiglia di Giacomo Scalmani, il bambino di 12 anni che a Milano si muoveva anche in bicicletta... fino a quando la colpevole leggerezza di chi usa la strada come "propria" non lo ha fermato.



**Il più grande negozio specializzato
nella prima infanzia e giocattoli**

Via Cà Nova Zampieri 8 - 37057 San Giovanni Lupatoto - VR
Tel. 045 8778540 www.rizziverona.it - info@casadelbambino.191.it

GRUPPI DI AVVICINAMENTO

- Gruppo San Giovanni Lupatoto, parte alle 9.00 da Piazza Umberto 1;
- Gruppo Veronetta parte alle 9.30 da Piazza Santa Toscana;
- Gruppo Borgo Roma parte alle 9.30 dalla Chiesa Cristo Lavoratore;
- Gruppo Borgo Nuovo parte alle 9.30 da Piazza Dall'Oca Bianca;
- Gruppo Pescantina parte alle 9.00 da Piazza Alunni d'Europa per raggiungere quello di Borgo Nuovo verso le 9.45 dopo aver percorso la ciclabile del Biffis.

DOPO AVER A LUNGO CERCATO
UN ACCORDO CON IL SETTORE
TRAFFICO DEL COMUNE GLI ADB
DIFFIDANO L'AMMINISTRAZIONE

Passo Buole, il semaforo “stupido”

di Riccardo Reti

Il semaforo di Via Passo Buole

Ciclisti fermi ad attendere un verde che mai arriverà. Questo è il caso del semaforo di via Passo Buole, traversa di Via Mameli, uno dei tanti cosiddetti “intelligenti” installati negli ultimi tre anni dall'amministrazione comunale.

Intelligente nel senso che garantisce la “fluidità” del traffico su via Mameli facendo scattare il verde sulla laterale soltanto quando i sensori rilevano la presenza di veicoli fermi in attesa. In realtà stupido o “tardo” in quanto incapace di rilevare la presenza di biciclette.

Pertanto i ciclisti passano solo se vengono affiancati dalle auto (quelle sì, correttamente rilevate), altrimenti restano lì a fare la muffa.

Nessun cartello avvisa di quello che con tutta evidenza è un malfunzionamento. Così, appena venuti a conoscenza della questione grazie alla segnalazione di un nostro socio (settembre 2011) ci siamo immediatamente rivolti al dirigente del Settore Mobilità e Traffico del Comune di Verona, con il quale abbiamo avviato un fitto carteggio che possiamo esibire a riprova di quanto andiamo affermando.

Sorprendentemente, il dirigente ci risponde che il semaforo funziona benissimo, soltanto che le biciclette “non hanno una massa metallica sufficiente a venire

rilevata dai sensori”(!!!). Accampano articoli del Codice della Strada, il dirigente non trova altra soluzione che invitare i ciclisti a scendere dalla bici, raggiungere l'attraversamento pedonale (che si trova a 20 metri di distanza, non vicinissimo dunque) e usare il bottone della chiamata pedonale proseguendo sulle strisce con la bici a mano. Boccia anche la richiesta di mettere un cartello di avviso.

Una risposta inaccettabile per una situazione assurda, ingiusta e discriminatoria: è come se un vigile regolasse l'incrocio facendo passare tutti tranne chi è in bici!

Ci siamo allora informati presso le amministrazioni comunali di altre città, dove tra l'altro abbiamo trovato molta più disponibilità.

Il problema dei sensori che non rilevano i ciclisti e talvolta nemmeno i motorini è noto: a Padova lo risolvono programmando il semaforo in modo che dia automaticamente un brevissimo turno di verde. Altra soluzione adottabile è il pulsante di chiamata per le biciclette.

Ma non spetta noi a trovare le soluzioni tecniche: noi siamo solo gli utilizzatori finali, abbiamo il diritto di andare in bici. Agli amministratori il dovere di sostenere questa nostra scelta e trovare le soluzioni idonee a sostenere la mobilità

ciclistica. Appare quantomeno doveroso informare i ciclisti dei limiti del semaforo. Tanto più che via Passo Buole è l'alternativa a via Cesiolo che da tempo chiediamo sia percorribile nei due sensi dalle biciclette che altrimenti devono confluire tutte sulla trafficatissima e pericolosa via Mameli.

Ma a Verona oltre il danno dovremmo subire anche la beffa: poche settimane fa un'altra nostra socia ci ha informato che al semaforo di via Passo Buole il verde scattava in automatico. Telefonando al Settore Traffico per complimentarci per l'intervento abbiamo però appreso che si trattava di un malfunzionamento! E di lì a pochi giorni la situazione è tornata alla “normalità”.

A questo punto non ci resta che ricorrere alle vie legali, intimando il Comune ad individuare soluzioni idonee a garantire che nelle intersezioni cittadine regolate da semaforo siano evitate ingiustificate, prolungate o inutili attese ai ciclisti. E che sia riconosciuto il buon diritto di procedere in sella permanendo sulla carreggiata.

Nota: al momento sappiamo che i semafori cosiddetti “intelligenti” sono 62.

Se qualcuno è a conoscenza di altri casi di malfunzionamento in altre parti della città è pregato di segnalarcelo.

di Paolo Pigozzi

Tartufi per bimbi



se una persona adulta non ha più il tempo e la voglia (o semplicemente la capacità) di prepararsi un risotto o una crema di zucca significa soltanto che la qualità della sua vita (e della sua salute) è probabilmente non così buona.

Ecco una proposta semplice, nella quale i più giovani si potranno cimentare senza problemi (naturalmente con la discreta supervisione di un adulto). Questi dolci, preparati il giorno prima e riposti in frigorifero, saranno perfetti per il meritato spuntino al rientro dalla scampagnata.

GLI INGREDIENTI

Tartufi per bimbi

170 grammi di semolino di frumento
 Un litro di latte (ottimi anche il latte di mandorle o di avena)
 3 cucchiaini di miele
 50 g di uvetta
 50 g di mandorle
 50 g di cacao amaro in polvere
 Un pizzico di sale



LA PREPARAZIONE

Riscaldare il latte e, quando inizia a bollire, fare una polentina con il semolino, aggiungete l'uvetta e un pizzico di sale. Mescolate per circa 15 minuti a fuoco molto basso. Spegnete e lasciate intiepidire. Aggiungete il miele e le mandorle tritate grossolanamente. Lavorate ancora l'impasto per amalgamare bene tutto. Raccogliete una cucchiata di impasto e con il palmo della mano bagnato in acqua fredda formate delle palline grosse come una noce, di forma regolare. Passate ogni pallina nella polvere di cacao. Inserite i tartufi in uno stampino di carta per dolci e fateli riposare per qualche ora in frigorifero.



Avete in famiglia figli o nipoti piccoli? Avviarli al piacere della bicicletta è un investimento importante per il loro futuro. La consuetudine con questo mezzo di trasporto sviluppa autonomia, abilità motorie, fiducia nelle proprie capacità e, a tempo debito, abitudine al bello, sobrietà e rispetto per la città e l'ambiente. Tutti aspetti importanti per far crescere persone equilibrate e felici. Per completezza, aggiungo anche che i bambini dovrebbero imparare a cucinare. Sono consapevole che i ritmi travolgenti della vita odierna lasciano agli adulti sempre meno tempo per trafficare in cucina. Eppure si tratta di una attività basilare per la salute, la realizzazione personale e la socialità. I bambini non possono essere tagliati fuori da questa opportunità. Sappiamo tutti che

A Scuola di Resistenza con gli AdB

"PEDALARE, RESISTERE, PEDALARE" DIVENTA PARTE DI UN PERCORSO DIDATTICO RIVOLTO AGLI STUDENTI DELLE SUPERIORI E AI LORO GENITORI

Edizione speciale, quest'anno, per la tradizionale ciclo-mafestazione "Pedalare, resistere, pedalare", bicicletata cittadina lungo i luoghi della Resistenza. Verranno infatti coinvolti anche gli studenti e i genitori di quattro importanti scuole veronesi: il liceo Messedaglia e il Maffei, l'istituto d'arte Nani-Boccioni e l'istituto Tecnico Marconi, che recentemente hanno attivato un percorso didattico sulla Resistenza con l'intento di offrire a studenti e genitori la possibilità di approfondire la conoscenza dei fatti storici che in quel periodo coinvolsero anche Verona. Il percorso didattico, articolato secondo molteplici linee, è iniziato con l'ascolto di conferenze e testimonianze che hanno inquadrato il periodo storico nei suoi aspetti generali. Proseguirà con la conoscenza della Resistenza attraverso il Cinema e il Romanzo. Domenica 22 aprile, studenti, genitori e insegnanti cammineranno sul Monte Baldo ripercorrendo i sentieri dei partigiani. Infine, il 25 aprile, gli Amici della Bicicletta guideranno gli studenti e i genitori delle quattro scuole nella tradizionale bicicletata attraverso i luoghi della Resistenza, in collaborazione con l'Istituto Veronese per la Storia della Resistenza. L'augurio di noi AdB è che la riscoperta di luoghi, palazzi e piazze ai quali solitamente si dà un'occhiata di sfuggita, contribuisca ad avvicinare a quegli anni. E il fatto di farlo con un po' di fatica, in bicicletta, mezzo tanto usato dai partigiani, che possa fissarne meglio il ricordo.



Settima: abbondanza apparente

di Luciano Lorini

A SUD EST LA MAGGIOR QUOTA DI CICLABILI, PURTROPPO FRAMMENTARIE. E NON SI ARRIVA IN CITTÀ.

Nelle foto: scorci ciclabili in VII Circoscrizione

Il territorio

La 7^a Circoscrizione si trova a sud-est della città, delimitata a ovest e a sud dall'Adige a partire dal Ponte Aleardi sino al canale ex SAVA. A nord segna il confine via Unità d'Italia, fino a via del Capitel e poi via Banchette fino alla Mattarane-ta, alle Frugose e a San Martino Buon Albergo. Oltre gli abitati di San Michele e Madonna di Campagna, a sud, verso le cosiddette "Basse", si arriva fino a Ca' Del Bue. Chiude l'elenco Porto San Pancrazio, racchiuso nell'ansa esterna che il fiume forma a valle del Pestrino. Con i suoi 2.166 ettari, il territorio si attesta

nella media delle Circoscrizioni, ma la densità abitativa è piuttosto bassa (solo 22.000 abitanti; 10,16 per ettaro) per la destinazione del territorio in buona parte all'agricoltura e per la presenza del Parco dell'Adige sud.

Come siamo messi?

Uno sguardo dall'alto riporta un'immediata evidenza: il territorio sconta alcune presenze ingombranti. La Ferrovia che esce dalla città verso Venezia (su un piano più basso rispetto alla strada principale) resta una barriera importante, che molto ha segnato lo sviluppo urbanistico della zona. Basti pensare che è storia relativamente recente la sostituzione del passaggio a livello con il sottopasso (corredato da una bella ciclabile, sopraelevata rispetto al piano stradale) che ha unito il "Porto" alla città verso nord-est. L'Adige, poi, con le sue ampie anse e la fitta rete di canali, ha reso problematico il piano viabilistico e conseguentemente poco appetibile l'edificazione (e questo è un bene) nella parte più meridionale. Infine, il polo industriale alle porte orientali della città (ex officine Adige, canti-

ne Pasqua, Tiberghien e Mondadori) ha creato una strozzatura che ha mantenuto e ancora mantiene San Michele, "Extra" di nome e di fatto. La via principale di accesso al Centro, infatti, è costituita dal largo e trafficato corso Venezia / via Unità d'Italia. Attraversato a tutte le ore da traffico anche pesante (il flusso continuo di TIR dalla Riva acciai verso l'autostrada è impressionante) costituisce, soprattutto nella strettoia di San Michele, un punto di grande pericolo e un ostacolo alla mobilità dolce.

Le piste

Secondo il censimento comunale la 7^a Circoscrizione conta ben 22 Km di piste ciclabili sul totale di 76,5 dell'intero territorio: la densità ciclabile maggiore del Comune, con oltre un metro di piste per abitante. A nostro avviso questo dato è fuorviante perché assegna valore trasportistico a percorsi che tale valenza non hanno. Abbiamo pertanto escluso dal conto gli oltre 13 Km del percorso naturalistico Boschetto-Pestrino / Villa Buri che costeggia l'Adige fino ai Molini. Restano sostanzialmente riconoscibili tre interventi:



il percorso dalla Stazione di Porta Vesco-vo su via Unità d'Italia e verso il "Porto"; via Cernisone-Confortini-Marotto e via Monte Bianco-Dolomiti-Sogari. Questi ultimi sono anelli interquartierali piuttosto interessanti, poiché in molti tratti sono monodirezionali su ambo i lati della strada (secondo noi, il miglior tipo di ciclabile). Purtroppo non sono perfetti, peccato: presentano alcune interruzioni o situazioni di scarsa visibilità agli incroci e non si connettono agli itinerari principali, rimanendo quindi esercizi isolati che perdono di utilità. L'indice di continuità resta un criterio di valutazione fondamentale: quanto sarebbe comodo se da via Monte Bianco si potesse raggiungere lo stradone, passando magari per l'interno! Via Salieri ospita una corsia ciclabile monodirezionale fino all'incrocio per i Molini. Si tratta di una striscia gialla: nessun cartello o pittogramma la identifica come tale. Nonostante queste "dimenticanze" viene sostanzialmente rispettata garantendo al ciclista una certa protezione. Il vero problema però è la risalita verso ovest. Escludendo il controsenso, l'unica alternativa resta via Unità d'Italia, proprio nel suo punto più pericoloso. Tra i molti desideri nel cassetto: completare il collegamento ciclabile da via Unità d'Italia verso la VI Circoscrizione lungo via Corsini-Confortini-Belluzzo; connettere i due lati di via Unità d'Italia (importante e auspicato miglioramento); completare e migliorare la rete extraurbana, soprattutto verso le Basse di San Michele, verso Bosco Buri e gli argini dell'Adige (opportuno investimento).

I punti neri

La discontinuità è la piaga principale, la rete locale è frammentaria. Sulla pista di via Monte Bianco gli stalli di sosta arrivano a ridosso degli incroci, riducendo la visibilità. Non possiamo non far cenno all'invalidabile famigerata rotonda/svincolo di San Martino. Questo intervento ha di fatto interrotto un flusso che, sulla vecchia statale, aveva una sua ragion d'essere, per la quantità degli attrattori (uno per tutti lo stabilimento dell'Aia) e per la relativa vicinanza dei centri abitati. Qui, sebbene non sia inconsueto osservare cittadini che sfidano la morte nel carosello di auto lanciate nel rondò, un'alternativa sarebbe possibile. Esiste infatti un percorso che parte 200 metri a nord, utilizzando un sottopasso accessibile da via Morotto che prosegue fino a un cancello dello stabilimento Aia e a una casa abbandonata. Andrebbe sistemato, segnalato e valorizzato come possibilità. Un altro bypass è disponibile ancora più a nord, da via Monte Tesoro verso la strada Mattaranetta, utile per chi è diretto a Montorio o alle Ferrazze.

		Sottotipo	Totali		
			Comune	7^ Circoscriz	
Classificazione	Sicurezza	Pista	34.660 m	5.290 m	15%
		Corsia	11.175 m	4.010 m	36%
	Tipologia	Ciclabile	13.370 m	1.380 m	10%
		Contigua	12.475 m	3.380 m	27%
		Promiscua	19.340 m	4.440 m	23%
		Preferenziale	530 m	100 m	19%
		Controsenso	-	-	0%
		ZTL	2.370 m	-	0%
	Direzione	Monodirezionale	14.275 m	4.140 m	29%
		Bidirezionale	34.080 m	5.160 m	15%
	Valenza	Urbana	42.705 m	9.300 m	22%
		Extraurbana	2.000 m	-	0%
		Naturalistico/Parco	1.950 m	-	0%

VERSO IL CENTRO

San Michele oggi è ancora slegata dal Centro, salvo un percorso ciclabile a spezzoni su via Unità d'Italia, tutto da migliorare. Da anni si attende il completamento dell'itinerario, oggi sospeso per problemi con le Ferrovie riguardo il muro aderente alla strada. Attualmente sono fruibili i tratti (sul marciapiede lato ferrovia) fra il sottopasso per Porto San Pancrazio e Porta Vesco (la pista arriva fino in Stazione, al Buso del Gato; si collega poi alla pista in arrivo da Montorio grazie ad un attraversamento ciclabile) e dall'incrocio con via del Capitel all'abitato di San Michele.

L'uscita in questo punto è a dir poco traumatica, con la fine della pista in corrispondenza del restringimento di carreggiata, con l'inizio dei parcheggi poco più avanti (che di solito "sfiorano" di qualche metro) e un potenziale incolonnamento per la svolta a sinistra: se in queste condizioni arriva un mezzo pesante, meglio fermarsi e aspettare. Sicuro! Uscendo verso il Centro l'accesso alla pista è molto problematico a causa dell'attraversamento (che non c'è).

Non vi sono alternative senza sconfinare in 6^ o affrontare le buche e le pozzanghere del Pestrino e del Boschetto.

NEL TEMPO LIBERO

I 13 Km del percorso naturalistico dal Boschetto fino ai Molini sono un'oasi di pace. Con tutto il Parco dell'Adige Sud, la stupenda cornice di Villa Buri, del Parco e del Bosco omonimi, con le Corti agricole delle "Basse" (attorno a Ca' del Bue, che non è solo sinonimo di inceneritore) e un reticolo di stradelle campestri in mezzo al granoturco e alle messi, con la Fattoria didattica del Giarol Grande e il percorso ciclopedonale in terra battuta per raggiungerla dal Ponte del Pestrino o dai Molini, le occasioni per una pedalata rilassante non mancano di sicuro.

Per gli amanti del fuoristrada (il fondo è dissestato e fangoso a seguito di piogge e inoltre in diversi punti vi sono strettoie impegnative in caso di incrocio di altri pedoni/ciclisti) è possibile prolungare la gita fino al maneggio del Boschetto, guardando il fiume da una prospettiva probabilmente nuova per molti (si osserva l'isola del Pestrino con la sua fauna autoctona e la Chiesa di Santa Caterina con il Forte omonimo sull'altra sponda).

E' anche possibile organizzare pedalate lungo gli argini, osservando l'interessante patrimonio delle opere idrauliche (canali, prese e centrali), particolarmente ricco in questa zona. Da ultimo ricordiamo il complesso del Lazzaretto, di notevole pregio artistico e valore storico, purtroppo inserito in un contesto ancora degradato, il che ne sconsiglia la visita se non in gruppo.

STATO PATRIMONIALE degli Amici della Bicicletta Onlus di Verona anno 2011

ATTIVO		PASSIVO	
Disponibilità liquide		Debiti	
Cassa	1.247,97	Debiti v/fornitori	922,24
c/c Banca Popolare	15.075,18	Debiti v/Erario	57,75
c/c Unicredit	5.968,86	Ratei e risconti passivi	853,3
c/c Postale	7.678,98		
mag	1.577,94		
Attivo circolante		Fondi per oneri e rischi	
Crediti v/clienti	2.529,25	Fondi amm.to Attrezzatura	0,00
Rimanenze finali	5.883,00		
Ratei e risconti attivi	10.000,00		
Immobilizzazioni		Totale passivo	
Attrezzature	1.094,01		1.833,29
banca etica part fin	2.220,00		
mag part fin	1.016,00		
		Patrimonio netto	
		Riserve patr al 01.01.2011	49.157,25
		Avanzo di gest es 2011	3.300,65
Totale attivo	54.291,19	Totale a pareggio	54.291,19

Raggiungimento tra Rendiconto economico e Stato Patrimoniale

Proventi e ricavi	153.373,91	Costi ed oneri	147.456,26
Rim finali di magaz	5.883,00	Rim iniziali di magaz	8.500,00
		Avanzo di gestione	3.300,65
Totale a pareggio	159.256,91	Totale a pareggio	159.256,91
		Riserve patr attuali	52.457,90

RENDICONTO ECONOMICO degli Amici della Bicicletta Onlus di Verona anno 2011

PROVENTI E RICAVI		COSTI E ONERI	
Proventi istituzionali		Costi ed oneri attività istituzionale	
Quote associative 2011	26.675,00	Acquisti beni e materie prime	78,55
Quota associative 2012	4.635,00	Acquisti servizi AC	3.200,40
Contributi da soci	102.583,70	Acquisti - Libri	185,00
Ns servizi	685,00	Acquisti - Attrezzatura varia	206,96
Contributi da Enti Pubblici	400,00	Acquisti - Servizi diversi	931,11
Liberalità	1.022,50	Acquisti - Spese di stampa	14.887,86
		Acquisti - Cancelleria etc	1.024,82
Attività connesse e accessorie		Spese postali e vallonri bollati	2.294,25
Proventi per prodotti	1.682,00	Acquisti giornali etc	0,00
Proventi per Gadgets	2.257,00	Spese iniziative istituzionali	5.718,05
Proventi per Spazio Pubbl	13.032,60	Contributi associativi Fiab	7.420,00
		Assicurazioni	6.081,00
Introiti finanziari		Contrib altre Sezioni Fiab	435,00
Interessi attivi	29,81	Spese per gite e rimb viaggi	92.431,92
		Contributi altre ass e Onlus	330,00
Altre entrate			
Sopravvenienze attive e plusval	371,30		
Totale proventi e ricavi	153.373,91		
		Costi ed oneri attività connesse ed accessorie	
		Ammortamenti Attrezzature	1.027,97
		8.859,15	
		Costi ed oneri generali	
		Telefono	1.273,00
		Affitto	6.000,00
		Luce	653,00
		tassa immondizie	94,82
		Gas Metano	819,26
		Acqua	19,07
		527,67	
		Oneri finanziari	
		Spese bancarie e postali	302,92
		Interessi passivi	0
		imposte di bollo	224,75
		1.816,55	
		Oneri fiscali	
		Sopravvenienze passive e minusval	224,20
		Tasse (IRAP, ecc.)	61,50
		Iva su acq in regime forf	1.530,85
		Totale costi ed oneri	147.456,26

Bilancio AdB 2011

Gli AdB restano in attivo, ma è un attivo più risicato di quello del 2010, la crisi si fa sentire.

E' più difficile che in passato raccogliere sponsorizzazioni con la pubblicità su Ruotalibera e sul programma annuale; è meno probabile accedere a compensi per attività svolte su richiesta di enti pubblici (scuole, ASSL), sono aumentati i costi di gestione delle attività, soprattutto di stampa e spedizione di Ruotalibera... e non è certo sugli stipendi dei volontari attivi che si può tagliare: si sono mantenuti... pari a zero!

Gemellaggio Verona-Sidney



Si perfeziona il gemellaggio tra gli Amici della Bicicletta di Verona e Bike North di Sydney in Australia.

Nonostante le diverse lingue, una distanza di 16.500 km e la dislocazione in emisferi diversi, entrambi abbiamo un legame in comune: lavoriamo per creare condizioni migliori e più sicure per i ciclisti e per il miglioramento delle infrastrutture ciclabili. Il gemellaggio sarà operativo sia a livello di associazione che a livello dei singoli soci attraverso varie modalità: la condivisione delle rispettive esperienze associative; visite di gruppo in bicicletta e visite dei componenti del rispettivi consigli direttivi al paese gemellato; i soci saranno in grado di ottenere informazioni locali, ad esempio mappe e consigli.

Si potranno fornire ai ciclisti in visita punti di contatto a livello locale.

Ciascuno dei due gruppi gemellati avrà un socio designato come referente internazionale e interagirà con il suo omologo nell'altro paese.

Pedali & Pennelli



Corso di ciclo-acquerello in tre serate con uscita conclusiva. Pedali, ti fermi, uno schizzo e due pennellate, poi riparti ... Marco Cazzavillan, appassionato di acquerelli, ci trasmette un po' della sua esperienza, per fare di noi degli autentici cicloacquarellisti.

Esperienza riservata ai soci.

Prima serata: mercoledì 28.03.12

Seconda serata: mercoledì 04.04.12

Terza serata: mercoledì 11.04.12

Uscita conclusiva: domenica 22.04.12

Organizza: Paolo Fabbri



Minicorso di cartografia



Breve corso per imparare a utilizzare meglio le cartografie ad uso cicloturistico. Con Marco Passigato e Giulia Butturini. Riservata ai soci

Prima lezione teorica:

venerdì 11 maggio 2012, dalle 21 alle 22.30

Seconda lezione: breve escursione (30 km, facile) per mettere in pratica quanto appreso con la lezione teorica. **sabato 12 maggio 2012, partenza ore 9 dalla sede, ritorno ore 12.30 circa.**



farmacia
BORGOMILANO

Corso Milano, 69
VERONA tel. 045 574192



IL MELOGRANO

CENTRO INFORMAZIONE
MATERNITÀ E NASCITA

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

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



www.
farmaciaborgomilano.it

senza plastica naturalmente

unicef

ACP

IBFAN



Dalle Dolomiti al Mare

SCOPRIAMO LA NUOVA CICLOVIA CON LUCIANO RENIER, COORDINATORE FIAB DEL TRIVENETO, TRA I PRIMI ASSIEME A UN SINDACO A CREDERE NEL PROGETTO

di Francesca Gonzato

L'idea è nata 10 anni fa, semplicemente contemplando la bellezza dei paesaggi. E oggi, dopo decine e decine di incontri e di iniziative di sensibilizzazione, è finalmente diventata realtà.

Luciano Renier, coordinatore Fiab del Triveneto, ci spiega come è accaduto e che cosa di bello ci attende sulla nuova ciclovia Dolomiti-Mare.

Luciano, qual è a tuo avviso la valenza di questo itinerario ciclabile?

Ad oggi i cicloturisti che vogliono entrare nel Nordest del nostro paese hanno a disposizione la ciclovia della Val Venosta (valico del passo Resia), la ciclovia del Sole (valico del Brennero) e la ciclovia Alpe Adria (valico di Coccau).

Tali cicloviste sono collegate con la rete austriaca e tedesca e dell'Europa settentrionale, una rete che permette addirittura di andare o venire da Capo Nord.

La nuova ciclovia Dolomiti-Mare si in-

serisce in tale rete internazionale attraversando paesaggi di altissimo grado di attrazione turistica: monti, colline, laghi, fiumi, città d'arte, un incredibile patrimonio ambientale ed artistico a portata di pedali.

Come tutte o quasi tutte le ciclovie, potrebbe dir qualcuno.

Sì, però qui quando parliamo di monti parliamo nientemeno che delle Dolomiti, di Cortina, di Belluno. Tra le colline si attraversano città e cittadine d'arte notevolissime come Vittorio Veneto e Conegliano, godendo tra l'una e l'altra della vista di stupende ville venete. In pianura si pedala a Treviso, lungo le bellissime rive del Sile, ai bordi della laguna di Venezia, altro che Camargue! E arrivati a Punta Sabbioni ci si imbarca sul ferry o su una motonave (purtroppo ancora con qualche difficoltà, la speranza è che si metta a punto un servizio efficiente di bici+barca, ci stiamo lavorando) e si attraversa lentamente il bacino di San Marco ammirando il luogo più bello del mondo (giuro che non c'è vena di partigianeria nelle mie parole) per approdare all'isola del Tron-





Nelle foto: la sindaco di Quarto d'Altino, Luciano Renier (al centro) e alcuni scorci della ciclovìa

chetto e prendere il treno alla stazione di Santa Lucia per tornare a casa.

Perché un simile progetto si realizzi è necessaria la sinergia di vari soggetti: quali?

Fondamentale è il coinvolgimento e la sintonia delle amministrazioni locali: Regione, Province e Comuni. Certo, qui e là sono emerse gelosie localistiche sulla scelta dell'itinerario, ma alla fine tutti, vorrei dirlo senza aggiungere il "quasi", hanno ora la consapevolezza che questa scelta è un'opportunità che va colta senza indugi. **Oltre alla Fiab, secondo te chi ci ha creduto fin dall'inizio e si è dato più da fare?**

Rispondo senza esitazione: l'ex sindaco di Valle di Cadore, Matteo Toscani. Una decina di anni fa lanciò l'idea e presentò il progetto per una ciclabile nel sedime dell'ex ferrovia Calalzo-Dobbiaco.

Tutti o quasi tutti lo considerarono come uno che proponesse di vendere gelati al Polo Nord, ma lui non ha mai mollato e pian piano, con molta tenacia, convinto della bontà del progetto, ha creato le condizioni per la realizzazione di una ciclabile in sede propria nel tratto che va da Cimabanche a Calalzo, portata a compimento

un paio di anni fa.

In quello stesso periodo veniva stanziato un ingente finanziamento europeo (1.800.000 €) per la messa in sicurezza del tratto da Calalzo a Castellavazzo, nei pressi di Longarone. Sembrava cosa fatta, quest'opera permetteva di raggiungere Conegliano passando per Vittorio Veneto pedalando tranquillamente su strade secondarie. Purtroppo però, nonostante il finanziamento europeo copra il 70% dell'opera, i lavori non sono ancora cominciati e come Fiab ci stiamo dando molto da fare per sollecitare la Provincia di Belluno a finanziare il rimanente 30%. Sarebbe davvero un peccato perdere il finanziamento europeo e dover ricominciare tutto da capo!

L'ultimo tratto da Conegliano a Punta Sabbioni, con scorci di una bellezza paesaggistica quasi unica, si snoda tra strade secondarie e ciclopista in sede propria. La Provincia di Venezia si è impegnata a sistemare il tratto ancora erboso da Portegrandi a Caposile entro il 2012.

Direi dunque che siamo a buon punto, e mi conforta che quasi tutti i soggetti in-

teressati stiano remando nella stessa direzione.

Come si è concretizzato l'impegno delle associazioni Fiab del Triveneto per la promozione della Dolomiti-Mare?

L'idea è nata una decina di anni fa in occasione di una iniziativa a supporto del progetto del sindaco di Valle di Cadore. Guardando la carta geografica è stato quasi naturale dire: "Arrivati a Calalzo, con altre due pedalate siamo a Venezia!". E così abbiamo fatto: vorrei dire senza esser smentito che la nostra opera di promozione è riuscita, anche se c'è da lavorare ancora.

In questi anni abbiamo portato centinaia di soci Fiab di tutto il Veneto a pedalare sul percorso e ad incontrare amministratori regionali e provinciali, sindaci e assessori per convincerli dell'importanza del progetto.

Quali sono i maggiori ostacoli che vedi alla definitiva realizzazione del progetto?

Grandi ostacoli non ne vedo, se non la mancanza di fondi, dovuta alla crisi e ai tagli subiti dalle amministrazioni locali, ma la volontà politica c'è, e questo rende tutto più facile.

Quando pensi che potremo pedalare su una Dolomiti-Mare completata e debitamente tabellata?

Anche se tutti o quasi tutti convengono che il cicloturismo è un'opportunità anche economica che va colta, vista la situazione di crisi, ipotizzare una data non è facile. Noi speriamo molto, molto presto!

CICLOPISTA DOLOMITI-MARE

Lunghezza : 300 km

Punto di partenza e punto d'arrivo: da Cimabanche (al confine tra Alto Adige e Veneto) a Venezia (stazione di Santa Lucia)

Località attraversate: Cortina, San Vito di Cadore, Calalzo, Belluno, Vittorio Veneto, Conegliano, Treviso, Altino, Punta Sabbioni

Difficoltà: medio-facile

Percorso su pista ciclabile: 35%

Percorso su strade secondarie: 65%

la bici e...
di Luigi Bertaso

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

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

www.labiciverona.it

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

Un ciclista illuminato

AL LAVORO IN BICI, PARTENZA ORE 4

di Michele Marcolongo

Se c'è qualcuno che si intende di "ciclisti illuminati" questo è Marco Tosi, impiegato delle Ferrovie, residente a Tregnago, che da 6 anni a questa parte, con qualunque condizione atmosferica ("tranne la neve", precisa...), alle 4.35 precise della mattina inforca la sua bici per raggiungere l'officina grandi riparazioni a Porta Vescovo, 25 chilometri più distante, dove arriva dopo un'ora circa, si cambia e inizia a lavorare. "In verità a quest'ora non c'è molto traffico – racconta – ne trovavo molto di più quando il turno cominciava alle 7.30. Il pericolo è dato soprattutto dai tanti automobilisti che semplicemente non tengono in conto le bici, dei quali bisogna imparare ad anticipare le mosse. Innanzitutto però è importante farsi vedere montando delle buone luci. Io ad esempio ho una dinamo incorporata nel mozzo e due luci dietro (nel caso

una si bruciasse), oltre ai catarifrangenti ai raggi. Ma ciclisti 'spenti' ne vedo parecchi specie tra San Michele e San Martino (dove c'è l'Aia, ndr), soprattutto stranieri". In 25 anni di spostamenti in bicicletta Tosi ha avuto due incidenti, uno dei quali proprio sulla grande rotonda di San Michele, dove un'auto in uscita dalla rotonda gli ha tagliato la strada. Da un anno è iscritto agli AdB. "L'anno scorso ho aderito alla campagna della Spedizione dei Mille che invitava ad andare al lavoro in bici e poi ho deciso di iscrivermi" dice. Con alcuni amici effettua regolarmente dei viaggi in bicicletta in lungo e in largo per l'Europa, da Lourdes a Fatima, dalle Alpi ai Pirenei.

Certo non stupisce, visto l'allenamento quotidiano che svolge ormai da 25 anni, e che continuerà a fare per altri 6 anni almeno, fino alla pensione.



Marco Tosi

di Michele Marcolongo

Furti da record

ELENA GINELLI INSIDIA IL PRIMATO DI BERTANI

Elena Ginelli



Le bici rubate al consigliere "verde" Giorgio Bertani sono diventate proverbiali, e anche lui ad un certo punto ha rinunciato a contarle. C'è però chi si candida ad attaccare da vicino questo record e i conti li tiene benissimo.

E' il caso di Elena Ginelli, insegnante in pensione che nel corso di una ventina d'anni si è vista sottrarre dai soliti ignoti ben 13 bici. A cui vanno aggiunte quella rubata al marito, al figlio e alla figlia. "Penso che le mie biciclette abbiano un odore particolare" è l'ironica conclusione a cui è arrivata Ginelli. Infatti non si tratta di imperizia. "Tranne una volta, le bici erano sempre legate - spiega - eppure me le hanno rubate con una facilità apparentemente disarmante.

Ora sono arrivata a girare con una bici assemblata da mio marito con pezzi raccolti in discarica. Vediamo se mi rubano anche quella!". Ginelli sa bene che non dovrebbe ripeterlo due volte: il più gros-

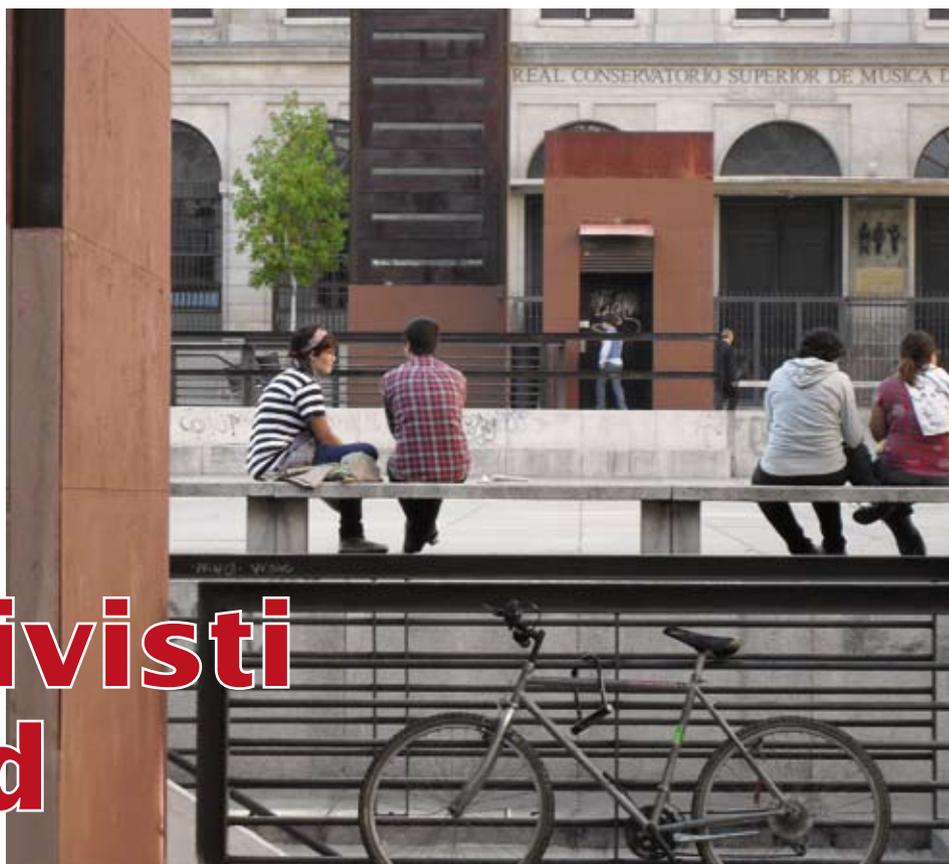
so mistero resta quella volta che le hanno lasciato la vecchia bici da 50 euro ma le hanno fatto sparire il lucchetto da 45 euro appena comperato. La lista dei luoghi scenari dei ladrocini è naturalmente molto lunga: in stazione, al supermercato, sulle scale della casa del cognato, davanti alla casa del figlio, agganciata al palo, e via dicendo. In nessun caso è riuscita a recuperarle, nemmeno rivolgendosi agli oggetti smarriti del Comune. "Una volta l'ho riconosciuta, ce l'aveva un barbone, ma non potevo dimostrarlo. Quando accade ci si resta di un male da morire" dice Ginelli, che però ha spirito da vendere. "Ero a scuola, non ricordavo più la combinazione del lucchetto - conclude - ho chiesto aiuto ai miei colleghi e al preside, non sapevo come fare.

Ad un certo punto esce un mio studente che mi dice: 'ci penso io' e in un secondo mi apre il lucchetto. Come abbia fatto proprio non lo so...!"

COME TI CAMBIO
UNA METROPOLI A COLPI
DI BLOG E BICI.
L'IMPEGNO DI UN
GRUPPO DI GIOVANI
MADRILENI PER UNA
CITTÀ CICLABILE

di Anna Cazzavillan

Cicloattivisti a Madrid



Giovani madrileni davanti al Conservatorio

Gironzolando per Madrid, tra le strette strade che dall'imponente stazione di Atocha risalgono verso Anton Martín e i suoi negozi alimentari dall'aria esotica, può capitare di veder sfrecciare sulla sua bicicletta pieghevole un giovane alto e dall'aspetto distinto: è Ivan, un architetto che vive nella zona e che negli ultimi tempi si è dato un gran daffare per promuovere l'uso delle due ruote in città.

Ed è un'opera davvero meritevole, credetemi, perché a Madrid il forte pregiudizio verso la mobilità in bicicletta, unitamente al fatto lodevole che il trasporto pubblico è capillare, economico e puntuale, fa sì che solo lo 0,6% degli spostamenti sia effettuato in bicicletta, contro il 10% o 20% di altre capitali europee.

Ivan, insieme ad altri amici e simpatizzanti, ha cercato di dimostrare con la pratica che a Madrid è possibile muoversi seguendo percorsi poco trafficati, sicuri, e con un livello accettabile di pendenza. In che modo?

Attraverso tre iniziative principali, rese note al pubblico grazie al blog En bici por Madrid, di cui si è parlato anche nell'ultimo numero di BC.

Per prima cosa lui e gli altri collaboratori del blog hanno mappato l'intera città a seconda di parametri pro-ciclista: i criteri con cui hanno classificato le strade sono il livello di traffico, il livello di penden-

za, la presenza di incroci complicati, la vicinanza alle diverse stazioni della linea ferroviaria urbana (il famoso Cercanías), il tempo di percorrenza.

Ivan e i suoi si sono poi inventati due appuntamenti molto particolari per chi vorrebbe cominciare ad usare la bici quotidianamente ma non sa da che parte cominciare: i Bicifindes (findes=fine settimana) e i Biciviernes (viernes=venerdì).

Il funzionamento è facile ed efficace: attraverso il blog chiunque può richiedere di essere accompagnato nel tragitto casa-lavoro da uno dei volontari di En Bici Por Madrid il venerdì pomeriggio (biciviernes) o durante il finesettimana (bicifindes).

Una volta accordati giorno e percorso viene rilanciato l'appuntamento sul blog, in modo che chi è interessato allo stesso itinerario possa aggregarsi; il giorno stabilito un ciclo-attivista si presenta a casa dell'aspirante ciclista e lo accompagna nel percorso verso il luogo di lavoro, segnalando incroci a cui fare attenzione e dando piccoli consigli per rendere la bicicletta il più semplice possibile.

Se necessario vengono proposti due diversi itinerari: uno più lungo ma più agevole, uno più breve ma con qualche difficoltà in più.

Una volta sperimentato in maniera "guidata" il percorso, l'aspirante ciclista si impegna a praticarlo nelle settimane suc-

cessive e a riferire sul blog aspetti positivi, negativi, imprevisti, consigli utili etc. Questa esperienza peculiare ha compiuto da poco un anno, e i risultati non sono da poco: 172 persone hanno partecipato ai Bicifindes, di questi il 67% in seguito ha lasciato a casa la macchina almeno 2/3 volte a settimana, quindi da quest'anno a Madrid si percorrono ogni giorno 111 km in più in bicicletta invece che in auto.

Non ci resta che augurare lunga vita a quest'iniziativa e cercare di copiarla e adattarla a una realtà più piccola e sicuramente più favorevole com'è quella della nostra città!

Per approfondire visitate www.enbicipormadrid.es, è in spagnolo ma comunque comprensibile.

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

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

Curitiba, città modello dell'avvenire



TRASPORTO PUBBLICO EFFICIENTISSIMO E UN'INCREDIBILE QUANTITÀ DI VERDE PUBBLICO NEL SUD DEL BRASILE

di Marco Corbellari e Luisa Aprili

Immagina di svegliarti un lunedì mattina, di andare in centro e di trovare Corso Porta Nuova completamente lastricato di porfido, con bellissimi alberi, dei meravi-

gliosi fiori e, soprattutto, senza macchine ne' camion.

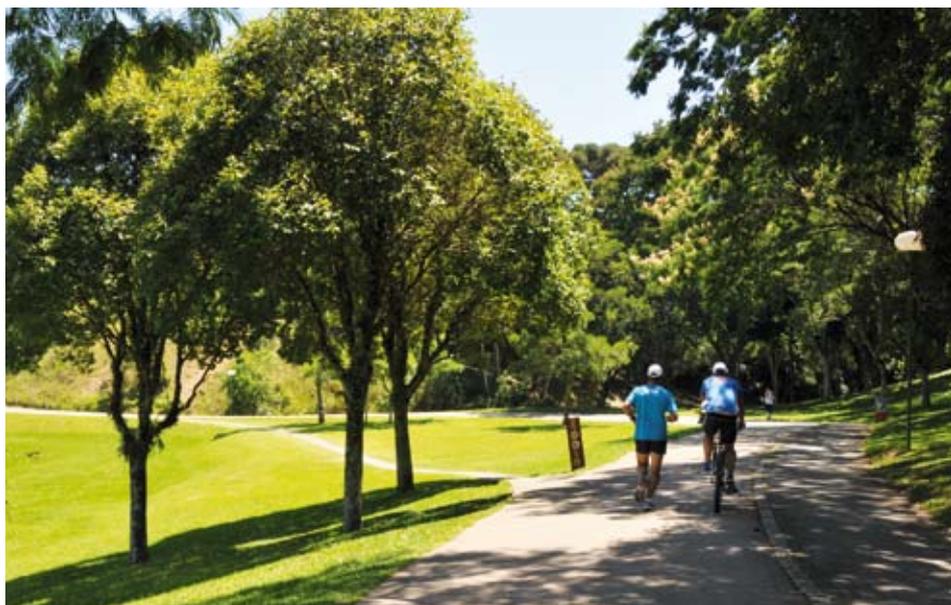
Questo è quello che è successo agli abitanti di Curitiba, città di 2,5 milioni di abitanti nel sud del Brasile, 40 anni fa.

Jaime Lerner, il sindaco di allora, ha stravolto il centro storico della città nell'arco di un weekend sfidando l'avversità dei commercianti e la perplessità dei cittadini.

Dopo lo stupore iniziale tutti hanno convenuto che un centro pedonale era più bello da vivere e più redditizio per chi ci fa affari.

Ma Lerner non si è fermato qui.

Ha trasformato le principali arterie cittadine separando il traffico privato dal trasporto pubblico, creando corsie dedicate agli autobus. Acquistando speciali mezzi composti da tre vagoni ha realizzato una metropolitana di superficie così veloce ed efficiente da trasportare 20.000 passeggeri all'ora, 4 volte i passeggeri della metropolitana di Rio de Janeiro ad un costo 200 volte inferiore.





In questa e nella pagina a fianco: immagini della città brasiliana

Il risultato è stato che il 25% degli automobilisti ha rinunciato definitivamente all'auto e il 28% degli automobilisti, pur possedendone una, non la usa. Immagina via Mameli, corso Milano, viale Venezia e le altre principali arterie di accesso alla città percorse su corsie preferenziali da veloci e frequenti autobus che collegano i comuni dell'hinterland e le periferie al centro ed ai principali punti strategici della città.



La scheda della città

Curitiba è la capitale dello stato del Paraná, situata a 934 metri di altitudine nell'altopiano del Paraná, ad un centinaio di km ad ovest delle coste dell'Oceano Atlantico.

Ottava città più popolata del Brasile. Soprattutto una delle più grandi della regione meridionale, con una popolazione che ammonta a 1.751.907 abitanti. È la principale città della Regione Metropolitana di Curitiba, costituita da 26 municipi con una popolazione totale di 3.172.357 abitanti su di una superficie complessiva di 15.447 km².

È la "capitale" ecologica del Brasile grazie ai suoi 55 metri quadrati di area verde per persona.

Qui è stata ideata negli anni Settanta la prima isola pedonale del mondo.

Curitiba rappresenta un esempio pratico di una città ecologica e che dà reale valore all'ecosistema. Ogni cosa è rapportata alla ecosostenibilità.

Per raggiungere questo obiettivo gli amministratori hanno dovuto rimbocarsi le maniche perché fino a pochi anni fa la realtà era ben diversa.

Grazie ad una visione oculata da parte delle amministrazioni locali la città si è trasformata in una specie di laboratorio vivente nel quale è stato testato un nuovo stile di vita non pianificato dall'alto ma coordinato da tutte le parti sociali.

L'approccio verde del Sindaco si è concretizzato con la creazione e l'espansione dei parchi cittadini (51 mq di verde per abitante, il record mondiale), con l'approccio ecologico al ciclo dei rifiuti con quasi la totalità di raccolta differenziata e riciclo e, per non farsi mancare niente, la creazione di 160 chilometri di piste ciclabili.

Queste ultime collegano ed attraversano i principali parchi cittadini e sono spesso ricavate utilizzando le corsie preferenziali degli autobus, collegando quindi anche le periferie al centro città.

Tutte le domeniche nelle principali vie del centro una corsia viene chiusa al traffico automobilistico e dedicata alle biciclette.

Ora immagina di passeggiare, tra 40 anni, in corso Porta Nuova.

La strada è affollata di famiglie che si incontrano e turisti in visita.

I tanti negozi sono frequentatissimi, sui marciapiedi ci sono bancarelle e in appositi spazi i bambini possono esprimere la loro creatività disegnando su immensi fogli di carta distesi sul pavimento.

Questa è Curitiba oggi, noi di strada ne dobbiamo ancora fare tanta...



I Cinque fiumi

di Luciano Zamperini



**DA NORIMBERGA A BAMBERG LUNGO I CORSI D'ACQUA,
LA CICLO-ESCURSIONE È ANCHE UN AFFASCINANTE VIAGGIO INTERIORE
ATTRAVERSO LE INCANTATE ATMOSFERE DELLA BAVIERA**

Pedalo per conoscere meglio il mondo e me stesso. L'aria, si dice, accende le idee. Credo infatti che un viaggio fisico e mentale sia il miglior modo di assaporare momenti di gioia serena: seduto su un prato o sotto una pergola d'osteria ad ammirare tutti quei luoghi che di volta in volta incantano perché familiari o che affascinano perché diversi. Ma sono convinto che tutti, gli uni e gli altri, per conoscerli bene occorra rivederli.



E per questo ho pensato di ritornare ancora una volta in alta Baviera, ma stavolta con il lusso di non dover prestare troppa attenzione alla carta geografica, né di dover raggiungere alcun traguardo. Un "a zonzo" lento tra un caleidoscopio imprevedibile di paesaggi e prospettive seguendo l'attenta guida di Simonetta. Ed in più con pochi compagni per i quali ho provato da subito una istintiva simpatia pur in quella momentanea e casuale aggregazione, unica ed irripetibile, simile alla formazione delle nuvole.

Ecco: questo è stato il mio spirito in questa "Cinque fiumi".

Tutto inizia a Norimberga: città austera, quasi inquietante se non fossi arrivato nel bel mezzo del festival dei suonatori di strada. Le vie e le piazze risuonano di ogni tipo di musica. Temi classici, folcloristici o vagabondi. Mi fermo volentieri ad ascoltare un curioso trio: chitarra, banjo e trombone a scandire il tempo. Note allegre e ritrovate per caso ma che ora

sembrano voler dire che qualcosa si va perdendo. Così è stata ancor più interessante l'attesa per la partenza vera, quella sui pedali. Sarà, penso, un viaggio molto rilassante: tanto verde, costantemente lungo corsi d'acqua ad infilare come perle piccoli paesi e antiche città.

E finalmente in bici. La compagnia non è numerosa: poco più di una ventina di persone. Una garanzia per un viaggio di qualità come piace a me e come ho già sperimentato positivamente. Questo momento, tanto atteso, mi mette addosso una sorta di euforia, una gioia fisica, il piacere di essere lì, pronto alla partenza. Facendo presto amicizia con tutti e pedalando in allegria si arriva a Regensburg, città piena di luce e ricca di un passato che vive ancora. Sì, ho proprio l'impressione che qui si viva e si sia sempre vissuti "nel passato e di passato". E' comunque un luogo incantevole con i suoi vicoli intimi ed accoglienti, le case antiche e le tante torri. Qui il Danubio scorre grande,

ed il vento della sera passa per le strade e sui caffè all'aperto come il respiro di una vecchia Europa. Dal parapetto dell'antico ponte di pietra ascolto il fluire pacato di quelle acque scure. Sulla riva, tra l'erba ed il fango, emergono i resti di una vecchia bici abbandonata: un curioso disegno dai contorni arrugginiti.

Lascio, sempre malvolentieri, questa bellissima città in una giornata fredda e piovosa. Lungo il percorso il paesaggio alterna prati fradici d'acqua di un verde fosforescente a boschi dai colori cupi e morbidi. C'è un velo di umidità davanti alle cose che le appanna e quasi impedisce di desiderarle. Ciascuno, ben imbacuccato, pedala in silenzio, assorto nei propri pensieri ma pedalando anche la pioggia se ne va e, nel primo pomeriggio, Amberg, graziosa sede di tappa, mi dà il benvenuto invitandomi a gustare in buona compagnia ad un tavolino di prima fila sulla sua piazza principale un "deutsche-spritz". Un vero regalo.

Si riparte: l'aria stamattina è dolce e fresca e lungo la strada appare, quasi all'improvviso, l'originale architettura del lunghissimo ponte ciclopedonale in legno di Essing: una inebriante sospensione tra acqua e cielo che per pochi istanti ci regala la sensazione di essere sulla prua di una nave. Sensazione che, di lì a poco, diventerà realtà a bordo del battello che attraversando le strette gole del Danubio ci porterà a sbarcare a Kelheim tutta addobbata a festa. Nel gruppo c'è una strana quanto insolita euforia. Forse per l'abbondante e gustosa birra sorseggiata nel chiostro del Monastero di Weltenburg. Costruzione austera con grandi finestre che danno sul fiume e sulle colline che lo sovrastano. Tutt'intorno è soltanto bo-



Nella pagina a fianco: la città di Amberg e un trio di suonatori.

In questa pagina: Tour dei 5 fiumi e scorcio della città di Bamberg.

sco la cui vita, quasi a farci percepire e ricordare il senso dell'eterno, diviene e si trasforma con un ritmo così lento da sembrare immobile.

Il viaggio ancora continua: fiori e foglie indorate dal sole incorniciano molte finestre e, con esse, le nostre immagini che in quell'attimo vi si riflettono. Ogni luogo inviterebbe ad una sosta... ed oggi, in particolare, la frescura dell'acqua im-

prime una gentilezza delicata al paesaggio e questi stessi filari di alberi che sto costeggiando sembrano esili pareti che mi accompagnano, finalmente, alla luce di Bamberg. Bellissima e tranquilla con le sue vie antiche che si snodano tra archi e portici e conducono, come in una serena passeggiata domenicale, alle rive del Regnitz. I balconcini esibiscono una misurata signorilità e tutto appare rivestito di una grazia da buon tempo antico.

Un'offerta alla gioia di vivere!

Un'ultima cena, per chiudere in bellezza, nella luce soffusa di una tipica locanda con calde pareti di legno scuro e tanti boccali di birra.

Ora che è inverno, la memoria mi porta sovente a quei luoghi ed alle persone con le quali ho condiviso questo bellissimo viaggio. Sì, perché adesso quei luoghi e quei volti, pur se abitualmente estranei alla mia vita, sento quanto mi mancano.



Le tappe del viaggio

L'itinerario tocca 5 fiumi: il Danubio, l'Altmühl, il Pegnitz, il Vils, il Naab ed inoltre i canali Ludwig-Donau Main Kanal e Main-Donau Kanal oltre ad altre vie d'acqua minori. È circondato da bellissimi boschi e tranquille campagne.



Al mare in bicicletta

L'ESTATE CON LA SUA VOGLIA DI LIBERTÀ, IL SOLE ALTO IN CIELO E LA DISTESA D'ACQUA LUCCICANTE ALL'ORIZZONTE. E UNA BICI PER RAGGIUNGERLA.

di Annarosa Andrei

L'interruttore del portone scattò, e Gabriele spinse la bicicletta all'interno del palazzo. Mi fece un gran sorriso, con aria trionfale.

“Ciao Gabriele, da dove vieni?”

“Dal mare!”

“Dal mare? Ma ... in bicicletta?”

Non aspettava altro. La sua risposta arrivò pedante e precisa come sempre.

“Certo! Sono sette chilometri, ma all'andata non c'è problema.

Il problema è la salita quando si torna a casa, e il tratto più difficile sono proprio

gli ultimi 300 metri, dalla chiesetta a casa nostra!”

(lungo sguardo alla mia bici, sotto la scala)

“...Non so se con la tua bici ce la faresti...”

Rabbia.

La sua bici era gialla, con le ruote grandi e con i rapporti. La mia era un po' più piccola delle normali bici da donna e non aveva i rapporti, ma era bella, era la mia bicicletta!

Lui a 13 anni lo lasciavano andare anche al mare in bici, i miei non me lo avrebbero mai permesso. È vero che avevo due anni di meno...

Ma quanto sarà lungo un chilometro in bicicletta? Ci voglio andare anch'io al mare, e con la MIA bici!

E la mamma? Se se ne accorge?

La mattina dopo, orologio alla mano, sul marciapiede del viale che da casa nostra portava al mare, scendevo fino alla chiesetta e risalivo, riscendevo e risalivo, riscendevo e risalivo...

Avevo calcolato che se ero discesa e risa-

lita l'avessi fatta 25 volte sarebbe stato di più che fare i 7 km. andata e ritorno.

Mi ero concessa un tempo massimo di un'ora, perché la mattina la mamma faceva i lavori di casa e ce ne metteva almeno due. Era estate, ed io di solito giocavo a palla nel cortile, ma potevo anche usare la bicicletta, però solo sul marciapiede e senza allontanarmi.

Alla fine della venticinquesima volta, sudata come non mai, l'orologio segnava 56 minuti. Ce l'avevo fatta!

Ce l'avrei fatta, domani. Sarei scesa fino al mare, fino a toccare il muro del porto, e poi di corsa a casa.

Aspettai che il sudore si asciugasse e salii le scale.

La mamma mi guardò stupita:

“Già in casa? Hai già finito di giocare?”

Forse non le sfuggì, ma non riuscì a capirlo quel lieve sorriso, quella luce negli occhi, di tensione, di sfida e di libertà.

Mancava ancora un giorno, ma io ero già stata al mare, con la mia bicicletta.



di Cristina Stevanoni

Due Gavi, un fossato, e varie fosse



L'Arco dei Gavi oggi

Due Gavi: il primo, che troneggiava sulla via Postumia, fin dall'epoca di Augusto, fu abbattuto dai Francesi nel 1805; il secondo, quello ricavato dai pezzi che restavano, fu ricomposto nel 1932, al centro d'uno slargo, in fianco a Castelvecchio. Il bene prezioso d'una piazza inventata dall'inventore del balcone di Giulietta cessa d'un tratto quando gl'impetosi writers scelgono la base dell'Arco per le loro scritte. Quattro sassi che mostrano un volto così deturpato? Non sia mai! Chi conta in Verona decide che si scavi un fossato attorno all'Arco, e che lo si riempi non d'acqua, ma di piante spinose e repellenti, e che siano accese luci e alzate paratie in acciaio per chi voglia studiare il monumento. Con 700.000 euri, 200.000 cavati dalle casse comunali, se ne fanno di cose! Lo scavo è appena agli inizi, che già gli alberi subiscono torture: radici

messe allo scoperto in pieno luglio, potature, prove di staticità, tiranti. Emergono i reperti d'un'abitazione romana, com'era fin troppo facile prevedere. Comincia un tira e molla- divieti, suspensive, spostamenti di alberi, no! abbattimenti e reimpianti- che è il preludio della soluzione finale: si scavi per esplorare il sito archeologico, e poi, ricoperto questo per maggior tutela, si costruirà un'inferriata tutt'intorno, in modo tale, che all'Arco e allo spazio circostante si possa accedere attraverso cancelli o dalla porta riaperta sul lato orientale del Castelvecchio. Un ingresso a ore, e uno sbarramento di ferro aggiunto agli altri. E tuttavia, non si pianga sul latte ormai versato: il fossato si farà comunque, sarà un facsimile in forma erbosa, che avverta in modo implicito (o forse solo criptico) che l'Arco non stava lì, ma altrove.

Piazza Corrubbio o Piazza di Plastica?

di Valeria Rigotti

Senza nessun riguardo per la storia e per l'arte con cui il quartiere è tutt'uno, senza nessun riguardo per tutti i cittadini, sanzenati e "foresti," che sotto i suoi alberi avevano trovato negli anni un luogo amico per il corpo e per l'anima, senza nessun riguardo nemmeno per i poveri morti che da secoli li riposavano in pace, piazza Corrubbio è stata spazzata via e trasformata in un contenitore per automobili con il loro carico venefico di emissioni di gas.

Piazza Corrubbio e tutti i suoi alberi sono morti per sempre.

Inutile negarlo.

Quando uscirà questo numero sapremo quale destino le toccherà in sorte. Sapremo se ci si è fermati a pensare, se sono stati ascoltati, almeno in questa fase, cittadini, esperti, comitati che numerosi e a gran voce hanno espresso il loro dissenso sul progetto presentato dall'assessore Corsi.

Progetto che prevede una pavimentazione di "plastica", giochi d'acqua e di luci e "alberi" piantati su "collinette" di 80 cm di terra buona al massimo per qualche cespuglio; il tutto al di fuori di qualsiasi relazione col contesto storico e architettonico.

Sapremo se tornerà ad essere una piazza od un tristo, banale, anonimo "cerotto" applicato in qualche modo a coprire la vergogna di chi ci amministra: è bene aver chiaro infatti che chiunque abbia potuto pensare ad un garage sotto piazza Corrubbio ha fatto un errore imperdonabile; ma chiunque se ne sia accorto e non l'ha fermato, ha scelleratamente condiviso le scelte fatte.

Sono molto lontani ed ora sembrano utopia i tempi in cui le idee illuministe della Rivoluzione Francese avevano fatto piantare alberi in tutte le piazze perchè il popolo si potesse ombreggiare e potesse respirare aria salubre. E ogni piazza aveva anche il suo albero della libertà; come ad Alfonsine in provincia di Ravenna dove una targa ancora lo ricorda e dove, durante la breve esistenza della Repubblica Romana, era divenuto sede di un rituale di matrimonio civile nel quale gli sposi girandogli intorno dicevano:

*Sotto a quest'Albero
Di verdi foglie
O cari amici
Questa è mia moglie.
Sotto a quest'Albero
Bello e fiorito,
Questi, il vedete,
E' mio marito.*

Tornerà dunque ad esistere una piazza Corrubio dove respirare almeno storia e arte, all'ombra di alberi della libertà di verdi foglie belli e fioriti?



Macerie a cielo aperto alla Passalacqua

Tagliare gli alberi, cancellare la storia

di Francesca Bragaja

L'area che comprende l'ex Caserma Passalacqua e la Provianda di Santa Marta, con i suoi 235.000 metri quadrati, copre quasi un terzo dell'intero quartiere di Veronetta.

Sito militare fin dall'epoca romana, la sua restituzione ad un uso civile venne ottenuta attraverso l'impegno di un comitato di cittadini che si confrontò non solo con i militari, ma soprattutto con un'amministrazione del tutto disinteressata al suo destino.

Se i bisogni e i desideri raccolti allora, insieme alle migliaia di firme, si fossero tradotti in un progetto intelligente e complesso, la Passalacqua poteva diventare l'occasione di rendere Veronetta e l'intera città, un luogo migliore per vivere. Così non è stato.

Il progetto di "riqualificazione urbana" voluto dall'amministrazione comunale, che ha preso avvio la scorsa estate con l'abbattimento di un centinaio di alberi secolari, risponde a principi semplici: edificare ovunque sia possibile, cancellare storia e natura in un sol colpo, tirar su appartamenti inutili (nella città delle 10.000 case sfitte), tirar giù utilissimi alberi.

La possibilità di leggere tale sito come un grande spazio unico e coerente, così come è stato preservato nei secoli dalla destinazione militare, verrà cancellata dalla lottizzazione e da una strada di at-

traversamento che collegherà via Campofiore alla circonvallazione.

La vocazione per gli spazi aperti che il Campo Marzio e il Campofiore ci ricordano, andava rispettata, rispondendo insieme al bisogno della città di "vuoti" che compensino il "troppo" che la soffoca. Veronetta è un quartiere soffocato dal "troppo": troppe presenze ingombranti, chiuse e incommunicabili (le caserme, le proprietà ecclesiastiche, l'università), troppo traffico, troppe paure.

Spazi vuoti che la "riqualificazione" poteva trasformare nel grande parco urbano che manca a Verona, luogo ideale per decomprimere le tensioni e ricomporre relazioni felici tra le persone e con la natura e, a pochi passi dal centro, elemento di attrazione per un turismo attento alla qualità di vita che una città sa offrire, come accade nelle grandi capitali europee.

L'abbattimento di quel centinaio di alberi che mitigavano con la loro esistenza gli effetti dell'inquinamento, così come lo spargimento di amianto durante le demolizioni, stanno lì a testimoniare la mancanza di rispetto per il benessere delle persone e per la complessa stratificazione storica e naturale dei luoghi.

Tristissimi giardini sostituiranno anche alla Passalacqua, come altrove, i maestosi alberi abbattuti. E un altro pezzo di città sarà cancellato per sempre.

Tour “*archeociclistico*” in Valpantena

L'ARCHEOLOGIA ESCE DAI
MUSEI PER SALIRE IN
BICI ATTRAVERSANDO
LA VALPANTENA

di *Morena Tramonti*
e *Annarosa Triconi*



Siti interessanti della Valpantena e ciclisti in escursione

L'Associazione Culturale Archeonauta nasce a Verona nel 2010, su iniziativa di quattro giovani archeologhe accomunate dalla volontà di promuovere la cultura storica, artistica e archeologica in modo attivo e dinamico.

Troppo spesso relegato tra le mura delle università e dei musei, il mondo dell'archeologia e della storia diventa per noi un elemento di coesione, in grado di creare occasioni di incontro che al tempo stesso si trasformano in piacevoli momenti di crescita e conoscenza. Dare vita ad attività culturali è il nostro principale obiettivo, abbracciando ambiti tra i più diversi: grande successo hanno riscosso, ad esempio, una serie di laboratori sul tema del gioco del mondo antico, da noi proposti a giovani e meno giovani, attuando diversi giochi da tavolo di origine antichissima rinvenuti negli scavi del vicino oriente, della Grecia o di Roma. Ci

occupiamo poi di didattica, con corsi di avvicinamento all'archeologia dedicati ai ragazzi, mentre rivolte a tutti sono le visite guidate e le gite in luoghi di interesse. Archeonauta è una realtà associativa non a scopo di lucro, che portiamo avanti con entusiasmo parallelamente alla nostra attività professionale, mossi dalla convinzione che la cultura sia una necessità per ciascuno di noi e non un accessorio superfluo di cui si può fare a meno, a maggior ragione in tempi non sempre “facili”.

Con grande piacere abbiamo accolto la proposta degli Amici della Bicicletta di realizzare un tour “archeociclistico” nei dintorni di Verona e abbiamo individuato nella Valpantena la nostra meta.

“La Valpantena è una valle florida [...] che si addentra nei Lessini, fino a Bosconchiesanuova e a Erbezzo. È ben coltivata e si presenta ridente e aperta all'armonia

festosa dei suoi paesi, delle sue ville, delle sue case sparse in basso o sul declivio dei colli, verdeggianti di viti e olivi”. Questa la descrizione che ne dà Simeoni nella sua Guida Storico Artistica di Verona e provincia.



Non a caso, gli insediamenti umani vi furono da sempre favoriti, fin dai periodi preistorici. Ben documentati sono gli insediamenti di età romana, soprattutto a Grezzana, Marzana, Poiano e, sul versante opposto, a Sezano e Romagnano. Poco più a nord troviamo l'ipogeo di Santa Maria in Stelle, uno spettacolare complesso sotterraneo che ingloba una sorgente, con pavimenti musivi e pareti affrescate.

I resti archeologici dei secoli VI e VII d.C. sembrano testimoniare una certa continuità di occupazione anche in epoca longobarda, documentata a Quinto dal rinvenimento di due strutture tombali.

I centri più rilevanti della valle, Grezzana, Marzana e Poiano, all'inizio del X secolo diventano sedi di castelli.

Saremo lieti di scoprire con voi tutto questo, attraverso una bella pedalata nella storia!



Come eravamo... in bicicletta

MEMORIE DI BICI DAGLI UTENTI DEI CENTRI ANZIANI CITTADINI CON CUI GLI ADB HANNO AVVIATO UNA COLLABORAZIONE

di Roberto Ferrari

Aldo Gatti



In collaborazione con il Comune di Verona gli Amici della Bicicletta hanno avviato un'attività di sostegno alla mobilità ciclabile all'interno dei centri anziani della città. L'obiettivo è far riscoprire la valenza di questo mezzo aiutando gli anziani a divincolarsi nella caotica viabilità cittadina, individuando i percorsi più sicuri.

Ma da questi incontri emergono anche memorie dei tempi che furono, che vi riproponiamo.

Aldo Gatti, attivissimo animatore del centro anziani di Santa Toscana, classe 1929, si sposta oggi in città con la sua bellissima bicicletta Bianchi dei primi anni del '900' ancora attrezzata come si usava ai tempi: parafango posteriore nero in ferro con la parte finale dipinta di bianco, e gemma catarifrangente incorporata nel parafango.



Al tempo infatti l'illuminazione anteriore si realizzava appendendo al manubrio un lume alimentato a carburo.

Aldo ricorda che allora le spericolatezze in bici cominciavano da bambini già dai 5-6 anni, o almeno tra quelli che avevano la fortuna di avere dei genitori che ne possedevano una. Allora la bici era generalmente un pesante mezzo in ferro con i freni a bacchetta e una grande sella. Costava 240 lire usata. Se pensiamo che il padre di Aldo, brigadiere dei vigili urbani, percepiva uno stipendio mensile di 600 lire, capiamo che possedere una bicicletta allora era come possedere un'auto oggi.

All'età di 5 anni Aldo e gli amici erano ben lungi dall'arrivare a toccare terra. La tecnica che erano arrivati a perfezionare consisteva dunque nell'infilare la gamba destra all'interno del telaio sul pedale destro e pedalare con la bicicletta sempre inclinata.

In questa maniera e percorrendo strade in terra battuta Aldo si recava spesso ai Molini di San Michele dai suoi cugini fermanosi, al ritorno, anche a comprare il latte. Diventato un po' più grande usava mettere un cuscino sullo stangone.

Si considerava un fortunato perché a casa sua, prima del boom ciclistico avvenuto nel 1937 erano disponibili più biciclette; una di suo padre, una da donna per sua madre ed una bicicletta "fuori serie", una BSA del 1988.

Nell'età dell'adolescenza organizzava gite sul lago di Garda a Peschiera percorrendo una Statale 11 ancora sterrata e con scarso traffico automobilistico ma con

notevolissimo traffico di biciclette, specialmente di domenica. L'alimentazione che allora si portava al seguito consisteva in un pezzo di pane che doveva durare fino a sera.

Un'altra meta ambita a quei tempi era riuscire ad arrivare fino al Ponte di Veia.

Il problema, dice Aldo, in questo caso non era tanto la faticosa salita, senza i moderni cambi Shimano o Campagnolo, ma ritornare a Verona in discesa. I freni delle biciclette di quel tempo erano molto deboli e quindi si doveva trovare una soluzione.

Aveva infatti osservato, e subito quindi applicato, un singolare metodo che veniva usato dagli abitanti della Lessinia che scendevano anche quotidianamente a Verona: si legavano sotto i pedali delle fascine di legno che svolgevano la funzione di freni facendole strisciare sul terreno; metodo efficace, dice Aldo, che però produceva un grandioso polverone che imbiancava completamente che seguiva in bici.

La scommessa era quindi arrivare in pianura prima che le fascine si consumassero!

Le forature a quei tempi erano frequentissime perché le scarpe che tutti portavano avevano i chiodi (brocche) sotto le soles e quindi, camminando, si perdevano moltissime brocche che diventavano perciò motivo di continue forature.

Una vita, quella di Aldo Gatti, legata alla bicicletta ed a ricordi che vedono nella bicicletta la compagna e protagonista di una vita. Aldo ricorda con nostalgia quel tempo in cui la vita scorreva anche con la velocità della bicicletta, un tempo che non tornerà più...o no?

UNA VISITA GUIDATA
DIVENTA PRETESTO PER
UNA LUNGA PEDALATA
OLTRE CONFINE.
SCOPRENDO CHE LE
COMUNANZE TRA I
POPOLI RESISTONO ANCORA

di Giannantonio Andreoli

Escursione nel Goriziano tra arte e storia, castelli e torri



Il Castello di Gorizia

Mentre la guida mi stava illustrando Palazzo Coronini Cromberg a Gorizia, con le sue ricche collezioni, mi fece notare nella biblioteca la cornice in pietra del focolare, “unico ricordo del Castello di famiglia” disse. Aggiunse anche che il recupero di tale cornice era stato piuttosto laborioso visto che l’immobile, sito presso Kromberk, dal dopoguerra era diventato patrimonio della Repubblica Federativa ed ospitava un museo. La mia curiosità era stata solleticata a sufficienza per prevedere una futura visita a questo castello, magari arrivandoci su due ruote.

Così, giusto un anno dopo, eccomi scendere dal treno alla stazione di Gorizia, assieme alla mia bicicletta: giornata fredda ma soleggiata.

Dovrei avviarmi subito in direzione del confine, ma vorrei vedere anche un altro Castello, quello cittadino, così percorrendo con qualche fatica via d’Annunzio, lo raggiungo e posso ammirare la possente costruzione ed il panorama che mi si offre, non solo verso la città ma anche in direzione della Slovenia.

Disceso dal colle noto il monumento a Carlo Michelstaedter, pittore e filosofo; rifletto sulla sua sete di conoscenza, le sue analisi filosofiche, il tormento interiore e su quanto questa millenaria città, tradizionale crocevia di culture, possa aver influenzato la sua formazione.

Percorro via San Gabriele ed in un attimo arrivo a quello che, un tempo, era stato un confine transitabile solo con passaporto o lasciapassare: da anni ormai non c’è nessuno a presidiare e anche la piazza della stazione ferroviaria Transalpina, a pochi passi, è uno spazio libero da divisioni.

Noto subito che nella città slovena sono ben indicate le piste ciclabili e che pedoni e ciclisti hanno cura di rimanere negli spazi loro dedicati; costeggio la piazza dove c’è il teatro e la bella biblioteca a forma di libro aperto, entrambi opere dell’architetto Ravnicar, e seguo le indicazioni per l’abitato di Kromberk.

Dopo alcuni saliscendi arrivo al Castello e posso visitare la collezione di opere di artisti del luogo. Spicca la scultura in legno che Tone Kralj ha realizzato nel 1949, dal titolo “Seminatore”: è una figura forte e



solenne come a guardare con fiducia e speranza alla rinascita dopo la guerra.

Al secondo piano c’è la mostra sugli eventi della primo conflitto mondiale, con numerose fotografie, oggetti, armi e manichini vestiti con le uniformi dei soldati del tempo; purtroppo i pannelli illustrativi, scritti solo in sloveno, sono per me “oscuri”.

Tornato nei pressi della stazione Transalpina, mi dirigo alla doppia galleria che venne realizzata sotto la collina di Kostanjevica: una è ferroviaria e l’altra col tempo è stata riservata alle biciclette. Proseguendo lungo la ciclabile in direzione di Sempeter, noto sulla destra dei cippi bianchi con una riga sulla sommità e capisco che rappresentano la linea tra l’Italia e la Slovenia.

Arrivato all’hotel Lipa, a Sempeter, mi faccio consegnare la chiave per visitare la torre di confine: proseguo in direzione di Vrtojba e dopo alcuni chilometri, anche in pista ciclabile, arrivo a destinazione.

Apro la porta e mentre salgo la ripida scala a chiocciola, noto sulle pareti le foto che furono scattate al tempo in cui il confine con l’Italia era particolarmente sorvegliato.

Raggiungo il ballatoio: mentre ammiro il panorama illuminato dal sole che sta tramontando, penso a quel ragazzo che pochi minuti prima, ad una mia richiesta di aiuto e dopo aver capito che ero italiano, s’era impegnato nel dare le indicazioni nella mia lingua per farmi arrivare qui.

Rifletto: forse la storia di convivenza e rapporti tra le varie comunità presenti in questi territori è più attuale e viva di quanto noi si possa immaginare.



Il diavolo, la cioccolata e il tandem

di Bepo Merlin

Questa è una di quelle mattine in cui desidererei essere un pensionato vero, di quelli, per capirci, che decidono cosa fare secondo l'estro del momento. Magari, chissà, persino fare un giro in bicicletta. Invece sono preso dai doveri: ciclovacanze, cicloraduni, fiere da organizzare, lettere a cui rispondere, riviste da riempire. Riviste? Ruotalibera! Manca un giorno alla consegna del Canton e io non so ancora cosa dire. Inevitabilmente apro il frigo. Per trovare l'ispirazione? No, per trovare qualcosa da mettere in bocca che mi calmi il nervosismo, senza contribuire ad aumentare la curva del benessere che abbisogna di sempre nuovi buchi nella cintura. Improvvisamente il frigo mi risolve il problema: una bottiglietta di plastica contenente caramello (roba di mia figlia) reca scritto "Fabbri Top". Sembra messa lì dal diavolo in persona, proprio adesso che Fabbri si accinge a lasciare il top degli AdB a Giorgio. Ma scherzo o non scherzo, mi sembra un ottimo suggerimento.

Chiudo il frigo e apro la dispensa. Metto in bocca un quadretto di buon cioccolato, che mi darà l'energia necessaria a formulare un semplice pensierino: Fabbri resterà al Top anche se passerà la mano a Giorgio Migliorini. Semplicemente avremo un tandem: Giorgio, che in materia ha una certa esperienza, sarà il guidatore e Paolo pedalerà con lui, ma con il rilassamento di chi sa di avere un ottimo pilota di cui fidarsi.

Alla prorompente fantasia di uno psicologo si affianca la razionalità di un ingegnere che non lascia niente al caso. Hanno in comune la stessa amante, la bicicletta e la riempiranno di attenzioni. Il 5 marzo 2012 assistiamo allo scambio di borraccia tra i nostri Coppi e Bartali. Chi sia uno e chi sia l'altro non c'importa gran che: abbiamo la certezza che la nostra squadra sarà ancora più forte.

Mi aspettano altri impegni. Mi sa che dovrò ricorrere ancora alla cioccolata. Al diavolo la cintura!



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%



**OLTRE 200
DESTINAZIONI
IN EUROPA**

girolibero 
vacanze facili in bicicletta

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