



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

Anno XXIV-N.1
Contiene inserto redazionale

RUOTALIBERA

131



RUOTALIBERA numero 131 - rivista bimestrale - gennaio/febbraio 2013 (anno XXIV n.1) - Poste Italiane S.p.A. - Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.27/02/2004 n. 46) art.1, tabella B, comma 1, DCB V

CICLISTI ILLUMINATI

La nuova rilevazione

BICI E PEDONI

Una guerra tra poveri

RACCONTI DI VIAGGIO

Vietnam, Berlino, Liguria

ciclisti nella notte

C'è crisi, si riscopre la bicicletta

di Michele Marcolongo e Paolo Fabbri

La crisi economica sta inesorabilmente cambiando le nostre abitudini: crollano le immatricolazioni di auto nuove. Il rincaro dei carburanti spinge ad usare l'automobile con molta più parsimonia che in passato. Per andare al lavoro ora si cercano forme di mobilità alternative, mezzi pubblici in testa ma anche la bicicletta. Il rovescio della medaglia è che in mancanza di politiche in grado di accompagnare questo passaggio aumenta la mortalità tra i ciclisti.

Questo e altro ci dice il rapporto Acis Censis 2012 pubblicato lo scorso dicembre. Ecco i dati più significativi.

Crollano le vendite di veicoli nuovi: -20% le automobili, -19% i motocicli e -32% i ciclomotori. Segno negativo anche per il mercato dell'usato: -10%.

Auto sempre più cara: lo scorso anno tra costi fissi (assicurazione e bolli) e costi variabili (carburante, autostrada, multe, etc.) l'auto costava in media 3.278 euro. Quest'anno il costo è salito a 3.425 euro: +4,4%. Il maggior incremento è naturalmente assorbito dal costo del carburante, che incide globalmente per il 47,8% sul costo finale.



L'auto viene mediamente utilizzata per 4,4 giorni alla settimana contro un valore di 4,6 del 2011. Si riducono (da 3,2 a 3,0 erano 4,1 nel 2010) gli spostamenti nei giorni feriali; aumentano (da 1,8 a 2,1) quelli nei gironi festivi, tornati ai livelli 2010.

La crisi incentiva forme di mobilità alternativa spostando volumi di traffico verso il trasporto pubblico e le biciclette, ma non ha ridotto la congestione dei centri urbani. L'incremento dell'uso della bicicletta ha fatto, purtroppo,

registrare un sensibile aumento dei ciclisti morti (+7,2%) e feriti (+11,7%) in incidenti stradali.



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: IT83 O 05034 11703 000000037232

QUOTE DI ADESIONE 2013

Socio ordinario	€ 22
Socio familiare* e Socio giovane**	€ 10 cad.
Socio sostenitore	€ 35
Famiglia da 4 persone (1 ordinario e 3 familiari)	€ 47
Famiglia da 5 persone (1 ordinario e 4 familiari)	€ 52

*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:

Michele Marcolongo, Bepo Merlin, Francesca Gonzato, Donatella Miotto, Anna Berra, Fernando Da Re, Luciano Lorini, Valeria Rigotti.

Composizione:

Franco Anderloni

Foto di copertina:

Paolo Fabbri

Hanno collaborato:

Giorgio Migliorini, Andrea Bisighin, Paolo Pigozzi, Alessio Corazza, Stefano Caserini, Laura Costantini, Adalberto Minazzi, Matteo Bonfante, Stefano Valbusa, Stefano Cieno, Alberto Bonfante, Sandro Burgato.

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)

Impegnati?

IL CONSIGLIO COMUNALE APPROVA SALVAICICLISTI. ORA ASPETTIAMO LE MISURE CONCRETE

di Giorgio Migliorini



Delibere del consiglio comunale

Mentre il precedente numero di *Ruotalibera* andava in lavorazione il consiglio comunale di Verona all'unanimità ha approvato due importanti delibere. Una, la n. 88 riguarda l'infortunio in itinere che invita il governo a rivedere la legge che esclude, salvo casi particolari, i ciclisti dal cosiddetto infortunio in itinere. Con la seconda ben più importante per noi, la n. 107, il Comune aderisce alla campagna Salvaiciclisti (www.salvaiciclisti.it).

Apparentemente è uno dei tanti atti formali privi di contenuti. Invece ad una attenta lettura la mozione impegna l'amministrazione ad una serie di importanti azioni di cui riporto le più significative:

- l'impegno ad aumentare ogni anno almeno del 5% gli spostamenti urbani in bici.
- rispetto effettivo dei limiti di velocità ed incremento delle zone 30 nelle aree ad alta densità di ciclisti e pedoni.
- realizzare il piano comunale della ciclabilità.
- redigere un documento annuale che indichi gli obiettivi in tema di ciclabilità ed i risultati raggiunti.
- dare il buon esempio come amministratori recandosi al lavoro in bicicletta.

Molto bene, questo tutti hanno votato favorevolmente, questo andremo puntualmente a ricordare e a verificare.

Obiettivi 2013: sicurezza a 360°

Questo argomento è più che mai attuale e diventerà un tema portante del 2013. Sicurezza deve essere intesa a 360°. Sicurezza sulla strada. Dei tragici incidenti già ho parlato. Questa volta passiamo all'azione. Per prima cosa andremo a bre-

ve a segnalare all'amministrazione in un "libro bianco" i punti neri, ovvero tutte le principali criticità per i ciclisti. Criticità che possono essere fonti di incidenti o semplicemente creano disagio alla circolazione dei ciclisti. Mi auguro che l'amministrazione sia sensibile e dia ascolto alle nostre osservazioni, qualche segnale c'è. Non basta, vedremo anche di operare con una campagna di sensibilizzazione alla educazione stradale. Vedremo se in questo sarà possibile coinvolgere l'amministrazione attraverso la polizia locale. Intendo educazione in tutti i sensi perché, siamo oggettivi, anche noi alle volte assumiamo atteggiamenti autolesionistici, vedasi l'articolo su ciclista illuminato, oppure irritanti e pericolosi nei confronti degli altri utenti della strada. Per esempio viaggiare sui marciapiedi rifilando i pedoni, oppure, non solo infilare i sensi vietati, ma anche farlo senza la minima attenzione.

Sicurezza nel parcheggio e contro il furto. Anche qui avremo iniziative. Tanto per fare un confronto nella vicina Brescia in stazione c'è un parcheggio custodito per 560 bici con possibilità di manutenzione/riparazione e persino bici sostitutiva! Qui, se va bene, alla fine dei lavori in stazione avremo un parcheggio incustodito da 400 posti. Anche in centro ci vogliono più rastrelliere e anche nelle scuole ed uffici che dispongono di spazi interni ci vuole la massima disponibilità della dirigenza nel destinare spazi al parcheggio bici.

Sicurezza come salute, ambiente e stili di vita. Mangiamo bene? Cosa respiriamo? Fa bene muoversi in bici? Come, quando, quanto? Ecco un'altra serie di temi

su cui ci muoveremo. Riprenderemo il "Pedala che ti passa" del mercoledì mattina in collaborazione con ULSS 20 Dipartimento prevenzione e si apre anche un'altra collaborazione attraverso il Lions club Cangrande riguardo stili di vita ed ambiente.

Giovani

Dove siete? Guardando la copertina di *Ruotalibera* 130 mi sono chiesto: 30 anni fa un gruppo di giovani ha fondato questa associazione e se ne andava per la città facendo le stesse richieste che facciamo noi ora ma quello che è incredibile è che a manifestare sono ancora le stesse persone. Stiamo sbagliando qualcosa? Intanto su questo fronte c'è stato un incontro con il gruppo della ciclofficina "La Scatenata" e potrebbe partire qualche iniziativa comune. Da parte dell'associazione c'è piena libertà per concedere spazi. Abbiamo una sede, abbiamo un sito internet e pagina facebook, quindi giovani che leggete fatevi avanti, vi aspettiamo!

Assemblea

Il 16 febbraio avremo l'assemblea annuale. Come sempre saremo al Circolo Unicredit di Via Rosa. L'anno 2012 si è chiuso con un leggero calo dei soci, da 2027 a 1865 ripetto al 2011, 10 soci in più rispetto al 2010. Di positivo c'è che è aumentato il numero dei rinnovi. Vorrei che l'assemblea sia un momento di discussione costruttiva sugli indirizzi da dare all'associazione, non come diceva Nanni Moretti ai tempi del cineforum "no, il dibattito no". Cerchiamo di partecipare in molti.

Già alla festa di *Ruotalibera* c'è stata alta partecipazione e una bella atmosfera e questo mi è parso positivo. I punti forti del dibattito dovrebbero essere:

- rapporti con l'amministrazione
 - sicurezza nei due aspetti legati alla circolazione e al furto
 - coinvolgimento delle giovani generazioni
 - tipologia delle gite: vanno bene o si sente l'esigenza di qualcosa di diverso?
- Se qualcuno ha idee che gli frullano per la testa incominci a concretizzare mandando email con consigli o proposte o preparando già un intervento.

...e luce sia

NUOVA INDAGINE
ADB SULL'USO DELLE
LUCI: C'È UN LIEVE
MIGLIORAMENTO
RISPETTO AL 2011 MA
LA SITUAZIONE EVOLVE
TROPPO LENTAMENTE

Testi di Luciano Lorini e Michele
Marcolongo - foto di Roberto Beccaletto

L'abbiamo rifatto. La campagna annuale, avviata negli anni scorsi con volantini e filmati promozionali nei cinema, si chiama "Ciclista illuminato" e consiste in un intervento anzitutto educativo.

Partendo dall'osservazione empirica dei molti ciclisti "spenti" circolanti sulle nostre strade, specialmente nelle buie e nebbiose sere invernali, ci siamo proposti di ricordare loro l'importanza di muoversi in sicurezza, visibili e "illuminati" (in tutti i sensi) per essere anzitutto in regola col Codice della Strada, ma soprattutto per non mettere a repentaglio la propria incolumità. Quasi sempre infatti l'investitore dichiara di «non aver visto» il ciclista e spesso, purtroppo, ha ragione: molti ciclisti sono davvero invisibili.

Aiutati dai molti generosi volontari che hanno sfidato i rigori dei primi freddi, abbiamo quindi distribuito ai quattro varchi principali della città (ponte Nuovo, ponte della Vittoria, viale Piave e Castelvecchio) centinaia di volantini multilingue ad illustrare le dotazioni di sicurezza obbligatorie per le biciclette, invitando i cittadini ciclisti a mettersi in regola. Quasi tutti i rivenditori hanno collabo-

rato all'iniziativa, proponendo sconti interessanti per l'acquisto degli apparati di illuminazione.

Contemporaneamente all'intervento di sensibilizzazione ai ciclisti abbiamo provveduto ad un conteggio degli stessi, classificando i dati per categoria di illuminazione e comparandoli con le rilevazioni corrispondenti del 2011.

Ci piace contarli, i ciclisti. Vorremmo che fossero altri a farlo, ma in mancanza di questo ci pensiamo noi. Crediamo infatti, generalmente parlando, che avere un'evidenza della realtà in forma misurabile possa costituire un valido aiuto per pianificare ed orientare le attività e l'efficacia dell'azione politica.

I numeri sono sempre importanti e senza obiettivi misurabili la politica è solo chiacchiere. Ma torniamo ai fanalini...

Il risultato della nostra indagine ha evidenziato una sostanziale conferma alle

nostre impressioni: i ciclisti non si illuminano abbastanza! Rispetto allo scorso anno c'è un timido miglioramento, ma la situazione evolve troppo lentamente: vediamo.

Ciclisti in aumento.

Per cominciare una nota positiva in senso generale: i ciclisti contattati aumentano in numero assoluto: 1.362 i passaggi registrati quest'anno (13 novembre 2012), pari ad un +32% rispetto ai 926 dell'11 novembre 2011 e ad un +50% rispetto ai 686 della rilevazione del 13 gennaio scorso (quest'ultima era però penalizzata da una temperatura estremamente bassa: -1°C). Segno, comunque la si veda, che l'uso della bici si sta diffondendo sempre di più anche nella nostra città.

I dati della rilevazione.

Ecco invece la nota dolente: quasi i tre quarti dei ciclisti (il 72,5%) continuano a circolare senza adeguata illuminazione.



CICLISTA ILLUMINATO Novembre 2012	Punti di controllo <small>(ottivi fra le 17.30 e le 19.00 di martedì 13 novembre 2012)</small>				TOTALI	%	Temp. 11°
	Ponte Nuovo	Ponte della Vittoria	viale Piave	Castelvecchio (via Roma)			
Totale PASSAGGI	310	263	341	447	1361		
COMPLETAMENTE SPENTI	153	141	135	224	653	48,0%	Senza luci, catarifrangenti e casacca (non obbligatoria in città)
POCO ILLUMINATI	72	35	134	93	334	24,5%	Quasi spenti
Solo luce anteriore	29	15	54	25	123	9,0%	
Solo luce posteriore	15	14	41	27	97	7,1%	
Catarifrangenti + luce ant	3	3	0	6	12	0,9%	
Catarifrangenti + luce post	5	0	0	9	14	1,0%	
Catarifrangenti nessuna luce	16	2	30	21	69	5,1%	
Solo casacca	4	1	9	4	18	1,3%	
Casacca + una luce (ant o post)	0	0	0	1	1	0,1%	
QUASI ILLUMINATI	69	79	69	93	310	22,8%	Entrambe le luci (ma senza catarifrangenti sui raggi)
Luci (entrambe) e casacca	1	2	0	1	4	0,3%	
Luci (entrambe)	68	77	69	92	306	22,5%	
ILLUMINATI	14	8	3	33	58	4,3%	Luce (entrambe) e catarifrangenti sui raggi (come da Codice)
ILLUMINATISSIMI	2	0	0	4	6	0,4%	Luci (entrambe) e catarifrangenti. E casacca (più che in regola)
Hanno i catarifrangenti sui raggi	38	13	33	69	153	11,2%	
Hanno la casacca	6	1	9	9	25	1,8%	

Sopra: Dettaglio delle rilevazioni del 13 novembre 2012
 sotto: Statistiche comparative con il 2011

CICLISTA ILLUMINATO Confronto 2011-2012	Dati rilevati ai varchi		DIFFERENZE	
	VEN 11.11.2011 (18.00-19.30) <small>temperatura: +13°</small>	MAR 13.11.2012 (17.30-19.00) <small>temperatura: +11°</small>	TOTALI	TOTALI
Totale PASSAGGI	926	1361	+435	+32,0%
COMPLETAMENTE SPENTI	58,0%	48,0%	-10,0%	+0,8%
POCO ILLUMINATI	13,7%	24,5%	+10,8%	+0,8%
QUASI ILLUMINATI	25,9%	22,8%	-3,1%	
ILLUMINATI	1,8%	4,3%	+2,4%	+2,3%
ILLUMINATISSIMI	0,5%	0,4%	-0,1%	+2,3%
Hanno i catarifrangenti sui raggi	3,6%	11,2%	+7,7%	
Hanno la casacca	2,4%	1,8%	-0,5%	

Senza luci, catarifrangenti e casacca (non obbligatoria in città)
Quasi spenti (solo uno tra luce o catarifrangente o casacca)
Entrambe le luci (ma senza catarifrangenti sui raggi)
Luci (entrambe) e catarifrangenti sui raggi (come da Codice)
Luci (entrambe) e catarifrangenti. E casacca (più che in regola)

Un dato pesantissimo, solo parzialmente confortato dalla netta diminuzione di quelli che viaggiano completamente spenti, passati dal 58% del 2011 al 48% di quest'anno, e dall'aumento di quelli poco illuminati passati invece dal 13,7% al 24,5% (per "poco illuminati" si intende che usano almeno uno dei tre dispositivi previsti dal Codice della Strada -luce anteriore, luce posteriore e catarifrangenti ai raggi- e/o casacca ad alta visibilità). Scendono di poco i ciclisti quasi illuminati, ovvero quelli che usano entrambi le luci ma non i catarifrangenti ai raggi: dal 25,9% al 22,8%. Sempre rispetto al 2011 aumentano invece dall'1,8% al 4,3% i ciclisti illuminati cioè perfettamente in regola con il Codice della Strada, il quale prescrive entrambe le luci e i catarifrangenti ai raggi. Ma è evidente che si parla ancora di un'esigua minoranza. Restano infine stabili attorno allo 0,5% i ciclisti illuminatissimi che usano anche la casacca alta visibilità, non obbligatoria in ambito urbano.

Conclusioni.

Quali conclusioni trarne? Che chi la dura la vince, nel senso che insistendo sulla necessità di rendersi visibili anche di sera, qualche risultato si ottiene. In parte il piccolo miglioramento può essere riconducibile alla messa in circolazione delle bici del bike sharing, che ovviamente offre mezzi perfettamente in regola. Ma in parte ci piace pensare che le campagne che conduciamo da anni qualche risultato comincino a darlo.

Una proposta. Di certo i nostri sforzi da soli sono largamente insufficienti a ribaltare la situazione. Occorre un intervento massiccio guidato dalle istituzioni locali.

Ecco allora una proposta: perché non impiegare due volte all'anno (una sera d'autunno e una d'inverno) una piccola squadra di vigili a presidiare assieme a noi AdB alcuni varchi, facendo le dovute raccomandazioni ai ciclisti di passaggio?



L'Italia cambia strada Adesso!

AGLI STATI GENERALI DELLA BICICLETTA DI REGGIO EMILIA SI PREPARA LA MOBILITÀ DEL FUTURO. PRESENTI MOVIMENTI E ASSOCIAZIONI



di Luciano Lorini

Il risultato tangibile degli Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità Nuova di Reggio Emilia (v. riquadro) è duplice: il documento programmatico, sintesi di molte intelligenze e sensibilità, da un lato; la risonanza mediatica che l'evento ha generato, specialmente online, dall'altro. Un po' di numeri: oltre cinquecento i partecipanti accreditati nella giornata di venerdì (giorno lavorativo...); il traffico Twitter relativo all'evento, che ha raggiunto il terzo posto negli hot topics italiani; la diretta streaming sul canale webTV de La nuova ecologia, (oltre mille collegamenti); i moltissimi rilanci web di articoli, informazioni e notizie relative. Ma vi è anche un effetto intangibile, forse ancor più importante. Come molti relatori hanno ribadito, è necessario e urgente



fare rete, condividere le esperienze e affinare le strategie per fare fronte comune nel promuovere i nostri temi (che riguardano il bene comune) verso la Politica, le Amministrazioni e gli stessi Cittadini. Kevin Maine (responsabile sviluppo di ECF) nel videomessaggio di saluto, ha espresso questo concetto, evidenziando le liaisons che il comparto automotive riesce a coltivare per fare lobby, nella difesa dei suoi interessi (che comuni non sono), purtroppo riuscendoci.

#Salvaiciclisti, FIAB o Legambiente; Ciclofficine, Critical Mass, Bikesquares o Bikeprides; Amministrazioni o semplici cittadini... Siamo tanti e siamo diversi, abbiamo mille storie, spesso bellissime, da raccontare e vediamo i problemi da differenti prospettive.

È festa quando...

RIUSCITISSIMA L'EDIZIONE 2012 DELLA FESTA DI RUOTALIBERA, INAUGURAZIONE DELL'ANNO SOCIALE

di Luciano Lorini

È festa quando il cuore sta bene. È festa quando la compagnia riscalda l'anima. È festa se un po' di buona musica allietta l'atmosfera e stuzzica la voglia di ballare. È festa quando il giorno dopo si pensa con un sorriso alle ore appena trascorse... Bene, allora possiamo senza dubbio affermare che festa è stata, sicuramente. Alla Fevoss di Santa Toscana, lo scorso 17 novembre abbiamo ritrovato il clima delle migliori occasioni. Anche io che scrivo, avvicinandomi in tempi relativamente recenti all'associazione, ho ricordato in questa serata le "antiche" castagnate in Corte Molon, là dove mi pare di aver respirato per la prima volta il mood di questa meravigliosa associazione.

Molti gli ingredienti speciali cui potremmo attribuire il particolare successo dell'edizione 2012.

Si trattava anzitutto dell'anniversario giubilare per i trent'anni di vita degli AdB, per festeggiare il quale hanno voluto essere presenti i presidenti emeriti, i fondatori e i soci storici, oltre ai vertici Fiab, con il coordinatore veneto Luciano Renier e il presidente Antonio Dalla Venezia in testa.

Anche i due premi "AdB dell'anno" hanno rappresentato un momento intenso (di cui diciamo nell'articolo dedicato). Lottimo sipario musicale dei Folkamazurka con il noto Max Muzzolon e i bravi Alfredo Nicoletti, Livio Masarà, Paolo Martini e Nicola Berti e la splendida voce di Giuliana Bergamaschi, ha intervallato i momenti amarcord degli ex-presidenti con danze popolari e canti a due ruote (su parodie di vecchie canzoni a cura di

un socio paroliere...).

Non sono mancati i classici e mai noiosi racconti di viaggio con i filmati e le diapositive vacanziera a due ruote.

Anche il risotto ha fatto la sua parte, sebbene una rapida petizione popolare abbia sancito per acclamazione (dopo due anni vegetariani) il ritorno del tastasàl per la prossima edizione. Le chiacchiere e gli incontri han poi suggellato il momento con il giusto clima, ché sono sempre le persone a fare la differenza...

Sopra: un momento della festa di Ruotalibera
A fianco e nell'altra pagina: la premiazione
di Stefano Gerosa



Grazie

Grazie a tutti gli intervenuti, per l'allegria presenza. Grazie all'operatore multimediale, sempre preciso e professionale. Grazie agli autori di filmati e testi, che mantengono vivo in me il sogno e la voglia di cominciare a "viaggiare davvero", prima o poi.

Grazie alle segretarie, ai segretari e ai "venditori", lavoratori indefessi e collaboratori preziosi (che faremmo senza di loro?). Grazie ai cuochi e ai camerieri, tassello fondamentale per la riuscita di ogni festa che si rispetti. Grazie al nostro Presidente, inusualmente estroverso (se vede che l'è drìo molarse...).

Grazie ai premiati, rappresentativi e meritevoli. Grazie agli animatori musicali, davvero bravi e gustosi (anche se mi han fatto diventar rosso continuando a nominarmi per quelle poche parole in musica). Grazie infine agli ex presidenti, che han saputo trovare gli aneddoti giusti per divertire e riscaldare i cuori con un pizzico di nostalgia per i bei tempi andati (che torneranno, anzi non sono mai partiti...).

Grazie AdB, perché, al di là di tutti i piccoli e grandi dettagli organizzativi, è tutto questo insieme a rendere ogni nostro momento un po' speciale, sempre un nuovo bel ricordo da portare nel cuore.

Luciano Lorini

La Festa annuale è anche l'occasione per assegnare il premio "Amico della Bicicletta" a personaggi che, a vario titolo, si sono dimostrati alfiere della mobilità ciclistica nella nostra città. Lo scorso anno il riconoscimento toccò al preside Giancarlo Peretti e al giornalista Alessio Corazza. Quest'anno è stata la volta di due figure sicuramente molto rappresentative. Due veri testimoni delle due ruote, ispiratori di un futuro migliore: Stefano Gerosa e Marco Tosi. Vi proponiamo, in due puntate, la lettura delle motivazioni che hanno accompagnato la consegna dei premi.

Ufficialmente Amici (della Bicicletta)

SECONDA EDIZIONE DEL PREMIO ADB:
STEFANO GEROSA, DIRIGENTE FIAB



Anima storica del cicloambientalismo cittadino, ha contribuito in modo significativo alla nascita degli AdB a Verona, nonché al successivo coordinamento delle varie associazioni locali nella nascente Federazione nazionale (la FIAB) di cui tuttora è vicepresidente. Stefano Gerosa ha iniziato oltre trent'anni fa la sua avventura con la consapevolezza, già allora, di lavorare per un futuro possibile e per la promozione della pratica ciclistica, che da sempre rappresenta una soluzione trasversale, inclusiva e poliedrica ai molti problemi di inquinamento, congestione, salute e, più in generale, vivibilità urbana che da anni assillano le nostre città e i loro abitanti. Ad oggi egli risulta probabilmente l'unico attivista ancora operativo

a poter vantare di aver vissuto in prima persona tutti gli accadimenti che han segnato l'evolversi della Federazione, a partire dalle idee che l'han generata, ben prima della sua costituzione ufficiale.

Mente pensante, presidente emerito e a lungo vicepresidente della neonata associazione degli AdB veronesi si può ben dire che nel cicloambientalismo egli sia stato protagonista e testimone diretto degli entusiasmi degli inizi e di tutta la successiva, lenta ma inesorabile (e tutt'altro che conclusa) affermazione del mezzo ciclabile nelle agende politiche, negli interventi realizzativi, nell'immaginario collettivo, nell'opinione pubblica e nella pratica quotidiana di soci e volontari. Il suo impegno, oltre che nell'attività squisitamente politica e programmatica, si è declinato concretamente in moltissime occasioni di servizio, ma soprattutto nelle onerose funzioni di webmaster dei molti siti FIAB, a partire da quello veronese (www.amicidellabicicletta.it: sicuramente il nome a dominio in assoluto più significativo).

Non pago dei molti incarichi ricoperti ha recentemente abbracciato con entusiasmo e competenza la causa portata avanti dal movimento #salvaiciclisti che, anche per le modalità innovative in termini di strategie comunicative, ha riscosso autorevoli consensi mediatici e conseguito importanti riconoscimenti istituzionali (ricordiamo anche l'adesione unanime del nostro comune al manifesto), restituendo alla bicicletta il giusto ruolo da protagonista nel dibattito politico e sui mezzi di informazione.

In riconoscimento di questo grandissimo e totalizzante impegno di una vita, nel trentesimo anniversario della sua fondazione, l'associazione FIAB Amici della Bicicletta di Verona è pertanto orgogliosa di conferirgli il premio "Amico della Bicicletta 2012", desiderando anche in tal modo premiare simbolicamente, assieme a Stefano, tutti coloro che, in ruoli più o meno visibili, dai fondatori, ai presidenti, ai dirigenti, ai volontari, han contribuito alla crescita e all'affermazione della FIAB (e degli AdB di Verona in particolare) sugli scenari nazionali e locali.

Il Presidente
Giorgio Migliorini

Una guerra tra poveri

SPESSO CICLISTI E PEDONI INVEISCONO GLI UNI CONTRO GLI ALTRI
MA SAREBBE INTERESSE COMUNE AVERE UN MODELLO
DI MOBILITÀ DIVERSA

Foto e testi di Bepo Merlin

Se c'è una cosa chiara nella normativa italiana è la confusione.

Chi lavora nella Pubblica Amministrazione sa che è molto difficile districarsi tra leggi, decreti, ordinanze, circolari, pareri e sentenze dei vari tribunali.

In sostanza, per ogni norma è quasi sicuro che se ne trova, da qualche parte spesso recondita, un'altra contraria, con grande gioia degli avvocati.

A complicare le cose c'è sicuramente l'uso spregiudicato delle parole.

Pista ciclabile, ad esempio, nel linguaggio quotidiano di politici, giornalisti e semplici cittadini veronesi, indica qualsiasi spazio dove transitino biciclette e ciclisti. Così capita di sentire chiamare "pista ciclabile" una corsia ciclo-pedonale o una striscia d'asfalto di poche decine di centimetri, delimitata da una linea gialla che la separa dalla corsia delle automobili.

Addirittura si parla di ciclabile su percorsi nati come ciclo-pedonali e successivamente dedicati ai pedoni. Se ne ricava che questi luoghi sono il terreno più propizio alla coltivazione dei conflitti tra pedoni e ciclisti.

Ma il terreno da solo non basta. Servono anche gli agricoltori che, nel nostro caso, sono i pedoni e i ciclisti poco rispettosi delle regole e del prossimo e, magari, inclini ad attaccar briga.

Sono innumerevoli le lettere al direttore del quotidiano locale che lamentano "la maleducazione e la pericolosità" dei ciclisti, che invadono i marciapiedi e spaventano bambini ed anziani.

Poi, specularmente, nei blog dei ciclisti si leggono le stesse lamentele sui pedoni che procedono a caso e occupando ogni spazio possibile, senza guardare ai ciclisti.

Talvolta, com'è accaduto recentemente davanti a San Luca, capita anche che un ciclista investa un pedone che cammina, senza accorgersene, sulla corsia riservata alle bici.

L'esiguità dello spazio e le norme di autocensura ci impediscono di pubblicare questi commenti in versione integrale. Spesso sono autentiche manifestazioni di odio verso tutti coloro che appartengono alla categoria avversa. Ma alcune frasi sono sintomatiche.

• "Pensi - mi dice un'anziana signora men-



tre distribuisco il volantino del Ciclista Illuminato - che i ciclisti sfrecciano a tutta velocità dappertutto. Addirittura ci sono genitori che portano in giro i bambini sulle biciclettoni! Ai miei tempi i bambini restavano a casa." Faccio notare alla signora che ai suoi tempi (e ai miei) le biciclettoni quasi non c'erano. Ma lei si allontana inveendo.

• "I vigili non fanno niente per chi pedala sul marciapiede, sono spesso conniventi, come dire: chi è al potere protegge gli arroganti." Dice Antonio in un blog di automobilisti.

• Alberto, invece, è più moderato: "Penso che sia giusto andare in bicicletta ma rispettando gli altri utenti della strada. Mai andare sui marciapiedi o sotto i portici, scendere dalla bici e proseguire a piedi quando non c'è la pista."

• "Oggi, col nuovo codice della strada, la Ztl, con restrizioni di ogni genere, si assiste all'indisturbato scorrazzare di ciclisti sotto

i portici della centralissima via Roma, oltre a via Po, via Cernaia. E a Milano, mi telefona un amico, è la stessa cosa." Afferma Aristide, un lettore di Metro.

A questi rispondono i ciclisti arrabbiati, ricordando che spesso sono costretti ad andare sul marciapiede per non farsi arrotare dalle automobili o, perché, semplicemente, la corsia ciclabile è stata disegnata proprio lì da qualcuno che non va in bicicletta e, probabilmente, nemmeno a piedi. Sono battaglie tra poveri e intolleranti, che impediscono di vedere la vera fonte di pericolo comune: l'automobile e gli altri veicoli a motore.

Tutto nasce da una mancanza di cultura: se chi prende le decisioni sulla mobilità è convinto che chi non usa l'automobile sia solo un perditempo o un pensionato senza meta, non potrà mai creare le condizioni giuste perché pedoni e ciclisti possano muoversi in sicurezza.

Villafranca sfratta le bici dal centro

L'IMPROVVISO ZELO DEI VIGILI: MULTATI I CICLISTI CHE CIRCOLANO SUGLI AMPI MARCIAPIEDI DELLE VIE CENTRALI. MENTRE IL PAESE SOFFOCA NELLO SMOG

di Andrea Bisighin

Essi saranno solo degli ostacoli che intralciano il traffico, dove per "traffico" s'intende quello dei mezzi a motore. I mezzi di chi "ha da fare". Logico, quindi, che i ciclisti vengano messi da parte, in luoghi privi di qualità, solo per toglierli dalla strada.

Soluzioni? Innanzitutto il percorso ciclo-pedonale è da evitare in tutti i casi ove sia possibile. Ma, nel caso, ci vuole molta tolleranza reciproca. Noi ciclisti dobbiamo senz'altro ricordare che, in questo frangente, siamo più forti di pedoni e dobbiamo fare molta attenzione.

Servono campagne di sensibilizzazione rivolte soprattutto ai più giovani, che hanno maggiori probabilità di assorbire una mentalità nuova.

Ma le Amministrazioni pubbliche hanno il dovere di prevenire i problemi, e i conflitti tra pedoni e ciclisti si prevengono creando le condizioni per una migliore ciclabilità, quanto più possibile su aree distinte da quelle pedonali. Sono soluzioni necessarie ma che necessitano di investimenti considerevoli e di tempi lunghi.

Molto più semplice e in linea con le migliori realtà europee è la scelta di diminuire drasticamente l'accesso ai centri storici ai mezzi privati a motore e di diminuire la velocità massima consentita, portandola a trenta chilometri all'ora in tutte le zone residenziali, escluse le vie di scorrimento, e riducendola ulteriormente nei punti più sensibili del tessuto urbano, come le zone monumentali o le aree scolastiche. Così, magari, i bambini potranno andare a scuola in bici, con buona pace della signora di cui sopra.

Anche a Villafranca la crisi ed i continui aumenti dei prezzi dei carburanti avevano indotto pure i più titubanti a fare di necessità virtù, rispolverando i pedali quasi dimenticati nelle cantine. Ma venne un giorno, un giorno doloroso per i ciclisti ed i loro portafogli... Il giorno in cui la polizia municipale iniziò a sanzionare le biciclette circolanti sugli ampi marciapiedi dei tre viali principali: Corso Vittorio Emanuele, via Bixio, via Messedaglia e dintorni.

Il mio sguardo di cittadino rimane allibito, in bilico tra il nostro ieri ed il nostro domani: gli anziani ed i bambini. I primi sono degli habitués dei pedali, i piccoli ne sono dei neofiti entusiasti... Dalle vie principali di questa bella cittadina sono stati banditi... Non dall'asfalto ma dall'unico luogo sicuro o presunto tale, il marciapiede... Perché le auto, o meglio, gli ingombranti Suv, all'occorrenza, salgono anche là.

I vecchi del bar con l'ombra de vin in mano scuotono la testa... Il signor Giuseppe, un anziano distinto ed azzimato dai modi gentili si è dotato di un bastone che lo sostenga: ora, per arrivare a fare una mano di briscola con gli amici, c'impiega una ventina di minuti. Il passo non è più quello di una volta e anche la tenuta lascia molto a desiderare...

- Nessun problema - mi confessa - Se non fosse che da qualche tempo soffro d'incontinenza, prima con la bicicletta, facevo in fretta e mi salvavo... ora mi umilio esercitando la minzione nel pannolone.

Le più agguerrite sono le mamme di Luca, Matteo e Marco che non sono gli emuli degli omonimi evangelisti ma tre discoli che frequentano l'asilo di mio figlio... Un tempo le vedevo arrivare sorridenti in sella alle loro biciclette, ora, dopo le multe ed i rimbrotti dei tutori dell'ordine non si fidano più di passare vicino alla colonna di veicoli fumanti che si forma il mattino su via Messedaglia che procede a passo di lumaca ma con gli scarichi che rendono quel pezzo di strada una camera a gas.

I loro sguardi dicono più di mille parole: testa bassa e muso duro.

E' di questi giorni la lodevole notizia delle due nuove ciclabili che collegheranno Villafranca a Custoza e Valleggio sul Mincio. Ma quando è che potremo tornare in piazza in bicicletta a mangiare un gelato senza rischiare di venire investiti da qualche automobilista frettoloso e poco zelante?

I bambini ci guardano e rimangono allibiti chiedendo perché prima si poteva ed ora non si può più andare in bicicletta in centro e le spiegazioni sembrano non convincere nemmeno loro.



Nella pagina a fianco: banchetti sulla ciclabile in Corso Porta Nuova. In alto: pedoni invadono la ciclabile. A fianco: Via Stella aperta a bici e pedoni

A caccia di parcheggio. In bici

UNA STRETTA SUI
CICLOPARCHEGGI IN
CITTÀ. ANCORA SI
RISCHIA DI PENALIZZARE
E DISINCENTIVARE LA BICI

di Luciano Lorini



Parcheggio bici di Via Del Prete

“Cari concittadini, è sparita la rastrelliera di via Del Prete...”. Potrei cominciare così per raccontare che nella bella Verona, città amica delle biciclette, il parcheggio delle stesse rappresenta una croce quotidiana per chi a tale mezzo ha deciso di affidare le proprie scelte di mobilità. Ma potrei anche cominciare dalla lettura delle più recenti cronache (la Soprintendenza che segnala il degrado che le biciclette incatenate ai monumenti e certe rastrelliere troppo evidenti rappresentano) e delle relative minacce di provvedimenti per delineare l'ennesimo triste scenario che si sta profilando per i ciclisti veronesi. E' possi-

bile prevalga la soluzione “facile”: per una città più bella, rimuoviamo le bici, che deturpano il prospetto dei monumenti! (a proposito di bellezza siamo in molti a domandare maggiore coerenza, liberando le piazze dalle auto ed evitando pure di trasformarle in autosaloni, come disposto invece in una recente ordinanza).

Convenendo che l'utilizzo selvaggio di pali, cancellate e, peggio, monumenti sarebbe da evitarsi per evidenti ragioni di decoro, non si capisce come mai non vengano fornite ai ciclisti alternative adeguate. Le rastrelliere modello “Verona”, diffuse in tutta Italia, sono riconosciute come

belle, robuste e funzionali; non presentano particolari problemi di inserimento urbanistico, sono modulari e consentono la pulizia del pavimento sottostante. Un ottimo prodotto, tutti d'accordo. Allora perché mai non se ne installano in quantità adeguata in ogni dove, in Centro e nei quartieri? E perché la nostra città non ha un piano dei parcheggi ciclabili che consenta alla cittadinanza di conoscere gli obiettivi (se ci sono) e il piano di installazione previsto? (vedi riquadro).

Ci permettiamo di ricordare che predisporre adeguati (per quantità e qualità) spazi per il parcheggio delle biciclette è uno degli elementi fondamentali per favorirne l'uso. Purtroppo la diffusione delle rastrelliere, iniezione di fiducia per stimolare l'aumento della percentuale di ciclisti (la paura dei furti è uno dei deterrenti più significativi) e indice chiaro delle priorità e degli orientamenti di un'amministrazione in termini di mobilità, da noi semplicemente non è in agenda. Relativamente alla loro installazione, questa è la risposta dell'Amministrazione: «... noi siamo felicissimi ogni qualvolta ne possiamo una, ovviamente dipende dai fondi che abbiamo a disposizione...». Tutto qui? Una risposta illuminante su quali siano le strategie di promozione della bicicletta attualmente in corso. Se a questo aggiungiamo quelle inspiegabili sparizioni che periodicamente i cittadini segnalano, al Comune o a noi Amici della Bicicletta, il quadro è completo. Nell'attesa che il vento cambi, i furti impazzano (e i cittadini...).

Un esempio europeo: TfL (Transport for London) ha installato 53.000 ancoraggi per bicicletta dal 2000 al 2009. Le previsioni ne stimano ulteriori 100.000 necessari a coprire la domanda prevista di raddoppio della ciclabilità entro il 2025 (obiettivo: un milione di spostamenti al giorno) fortemente sponsorizzata dal Mayor, il Sindaco.

A questo scopo è stato destinato dalla London Assembly (il consiglio comunale) un budget: due milioni di sterline per la prima tranche di 13.000 stand (26.000 posti bici) da aggiungersi ai 40.000 già commissionati dall'ufficio del Mayor precedente (un bilancio a parte) nel 2008. Ciò nonostante, ritenendo il piano ancora insufficiente (le rilevazioni statistiche stimano i furti in 70.000 all'anno), l'attuale sindaco ha aggiunto al carico altri 26.000 stalli per coprire la richiesta, soprattutto nei punti dove questa è più forte (da identificarsi in base ai sondaggi condotti fra i cittadini).

Tutto ciò è raccontato al mondo (<http://www.london.gov.uk/archive/assembly/reports/transport/stand-deliver-cycle-parking-report.pdf>) in documenti chiari e completi, a partire dagli obiettivi generali e dall'evidenza dei problemi («The Mayor wants to see a million journeys made by bike every day in London by 2025, but a lack of secure cycle parking will hold Londoners back from getting on their bikes»). Parole impegnative per una buona amministrazione. Così ci piace!

LA SCOPERTA DELLA BICI A PEDALATA ASSISTITA NELLE NOTE DI UN ATTENTO OSSERVATORE DELLA REALTÀ VERONESE

Su e giù dalle Torricelle

di Alessio Corazza

Ho sempre pensato che la bici elettrica fosse un aggeggio per anziani incapaci di deambulare. Ma da quando sono stato all'Eica, la fiera della bicicletta che si è tenuta a Verona lo scorso settembre, mi sono ricreduto. Me ne hanno fatta provare una nuova fiammante, con cui mi sono girato la città in lungo e in largo, su e giù dalle Torricelle dove mai sarei andato con la sola spinta delle mie gambe. Bellissimo, e bellissima Verona vista dal sellino di una bici. Però pericolosa. Fortunatamente la ciclabile di corso Porta Nuova quel giorno era transennata, ma come sa ogni ciclista urbano veronese, per una buona parte scor-

re sul marciapiede che, giustamente, con una bella giornata di sole era strapieno di gente. Sulla strada, un fiume di macchine, alla faccia della domenica ecologica. Ne avevo chiesto conto a una vigilessa, questa allargando le braccia mi aveva gelato: "Abbiamo avuto l'ordine di far scorrere il traffico, dovrebbero esserci i miei colleghi ai varchi".

Così quella che doveva essere una giornata che consacrava Verona capitale della bici è stata un'occasione persa. Verona ha rivelato ancora una volta la sua vera natura: quella di capitale delle auto. Ma non do (del tutto) la colpa ai tradizionalmente indisciplinati automobilisti veronesi. Secondo me, semplicemente, la maggior parte non sapeva del blocco. Il Comune d'altra parte aveva fatto pochissimo per farlo sapere in giro. In compenso, tutti davanti alle telecamere per la cattura di un (1) ladro di biciclette.

Non so se sia un problema culturale, se chi ci governa non ha ancora capito che andare in bici non è solo un'attività sportiva, ma è soprattutto un'alternativa di mobilità. La bici elettrica, e faccio mea culpa per essermene reso conto solo adesso, in città può sostituire quasi completamente l'auto. Specialmente in una città delle dimensioni di Verona. Meno male che quella che mi hanno fatto provare - per altro costruita da un'azienda veronese - sono riuscito a

riportarla integra in fiera, grazie anche ai tanti volontari della protezione civile che assistevano lungo il percorso. Costava 1.300 euro, se qualcuno mi veniva addosso non ero neanche assicurato.

Alessio Corazza è un giornalista veronese. Per mestiere attento a ciò che accade in città, ci ha regalato queste note tratte dal suo blog Verona-bit (<http://verona-bit.blogspot.it/>) dove quotidianamente esprime le sue impressioni sui fatti della politica e del costume cittadini.

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

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

RICHMOND Fish Pirelli DONNACARAN
 Ray-Ban DKNY ICEBERG DONNACARAN
 FERRE

MARCHI: OLYMPIA - ADRIATICA - LOMBARDO - KAWASAKI

BICICLETTE ADIGE
 di Roberto Manfrin

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

info@manfrinroberto.it www.manfrinroberto.it

Stili di Vita e... Ben-essere

NUOVO CICLO DI
INCONTRI SU SALUTE ED
EQUILIBRIO PSICO-FISICO
PROPOSTI DAL
LIONS CLUB CANGRANDE
DI VERONA

A cura del Lions Club Cangrande



Il complesso dei SS. Apostoli sede degli incontri proposti dal Lions Club



Il Lions Club Cangrande di Verona ha organizzato un ciclo di incontri che rappresenta un contributo fattivo all'approfondimento di una tematica che coinvolge la vita di ciascuno di noi.

La percezione che i singoli individui, gruppi o insieme di persone hanno del proprio benessere dipende da molteplici fattori.

Questi non sono necessariamente collegati a elementi materiali, concreti, ma sono parte di quell'insieme di eventi personali e sociali che possono essere raggruppati in ciò che viene definito "Stile di Vita".

Un "ben-essere" collegato alle occasioni di crescita culturale e all'attenzione dedicata al proprio fisico (sport, alimentazione, fumo, ecc.).

La moderna visione del concetto di "salute" come equilibrio eco-bio-psico-sociale ha allacciato legami sempre più profondi con discipline come la psicologia, l'etica, l'economia, la filosofia, la sociologia, orientando non solo la prospettiva culturale ma anche i nuovi modelli assistenziali della medicina del terzo millennio.

Tuttavia, comprendere quale impatto abbiano l'impegno culturale e l'attività fisica sullo stile di vita e sul benessere individuale è ancora difficile e complesso.

I Lions hanno come finalità e considerano un loro valore fondante promuovere lo sviluppo di una cultura che consideri il benessere fisico, psichico, spirituale e sociale della persona e della comunità, in armonia con l'ambiente nel quale ciascuno vive.

Di conseguenza sono stati organizzati de-

gli incontri per fornire spunti, riflessioni e strumenti conoscitivi che aiutino le persone a fare scelte consapevoli e diventare protagonisti autentici del proprio "ben-essere". Nell'intento di recuperare la centralità della persona umana oltre i falsi miti, la concezione di salute come bene, l'at-

tenzione verso i bisogni fisici e psicologici dei più deboli, potenziare l'interesse verso l'ambiente, favorendo il coinvolgimento diretto di tutti.

Gli incontri sono aperti al pubblico e si svolgeranno presso "AUDITORIUM S.S. APOSTOLI" Vicolo Dietro S.S. Apostoli (Chiesa S.S. Apostoli)



PROGRAMMA DEGLI INCONTRI

1.

TUTELARE LA SALUTE – VECCHI BISOGNI, NUOVE OPPORTUNITÀ

21 Gennaio 2013 - Moderatore: F. Buonocore

17.30-18.00 Antonio Dezio

18.00-18.30 Gaetano Trabucco

18.30-19.00 Dibattito

2.

VIVERE LA SPIRITUALITÀ, BISOGNI CONCRETI E CONTESTO ECONOMICO: DIFFICILE CONVIVENZA?

18 Marzo 2013 - Moderatore: G. Lollis

17.30-18.00 Mons. Ezio Falavegna

18.00-18.30 Otello Pozzi

18.30-19.00 Dibattito

3.

RISPETTO DELL'AMBIENTE – Tra educazione, vincoli e sanzioni

19 Aprile 2013 - Moderatore: A. Scalzotto

17.30-18.00 Vittorio Mascagno

18.00-18.30 Sergio Abbate

18.30-19.00 Dibattito e chiusura

Composta di cotogne e mele alla vaniglia

di Paolo Pigozzi

Che ci fa un ciclista con la cotogna? Certo non la può addentare senza tanti problemi, come si fa con una profumata mela golden delicious. La cotogna si raccoglie in autunno inoltrato, quando è diventata di un bel colore giallo e sa di buono. Poi di solito resta lì, tristemente dimenticata, ad abbellire per qualche mese il centro tavola invernale. Senza sapere cosa farne. Finché ammuffisce. Effettivamente, per convertirla in qualcosa di commestibile occorre un po' di lavoro. Ma ne vale la pena. Non c'è dubbio che un tempo questo frutto godeva di una maggiore popolarità, ma oggi non sembra esserci più posto sul mercato per un alimento che non sia "pronto". Eppure la cotogna, trasformata in frutta cotta, è gustosa, assai benefica per tutto l'apparato digerente (anche grazie alla ricchezza di tannini e di pectine) e può servire da golosissimo dessert per la cena collettiva che conclude la gita domenicale.

Ecco la mia proposta di una composta di cotogna e mela golden profumata alla vaniglia e arricchita da miele di castagno. Non pensiate che la frutta cotta sia destinata esclusivamente a



vecchiette, ammalati e infanti (ai quali, chissà perché, sono troppo spesso riservate tristi vaschette sigillate contenenti una purea sempre uguale al gusto e alla vista). Questa semplicissima composta di cotogne è una delizia che può appagare anche rudi pedalatori e intrepide cicloturiste. Provate per credere.



GLI INGREDIENTI

- 3 cotogne
- 3 mele golden
- Miele di castagno
- Qualche cucchiaino di yogurt intero biologico
- Un pezzetto di baccello di vaniglia

LA PREPARAZIONE

Sbucciate le cotogne, tagliatele a pezzetti e sistematele in un pentolino con qualche cucchiaino d'acqua e la vaniglia.

Fate cuocere, a pentola coperta e a fuoco moderato, per poco più di 15 minuti.

Sbucciate e tagliate a pezzi anche le mele e aggiungetele alle cotogne. Proseguite la cottura fino a quando tutta la frutta sarà morbida. Togliete la vaniglia e frullate il tutto. Conservate in frigorifero per un paio d'ore.

Al momento di servire, appoggiate su ogni porzione un paio di cucchiaini di yogurt intero e decorate con un filo di miele di castagno.



Porta in tavola il rispetto per la natura
Biologico Stagionale Sostenibile Locale

LA PRIMAVERA COOP
Prodotti dell'agricoltura biologica
La tua spesa tutta BIO
www.cooperativaprimavera.it

Ci puoi trovare nei negozi di:
Verona - Via Magellano, 9
Campagnola di Zevio - Via Manzoni, 99

Nei banchi ortofrutta di:
Bussolengo (martedì) Piazza Isolo (giovedì)
Parona (giovedì) S. go Venezia
e S. Croce (venerdì) - Stadio (sabato)

edicicloeditore

Scopri tutti gli altri libri su www.ediciclo.it

Seguici anche su  

Serate diapositive anno 2013

A cura di Laura Costantini

Rassegna

**“Viaggiando in bicicletta nel mondo.
L'esperienza cicloturistica diventa racconto”**

25° edizione

Sala E. Lodi, via S. Giovanni in Valle 13/B, inizio ore 21.00
ingresso libero

Venerdì 15 febbraio 2013

VELOMADA: CICLOTOUR DEL MADAGASCAR
(Cristian Agnoli)

Venerdì 1 marzo 2013

DA DOBBIACO A ISTANBUL SEGUENDO LE ACQUE
(Laura Fattori e Andrea Sellaroli)

Venerdì 22 marzo 2013

IL MARE SOPRA BERLINO (Claudio Bares e Francesca Gonzato)

Venerdì 12 aprile 2013

SULLE ALI DEL VENTO, PEDALANDO DA TREGNAGO A LISBONA
(Marco Tosi e Aldo Ridolfi)



Calendario Manifestazioni 2013

Venerdì 15 Febbraio 2013

M'illumino di mio: 220 Volt il giro dell'Arena
Aderiamo all'edizione 2013 dell'Iniziativa
M'illumino di meno indetta dalla trasmissione di
Rai Radio 2 Caterpillar,
nella giornata del risparmio energetico.

Lunedì 18 Marzo 2013

Salute in bici
Inizia la settimana dedicata ai benefici che l'uso
quotidiano della bicicletta apporta alla salute.

Assemblea soci 2013

Sabato 16 febbraio,

dalle ore 16 alle ore 20

Circolo Dipendenti Unicredit di Via Rosa 7.

Si discute il bilancio e l'attività svolta nel 2012,
Si parla dei programmi e degli obiettivi per il 2013.
Si eleggono le cariche sociali.

Partecipa, la tua presenza è importante!

Programma annuale

IN REGALO
CON QUESTO NUMERO DI RUOTALIBERA



La bici ferita

*Legato al palo or sé il telaio appende
storto, con la catena penzolona.
Giovanni pensa: «basta!» e se la prende.*

*Solo le pedivelle e la corona
parlan del mezzo che stamani c'era.
Pensa Giovanni: «povera Verona!».*

*Il ladro taglia, il ladro spoglia. A sera
un mercatino coi ricambi fa.
Con il rimpianto... d'una rastrelliera*

l'amata bici Giò sostituirà.

di Luciano Lorini



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

Clima e bicicletta

NESSUNO SCIENZIATO METTE PIÙ IN DUBBIO I PERICOLI DERIVANTI DAL SURRISCALDAMENTO DEL PIANETA MA LA POLITICA È RIMASTA INDIETRO



di Stefano Caserini
Docente di Fenomeni di Inquinamento
presso il Politecnico di Milano

■ Seconda parte

I cambiamenti climatici si stanno ormai imponendo come la grande questione ambientale del XXI secolo. La comunità scientifica ritiene inequivocabile l'attuale surriscaldamento del pianeta e considera elevata la probabilità che nei prossimi decenni il pianeta dovrà fronteggiare cambiamenti climatici, originati dalle attività umane, molto pericolosi per le persone e gli ecosistemi che abitano il pianeta. I cambiamenti climatici impatteranno pesantemente in particolare sulle popolazioni più povere, sul benessere e la produzione di cibo in numerose parti del pianeta.

È ormai evidente il divario fra le politiche di mitigazione, necessarie per evitare un surriscaldamento dannoso del pianeta, e le politiche decise o in corso di decisione. E, cosa ancora più grave, questo divario sta crescendo.

Da un lato la comunità scientifica, ormai impegnata ai massimi livelli su questa grande questione, sta sfornando a ripetizione lavori di grandissimo spessore che tolgono i dubbi residui sulla realtà del riscaldamento in atto, sulla determinante influenza umana e sulla pericolosità dei danni attesi nei prossimi decenni. Ormai gli studiosi del clima discutono sui dettagli, e forniscono un quadro sempre più

preoccupante. Che la situazione sia sempre più preoccupante è mostrato d'altra parte dalla perdita di spessore delle tesi dei cosiddetti "scettici", spesso meglio definibili come negazionisti, in quanto dediti ormai ad un'attività di riciclaggio di miti e leggende su cui la comunità scientifica ha dato da anni risposte convincenti.

A livello politico, invece, le molte attese per un nuovo accordo internazionale successivo al Protocollo di Kyoto sono state deluse. Le posizioni in campo fra i vari blocchi geopolitici sono molto distanti, e non solo fra USA e Cina. A livello locale si iniziano a vedere delle azioni, ma in misura ancora limitata.

Numerosi sono i motivi di questo ritardo, della grande inerzia del cambiamento.



Un primo motivo è la mancanza nella maggior parte della popolazione delle informazioni basilari sulla questione climatica, in un contesto di analfabetismo scientifico diffuso e incoraggiato da alcuni mezzi di informazione. Non è un problema solo italiano ma è soprattutto italiano.

La mancanza di conoscenza ha anche origini psicologiche e sociologiche: è umano voler rimuovere fatti e azioni scomode, che ci danno ansia, inquietudine. Ad esempio, le neviccate invernali ci confortano perché ci permettono di illuderci della non esistenza del riscaldamento globale.

Un altro problema è la ricerca di consenso politico di breve/medio periodo che caratterizza la politica. Un altro ancora è la sovrapposizione di questa crisi climatica ad altre crisi, economica, finanziaria, delle risorse, della distribuzione della ricchezza.

A livello di fondo, uno dei problemi è che l'attuale sistema economico non è stato pensato per garantire uno sviluppo e un benessere durevole per tutti, ed è quindi del tutto comprensibile che senza seri correttivi possa portare a danni rilevanti per l'ambiente e gli esseri umani, con gravi squilibri geografici e generazionali.

Non sono senza fondamento le voci pessimiste sul futuro climatico del pianeta.

Molto c'è da fare, a tanti e diversi livelli. Ma per uno sforzo epico come è quello di trasformare radicalmente in pochi decenni un sistema energetico e un rapporto predatorio verso le risorse del pianeta, la comprensione della rilevanza della questione climatica, la convinzione della necessità del cambiamento giocheranno un ruolo fondamentale.

Un cambiamento che deriva anche dall'analisi di altri indicatori ambientali, come l'impronta ecologica, che segnalano come le attuali generazioni stanno vivendo "a sbalzo" ossia consumando molte più risorse di quelle a disposizione, stanno in altre parole consumando risorse e diritti delle generazioni future.

Fra le vie d'uscita dall'attuale situazione sarà necessario riconoscere la crisi climatica nella sua dimensione sistemica, nel suo essere prima di tutto un problema di giustizia, di equità, una questione etica. La crisi climatica richiede di riflettere sul senso di questo inseguimento continuo della crescita delle produzioni e dei consumi della nostra società, su come vorremmo essere ricordati dalle generazioni future, ci riguardano tutti. Ci coinvolgono ad un livello profondo della nostra vita, in quanto si tratta di ridefinire i limiti delle aspettative umane.

È inevitabile quindi che nei prossimi decenni i paesi oggi più ricchi e "sviluppati", maggiormente responsabili dell'aumento di concentrazione dei gas serra negli corsi decenni, si assumano impegni di riduzione delle emissioni consistenti. Nella dichiarazione dei paesi del G8 a L'Aquila, i paesi industrializzati hanno riconosciuto la necessità di ridurre le loro emissioni del 90% entro il 2050, nel quadro di un accordo globale che porti al dimezzamento delle emissioni.

Grandi sono le differenze fra le emissioni pro capite dei gas serra fra i diversi paesi. Europa e Italia totalizzano circa 10 tonnellate a testa di CO₂ emessa ogni anno, gli Stati Uniti 20. Altri paesi industrializzati, come il Giappone, sono intorno ai valori europei. La Cina ed il Brasile invece emettono circa 5 tonnellate di CO₂ pro capite, l'India 2,5.

Gli impegni di riduzione delle emissioni di gas serra di questi paesi non saranno quindi nei prossimi anni di riduzione dei valori assoluti delle emissioni, perché hanno emissioni pro capite nettamente inferiori ai nostri; questo si vede nel fatto che hanno ancora larghe fasce di popolazione, e si parla di centinaia di milioni di persone, che non hanno accesso frequente all'energia elettrica o a trasporti motorizzati.

Si è parlato di come esiste una "responsabilità storica" dei paesi del "nord del



Mondo" che deve essere considerata. Il danno al clima del pianeta fino ad oggi è stato causato in larga parte dalle emissioni dei paesi più industrializzati, che hanno consumato e ancora oggi consumano molta energia. Se vale il principio che "chi inquina paga", tocca prima a noi ridurre le emissioni e pagare i danni attuali. E il settore dei trasporti, è uno di quelli da tenere sotto controllo.

Ma quanto pesa il settore dei trasporti sulle emissioni di gas serra?

L'incidenza innanzitutto dipende dalla zona osservata: la città di Roma, il Lazio, l'Italia, l'Europa o addirittura il mondo. A livello europeo, i trasporti stradali sono la terza fonte di emissioni di gas serra. Si posizionano dopo la produzione di energia elettrica, e il riscaldamento domestico.

La mobilità, però, non è importante tanto per la sua incidenza, quanto per il fatto di essere la sorgente di inquinamento che ha avuto la crescita più elevata negli ultimi anni. Se guardiamo i dati dell'Italia, infatti, si nota che il settore dei trasporti è quello che avuto l'incremento maggiore di emissioni di gas serra, ed è quello che contribuisce di più a far rimanere il nostro paese al di fuori dei parametri di Kyoto. In Italia il contributo medio dei trasporti, è di circa il 25 % delle emissioni totali. Questo valore può ovviamente variare se analizziamo una zona particolare. Ad esempio se ci troviamo in una regione con un'elevata produzione di energia elettrica, l'inquinamento da traffico inciderà in maniera minore. *(Continua. La prima parte è stata pubblicata sul numero 129)*

Una politica urbanistica

Un passaggio fondamentale per poter costruire una mobilità diversa è riprendere in mano la politica urbanistica, guidare lo sviluppo delle città in modo da non obbligare le persone a muoversi sempre e solo con le automobili. Negli ultimi anni si è andati in direzione opposta: quasi tutti i Comuni hanno svenduto il territorio per poter pareggiare il bilancio comunale con gli introiti degli oneri di urbanizzazione.

I tagli agli enti locali e i vincoli del patto di stabilità sono oggi il principale ostacolo alle azioni per l'aria pulita e il clima. È questo un nodo critico: se non si può investire in un sistema energetico e di trasporto alternativo, si perde credibilità nel chiedere ai cittadini di lasciare a casa l'auto.

Se si vuole essere credibili nella battaglia per ridurre le emissioni di gas serra e migliorare la qualità dell'aria delle città, è necessario recuperare uno spazio di dignità e rilevanza per la protezione dell'ambiente e di uno sviluppo davvero sostenibile sul lungo periodo; tema oggi di fatto ignorato, molto spesso usato come paravento (un ritornello sullo sviluppo sostenibile non si nega a nessuno).

È questa la dura realtà che andrebbe affrontata. Possiamo anche illuderci che poche grandi opere o uno o più blocchi del traffico risolvano il problema, o prendercela con chi non misura mai abbastanza bene quello che respiriamo; ma servirebbe, come ha scritto Edgard Morin, recuperare il coraggio di un pensiero complesso.

Oggi che le dimensioni dell'economia e della finanza sono pervasive, rimettere al centro del dibattito politico le azioni vere e non emergenziali per risanare l'aria e contrastare i cambiamenti climatici potrebbe essere il segno di un cambiamento di direzione.

In questo contesto, l'aumento della mobilità ciclistica è uno dei primi strumenti di azione.

di Adalberto Minazzi

Con la bici in Liguria: cicloturisti o cicloviaggiatori?



PEDALANDO E SCARPINANDO ALLA SCOPERTA DEL PONENTE LIGURE

È stata una ciclovacanza del tutto particolare quella organizzata da Guido Dosso nella Riviera ligure di Ponente in occasione delle festività dei primi di novembre. La abbiamo vissuta in cinquanta amici -un lungo serpentone tra il "capo" e la fida "scopa" Luigia - sfidando i capricci del tempo che alla fine si è rivelato più benevolo di quanto volevano le previsioni. Ciclovacanza particolare non per il chilometraggio (210km), né per le strade percorse, ma per il modo in cui si è svolta: la bicicletta, sempre protagonista, non è stata per lunghi periodi la consueta compagna di passeggiate, ma si è dovuta adattare al più modesto ruolo di mezzo di trasporto. È servita per raggiungere le splendide cittadine che punteggiano la costa e il primo entroterra ed è stata poi abbandonata in una piazza o accanto al muro di una chiesa per permettere al ciclista appiedato di scarpinare lungo le viuzze o di salire lunghe scalinate alla

ricerca di monumenti o di scorci caratteristici. No, i paesi di quest'angolo della Liguria non sono proprio fatti per le due



ruote. Lo si è capito subito quando, dopo aver scaricato le biciclette a Spotorno, si è raggiunta Noli. Ricerca a piedi della "farinata" di ceci e delle scenografiche rovine del castello. Poi Finale Ligure, presto lasciata per la più interessante Finalborgo con una splendida cerchia muraria dentro la quale le bici circolano a fatica e soprattutto non permettono di raggiungere Castel Gavone. Sulla strada per Laigueglia - località base della vacanza - c'è Albenga. Troppo nota e troppo bella per non lasciare ancora la nostra fedele compagna a due ruote e camminare nel centro storico.

Il giorno seguente - sole pieno ma un bel vento contrario - le visite riprendono. Come si fa a non andare a vedere da vicino la scenografica chiesa di San Giovanni Battista a Cervo? Raggiunta con il fiatone, dopo una serie di gradini e gradoni che sembrava non avere fine. E c'è stato chi si è portato in spalla la bicicletta confidando nell'esistenza di una strada

Sopra: foto di gruppo al santuario sulle colline a nord di Albenga.

Sotto: chiesa di San Giovanni Battista a Cervo



in discesa per tornare al mare. Ed è stato premiato. C'era. Più avanti, Diano Marina: di corsa sul molo per osservare le esibizioni di una ventina di surfisti. E poi Imperia, dove è d'obbligo la passeggiata lungo la diga del porto, fiancheggiata da yacht incredibili e percossa da onde che frangendosi sugli scogli hanno inzuppato i più temerari. Immane una salita: quella che ti porta davanti alle colonne del Duomo. Si continua verso Sanremo, sperando nella promessa pista ciclabile. Eccola finalmente, lungo il mare, bellissima, larga, frequentatissima. È l'occasione per dare un po' di fiato alle biciclette, che si fermano però nuovamente appena arrivati sul lungomare della città del casinò. Più avanti l'incubo: Bordighera. Troppo traffico. Troppo smog. In ordine sparso cerchiamo di svicolare tra le macchine bloccate dai semafori. È una lotta condita da imprecazioni ed evoluzioni da circo. La salvezza è al bivio per Dolceacqua. Pochi chilometri e facciamo un salto all'indietro nel tempo di qualche centinaio d'anni. Le biciclette ancora non le avevano inventate e quindi siamo costretti ad abbandonarle per ammirare l'ardito ponte medioevale ad una sola arcata ed affrontare un insieme di viuzze in salita fino al Castello dei Doria del XIII secolo.

La terza giornata è un po' la rivincita del "cicloturista" sul "ciclovisitatore". Chilometri di salita da Andora a Testico e poi al passo del Ginestro. Lo spettacolo naturale, esaltato dai colori dell'autunno, ripaga delle tante gocce di sudore lasciate lungo il percorso. Finalmente la discesa. Lunga, esaltante. Ma ad un cartello, lo spirito del "visitatore" torna a prendere il sopravvento. Dice: "Santuario della Madonna dell'apparizione 2 km." Andiamo.



Solo che sono due km di salita continua, con pendenze che non scendono mai sotto le due cifre. Tanto che chi decide di scendere dalla bici arriva "a ruota" di quelli che sono rimasti in sella. Bella la facciata del Santuario ma la porta è rigorosamente sprangata. Delusione cancellata poco più in basso dall'antica Parrocchiale di S. Stefano a Villanova. Alla fine della discesa siamo di nuovo ad Albenga. C'erano sfuggite troppe cose nella prima giornata. È l'occasione per completare la conoscenza della parte monumentale della città. Il Battistero del V secolo è una chicca che, come dicono nei depliant turistici, "merita il viaggio".

Domenica, giornata conclusiva. Era prevista la salita alla Madonna della Guardia, ma il tempo, che ci aveva graziato nei giorni precedenti, ci presenta il conto. Piovigginna e le strade sono pessime. L'ultima carta la gioca quindi il "visitatore": con le bici già stipate nel carrello, andiamo in cerca - naturalmente a piedi - di quanto può offrire Savona. Saliamo sino alla fortezza genovese Priamar e camminiamo poi verso la torre del Brandale per raggiungere infine il Duomo e la cappella Sistina. Un nome che evoca meraviglie ma che è solo il piccolo mausoleo barocchizzato che il Papa savonese Sisto IV - da cui il nome - fece erigere per i suoi genitori. Sul pullman di ritorno verso Verona ci siamo posti una domanda. Di colli in bicicletta ne abbiamo scalati tanti, anche lungo la statale famosa per la conclusione della classica Milano-Sanremo. Ma di gradini e di stradette scoscese in ripida salita, a piedi, ne abbiamo affrontati altrettanti o forse di più. Chi avrà superato il dislivello maggiore? Il cicloturista in bicicletta o il cicloturista appiedato?

Nelle foto dall'alto: Abbazia di Villanova di Albenga e momenti della gita in Liguria



Padre e figlio: una settimana in bici



UNA BELLISSIMA VACANZA A DUE COSTRUITA "STRADA FACENDO"

di Matteo Bonfante

Esperienza di cicloturismo? Zero. Prenotazioni fatte e confermate? Nessuna. Conoscenza del tedesco? Zero. Accompagnamento con un veicolo? No. Voglia di provarci? Moltissima!

Nel marzo scorso io e mio figlio Giorgio, di 16 anni, cominciammo a considerare la possibilità di una vacanza in bicicletta. Ma dove andare? Dapprima demmo una scorsa al calendario gite degli Amici della Bicicletta, ma la appetitosissima ciclovacanza in Germania andava un po' oltre il nostro preventivo. Dovevamo arrangiarci con qualche altra idea. Qualcosa di adatto a dei neofiti come noi, che non ci creasse troppe difficoltà. Trovammo su Amazon le guide: "Ciclopista del Sole" e "Cicloviva della Drava". Magari niente di originale, in tantissimi ci sono stati. I vantaggi erano però molteplici: buona documentazione, distanze abbordabili, itinerari battuti ma per noi tutti da scoprire. Il desiderio di Giorgio di uscire dall'Italia diede l'ultima spinta: la Drava faceva per noi.

In un paio di giorni arrivarono le guide a

casa e cominciammo a studiarle. Dobbiamo, Lienz, e poi? gasthof, ostelli o campeggi? prenotiamo? e le bici? Come andiamo fin là? ci portiamo una tenda? ed il tempo? Disponendo di una certa flessibilità per le ferie, decisi per l'ultima settimana di giugno, con la riserva di slittare alla successiva in caso di maltempo. E di conseguenza non prenotammo nulla, anche perché non sapevamo quanti km al giorno avrebbero potuto sopportare le gambe ed il fondoschiena..., e ci preparammo a tutto, campeggio compreso, pensando di alternare le diverse sistemazioni. Ci rifornimmo di una tenda a due posti e di sacchi a pelo estivi dal peso minimo, borse da bici medie e ben impermeabili, corde elastiche, camere d'aria e attrezzi di base: tutto l'indispensabile, ma con un occhio al peso da portare. Prova generale di carico sulle bici: si può fare!

Studiammo poi l'avvicinamento, scoprendo che arrivare a Dobbiaco in due caricando le bici in macchina è meno costoso, più rapido e più comodo che farlo in treno,

come ci sarebbe piaciuto. Ma dove lasciare l'automobile per una settimana? La bionda signorina dell'ufficio del turismo di Dobbiaco, con costume tirolese e due vistosi piercing sulla lingua, ci dirà: "Tobbiaco essere paese tranquillo. Parcheggio dietro chiesa di Tobbiaco Vecchia essere libero, non custodito, ma Tobbiaco paese tranquillo. Mercato si fa in altra platz, auto si può lasciare." Perfetto.

Ecco però una brutta sorpresa: la settimana prima della partenza, le bici di Giorgio e di mia moglie ci vengono rubate da sotto casa. Che guaio! Fatta regolare denuncia e superata l'amarezza, corriamo a ricomprarne almeno una per Giorgio, che ci guadagna bici nuova e cambio anteriore, che non aveva.

Non descriverò l'itinerario, molto conosciuto. Scrivo solo qualche annotazione e aneddoto.

Il 26 di giugno siamo a Dobbiaco, con tanto entusiasmo, al punto che lasciato alle spalle l'abitato, ci attraggono così tanti dettagli nei boschi e nei prati, al primo in-



contro con la Drava, più la “dolce” visita alla fabbrica Loacker vicino a Sillian, che temiamo di far tardi.

Ho fabbricato un ingegnoso supporto da manubrio per fissare la telecamera, prendendo parti da una vecchia dinamo e da un treppiede per fotografia. Dipinto di rosso è un gioiellino: posso accendere e spegnere anche in movimento quando voglio, per cui mi lancia a registrare uno scherzoso reportage per tenere Giorgio allegro.

Tra i nostri punti di pernottamento l'abitato di Berg (bella la chiesetta affrescata del cimitero) è l'unico a non disporre di ufficio turistico, ma di un chiosco computerizzato, dove si può scegliere la tipologia di pernottamento ed il *range* di prezzo su di un *touchscreen* collegato ad una grande mappa che indica il punto da raggiungere. Ottimo! Arriviamo a Spittal la sera della partita Italia-Germania agli Europei: molti turisti tedeschi espongono bandierine su auto e camper, e i locali sono affollati di gente sistemata vicino ai grandi televisori, e... gli austriaci tifano Italia! Già dopo il primo gol le bandierine tedesche cominciano a sparire... guarda un po'.

A Villach, dove pensiamo di restare due notti, l'ufficio turistico chiude alle 17 e non alle 18 come altrove, e siamo in ritardo: a

casaccio, troviamo alloggio economico al Krapfenbacher (il fornaio dei krapfen?): il mangiare è discreto ed abbondante, ma la stanza cade a pezzi. La prendiamo allegramente e cerchiamo di non toccare niente...

Al WortherSee andiamo deviando dalla Ciclovía della Drava per una tappa “rinfrescante”. Il campeggio di Auen ha pontili in legno sul lago ad accesso libero per gli ospiti, e pure un ristorantino sulla sponda. Una gentilissima signora che lavora come cameriera viene da noi e ci traduce da cima a fondo in discreto italiano il menu solo in tedesco. Ma non era che ci detestavano?

Alla stazione di Klagenfurt, l'impiegato della biglietteria si premura di spiegarci che il ritorno col treno delle 11 offre due vantaggi: fascia oraria a prezzo ridotto (della metà), bici compresa su carrozza apposita (e la banchina è al livello giusto, quindi nessuna fatica). Nessun cambio né a Villach né a Spittal. E' treno solo austriaco, cioè termina a Sillian, poco prima del confine. Nonostante qualche protesta di Giorgio, decido che approfitteremo per un dignitoso e orgoglioso rientro in bici negli ultimi 25 km, con nuova sosta alla Loacker.

Infine una annotazione importantissima



*Nella pagina a fianco: riposo in Carinzia
In questa pagina: Dolomiti di Lienz e sosta in Val Pusteria*

sul comportamento sulla strada: ci siamo sentiti più volte perfino in imbarazzo quando, viaggiando sulle ciclabili presenti quasi ovunque sui nostri itinerari, anche cittadini, prima ancora di arrivare ad un attraversamento e talvolta addirittura mentre ci fermavamo per consultare la mappa, vedevamo gli automobilisti già rallentare e fermarsi a vedere se per caso avremmo attraversato... A volte ci siamo premurati di ringraziare facendo cenno di proseguire, perché ancora non avevamo deciso dove andare. Proprio come in Italia.

Qualche giorno dopo Giorgio mi dirà: “Grazie papà per questa bellissima vacanza che abbiamo fatto”. Il regalo più bello.

Le nostre giornate

- La mattina, dopo una buona colazione attorno alle 8, visita della località dove ci troviamo
- Verso le 11-12, acquisto del pranzo al sacco e rifornimento d'acqua e di... tavolette di cioccolata
- Poi partenza e prima ora e mezza di pedalata
- Pranzo al sacco e pausa, di solito nei tavoli o punti presenti lungo il percorso
- Seconda parte della pedalata, per arrivare alla successiva località verso le 16:30
- Ufficio turistico per farci consigliare un "accomodamento"; spesso già telefonano per annunciare l'arrivo
- Doccia immediata! (abbiamo avuto sempre sole e caldo...) per poi raggiungere un locale per una buona e variata cena, nei paraggi, e passeggiatina
- Ritorno, telefonate a casa e sonno ristoratore.

Le nostre tappe (40-50 km ciascuna)

- Dobbiaco - Lienz (pernottamento in Gasthof)
- Lienz - Berg (Gasthof)
- Berg - Spittal (tranquillo campeggio in riva alla Drava)
- Spittal - Villach (2 pernottamenti in Gasthof)
- Villach - WortherSee (campeggio)
- WortherSee - Klagenfurt (2 pernottamenti in Gasthof)
- Ritorno in treno fino a Sillian rientro a Dobbiaco in bici

Hello Vietnam!



CICLOVIAGGIO IMPEGNATIVO MA ALLEGRO IN UNA TERRA ESOTICA DOMINATA DAL FRASTUONO DEI CENTRI URBANI E DALLA SERENITÀ DELLA CAMPAGNA

Testo e foto di Stefano Valbusa

Venerdì 5 ottobre 2012: finalmente si parte! Siamo in cinque: Stefano e Ada, Marinella Enrica e Sara, gruppo prevalentemente femminile, non ci conosciamo tutti bene ma già da subito ci affiatiamo divenendo un gruppo allegro e tosto! Avevamo già concordato con il proprietario dell'hotel che ci venisse a prendere in aeroporto con un pulmino, in modo da

rimontare le nostre biciclette tranquillamente... nelle nostre stanze! Hanoi è una città con un clima caldo-umido ma soprattutto molto caotica. Il traffico è costituito quasi esclusivamente da motorini sui quali fanno ogni cosa: dormono, mangiano, conversano. Mentre si destreggiano nel traffico, ci trasportano di tutto e in tali quantità da far invidia ad

un furgone dei traslochi... e ovviamente, suonano! Per i vietnamiti, infatti, è essenziale suonare il clacson, prima di sorpassare, durante il sorpasso e anche dopo; a questi avvisi, ovviamente rispondono in coro anche gli altri, in una continua cacofonia di rumori.

Dopo una giornata trascorsa a visitare il Tempio della letteratura, la millenaria Pagoda ad una colonna, il mausoleo di Ho Chi Minh ed esserci ambientati nei loro mercati è arrivato finalmente il momento di salire in sella alle nostre pesantissime biciclette e di immergerci nel fiume di motorini per raggiungere la stazione dei treni.

Viaggiamo tutta la notte in cuccetta per arrivare l'indomani a Sapa (velocità media 40 km/h!) nel Vietnam Nord-occidentale al confine con la Cina, la regione più montuosa e spettacolare del Paese con fertili valli fluviali cosparse di villaggi delle tribù di montagna. Questa regione è la roccaforte delle minoranze etniche del Paese, dove è possibile ammirare l'abilità delle donne nel ricamare con sgargianti fili colorati i propri vestiti.

Spinti dall'entusiasmo il primo giorno pedaliamo per ben 110 km, con buona parte di sterrato, attraversando due passi



(2.000 m e 1.200 m) in mezzo a montagne ricoperte da una vegetazione intricata e selvaggia, piantagioni di caffè, di frutta e le meravigliose coltivazioni terrazzate di riso che scolpiscono i versanti delle montagne.

Gli imprevisti non mancano, per ben 2 volte è scoppiato il copertone ad una nostra bici opportunamente riparato e cucito minuziosamente dal nostro meccanico di fiducia Stefano detto anche 'Mc Gyver'.

Anche i caldi giorni seguenti ci hanno regalato continue emozioni ad ammirare paesaggi ed i contadini al loro duro lavoro nei campi di riso; abbiamo assistito alla mietitura del riso, eseguita completamente a mano da uomini e donne con i loro inconfondibili cappelli conici.

Stupende pedalate segnate da grandi impolverate e da providenziali sorgenti rinfrescanti.

La morfologia del Vietnam con i suoi frequenti saliscendi ci è rimasta scolpita nelle nostre menti e nelle nostre gambe.

Lungo il percorso, spesso ci fermavamo nei mercati dei vari paesi per acquistare la prelibata frutta tropicale: anguria, rambutan, bergamotto, arance verdi, passion-fruit, ananas, banane, mandaranci, dragon-fruit, durian e jak fruit...

Terminata la prima parte del viaggio, un anello nella parte nord del Vietnam, rientriamo ad Hanoi percorrendo l'ultimo tratto in autobus dopo aver caricato le bici sul tetto.

Riprendiamo il treno, per raggiungere Danang nella regione centrale, ma un equivoco con la Compagnia Ferroviaria rischia di non farci caricare le bici... Dopo una faticosa trattativa fatta di gesti e qualche parola in inglese, riusciamo a caricare le bici, completamente smontate, all'interno della nostra cabina e le legghiamo alle sponde del letto.

Pedalando negli Altopiani Centrali, prima lungo il noto Sentiero di Ho Chi



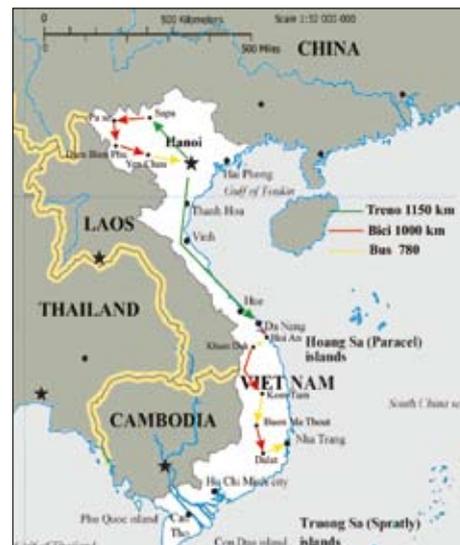
Nelle pagine: belle immagini della terra vietnamita

Minh e poi nella zona del Dac Lac, rimaniamo affascinati da cascate e laghi con le caratteristiche case galleggianti dei pescatori, dalle coltivazioni di riso e caffè e le scene di vita agreste. Raggiungiamo poi Dalat, la "Petit Paris" del Vietnam e la Città dell'Eterna Primavera, caratterizzata da un'architettura in stile coloniale e da aziende agricole piene di fragole e fiori... anziché di riso.

Il nostro viaggio termina nella turistica Nha Trang dalle ampie spiagge che si allungano per chilometri in acque cristalline costellate di isolette, dove ci siamo regaliamo qualche giorno di completo relax.

Abbiamo conosciuto un popolo ospitale, sereno e cortese che nonostante le difficoltà della lingua (in pochi conoscono l'inglese) si è dimostrato sempre alla ricerca di una relazione, il più delle volte riconducibile ad un gioco dei mimi!

Indelebili nelle nostre menti rimangono i sorrisi e i saluti 'Hello' dei molti bambini incontrati lungo le strade, nei villaggi, all'uscita della scuola che con le loro sgargianti divise ed il loro entusiasmo non hanno esitato ad allungarci la mano per "battere un cinque" al nostro passaggio e che spesso ci hanno accompagnato per alcuni tratti con le loro biciclette simulando delle piccole sfide.



La mappa del percorso

SCHEDA DI VIAGGIO

Periodo: da venerdì 5 ottobre a sabato 27 ottobre 2012

Partecipanti: Stefano Valbusa, Ada Zaccaron, Marinella Dal Negro, Enrica Sartori, Sara Ugolini

Territorio: Vietnam nord-occidentale e centrale

Difficoltà: impegnativo, montagnoso con molte salite e tratti di sterrato

Viabilità: Molto traffico nelle città (fiume di motorini) il restante tutto su strade poco trafficate

Percorso in bicicletta: 1.000 km in 12 tappe.

Dislivello totale: 7.500 m. In treno: 1.150 km. In autobus: 780 km.

Località sede di tappa:

Anello nel Nord-Ovest: Hanoi, Sa Pa, Pa So, Muong Lai, Dien Bien Phu, Tuan Giao, Son La, Yen Chau.

Altipiani centrali: Danang, Hoi An, Phouc Son, Plei Kan, Kontum, Buon Ma Thuot, Lak Lake, Dalat, Nha Trang.

Condizioni climatiche: caldo umido 28-32 °C. Umidità 80-90%, qualche rovescio lungo la costa

Alloggi: alberghetti (8-12 € a camera)

Superficie e popolazione: 329.500 Kmq 10% in più dell'Italia, 86 milioni con 8 minoranze etniche

Religione: Buddismo, Confucianesimo, Taoismo, Musulmana, Caodaista, Cattolici circa 9%

Lingua: vietnamita e... pochissimo inglese

Pil pro capite: circa 2.000 euro

Disponibili sempre per eventuali informazioni: valbusastefano@gmail.com



A Berlino piove (quasi) sempre

ITINERARIO DA BERLINO A DRESDA ATTRAVERSO I LUOGHI CHE HANNO FATTO LA STORIA DELL'EUROPA CONTEMPORANEA



Testo di Stefano Cieno - foto di Franco Anderloni

“A Berlino piove sempre”. Così avvertivano i nostri amici, esperti viaggiatori. Lasciamo volentieri il caldo torrido delle nostre zone e con un comodo volo aereo arriviamo a Berlino in meno di 2 ore.

E' ferragosto, non piove e l'aria è piacevolmente fresca. Resterà così ancora per un paio di giorni, poi il caldo si farà sentire, come del resto un po' ovunque quest'anno. Per noi che ci spostiamo in bicicletta è la situazione ideale, ma per precauzione teniamo sempre nelle borse, impermeabili e vestiti pesanti.

A due passi dalla modernissima stazione centrale dei treni, un giovane ciclo noleggiatore vestito come un artigiano d'altri tempi, ci prepara delle ottime city bike equipaggiate (incredibile) con borse Ortlieb a sgancio rapido. Ma non partiamo subito, Berlino è intrigante, vuole anticiparci quello che vedremo con calma alla fine del giro: grandi parchi, palazzi austeri accanto a costruzioni avveniristiche e musei molto interessanti. Tutto è raggiungibile da un efficiente sistema di trasporti e da una rete di 900 km di piste ciclabili. Ogni luogo o palazzo è carico di storia come il Reichstag, la Porta di Brandeburgo o il monu-

mento agli ebrei sterminati negli anni '30 e '40. E anche di storia recente: sono passati poco più di vent'anni ma la città non si è ancora dimenticata della sua divisione. I segni per terra dove sorgeva il tristemente famoso “Muro” e alcuni resti ancora in piedi, sembrano ferite mai rimarginate sul volto di questa splendida città.

La nostra ciclo-vacanza inizia dalla ciclabile Berlino - Hannover (Radweg 1).

Una breve deviazione a Spandau ci permette di ammirare la sua storica fortezza, oggi museo. Uscendo dalla cittadina, scegliamo una ciclabile che costeggia il fiume Havel e ci avvicina alle rive del lago di



Wannsee. Aprofittiamo di un passaggio in traghetto per spostarci sull'altra sponda. Poi, di nuovo in bici, in una decina di Km siamo a Potsdam. Qui, nel luglio del '45, nel castello di Cecilienhoh, si riunirono i leader delle potenze vincitrici per accordarsi sulla gestione del dopo-guerra. E' d'obbligo, fuori della città murata, la visita dello Schloss Sanssouchi: una serie di sontuose residenze settecentesche, appartenute all'imperatore Federico il Grande, immerse in un grande parco che visitiamo in sella alle nostre bici.

Mentre ci allontaniamo dalla regione di Berlino, dedicandole un arrivederci a presto, un incontro inaspettato: due ragazzi, ciclo-viaggiatori come noi e nostri vicini di casa, incrociati su una pista ciclabile a mille km da Verona. È una festa, con scambio di impressioni e foto ricordo. Dopo gli auguri di buon proseguimento, riprendiamo il viaggio con la sensazione che l'incontro sia stato di buon auspicio. Siamo ora nel Brandenburg: campi coltivati a perdita d'occhio segnati da qualche rara costruzione rurale. Da lontano si profilano le sagome di imponenti chiese. Stiamo per raggiungere Wittenberg.



La cittadina, a cui è stato aggiunto il prefisso di Lutherstadt, deve infatti la sua fama a Martin Lutero, che insegnava filosofia all'università. Nel 1517 enunciò le sue 95 tesi. E nel luogo esatto, a ricordo, dimora ancora una quercia secolare. Sarà la tappa più lunga: 105 km per il primo approccio con l'Elba, il placido fiume che ci accompagnerà fino a Dresda.



Ora la ciclabile si fa più sinuosa: è l'Elba a condurre il gioco invitandoci a passare da una sponda all'altra attraverso un servizio offerto da numerose ed efficienti chiatte.

Arriviamo a Torgau, dove nel 1945 avvenne lo storico incontro tra le truppe alleate e l'esercito russo, premessa della fine della guerra, mentre le truppe tedesche erano in ritirata. A ricordo uno spartano monumento che non restituisce importanza all'avvenimento. Passiamo da Meissen dominata da un imponente castello, le sue porcellane sono famose in tutto il mondo.

Infine Dresda. Il primo sentimento è di incredulità. Il pensiero va ancora alla Seconda guerra mondiale. Se la storia non fosse stata scritta sui testi e scolpita nella memoria dei vecchi e se non ci fossero le foto a testimoniare, non si crederebbe alla completa ricostruzione dopo le devastanti distruzioni dei bombardamenti aerei. Il colpo d'occhio incanta per l'accostamento tra sontuosi palazzi, campanili svettanti e belle piazze. Ovunque si trovano ristoranti romantici e, affacciata sull'Elba la



bruhsche terrasse“, la terrazza d'Europa. Nel quartiere Neustadt visitiamo il Kunsthof Passage: una serie di curiosi cortili che si ispirano alle opere di famosi artisti tra cui Gaudi. Un po' defilata ma non meno interessante è "Pfund's Molkerei" "la più bella latteria del mondo dichiarata dall'Unesco "patrimonio dell'umanità". Restiamo a Dresda due giorni e poi, su un comodo treno regionale torniamo a Berlino. Con nostra sorpresa, il treno, alla periferia della capitale, diventa praticamente



Le Tappe

1^a tappa 13 agosto
Berlino - Postdam 43 Km

2^a tappa 14 agosto
Postdam - Wittenberg 105 Km

3^a tappa 15 agosto
Wittenberg - Torgau 74 Km

4^a tappa 16 agosto
Torgau - Dresda 100 Km

5^a tappa 17 agosto
Dresda (dintorni) 49 Km

un Metrò di superficie fermanosi in tutte le stazioni. Un'idea semplice da adottare anche da noi....

L'ultimo giorno a Berlino è intensissimo, ci concediamo una visita al Museo di Pergamo e poi ci immergiamo nella città. Efficienti metrò superficiali e sotterranei ci portano in pochi minuti nei luoghi più suggestivi al modico prezzo di 4 euro al giorno. La Porta di Brandeburgo e Alexanderplatz sono d'obbligo. Avveniristico il nuovo palazzo della Sony, imponente e tecnologica la Berlin Hauptbahnhof.

Abbiamo prenotato, ancora prima di partire, una visita al parlamento, il Bundestag. All'esterno un palazzo austero del periodo imperiale; all'interno un'architettura moderna e sobria allo stesso tempo con studiato uso del vetro-cemento. Un inno alla democrazia e alla trasparenza. In un angolo il suggestivo "regalo" lasciato dai russi giunti per primi nel '45 a Berlino: le scritte sui muri dei soldati semplici dell'armata rossa: imprecazioni contro la guerra e voglia di tornare a casa, il vero sentimento di ragazzi di vent'anni o poco più.

Nella pagina a fianco: la partenza da Berlino e l'incontro casuale con i vicini di casa.

In questa pagina: attraversamento del fiume Elba, scala a chiocciola a Torgau e due belle immagini di Dresda





L'unione fa la... pista

AL VIA IL PROGETTO PER UN PERCORSO NATURALISTICO ALL'INTERNO DEL CORRIDOIO ECOLOGICO DEL FIUME TARTARO

Testo e foto di Alberto Bonfante

Il Tartaro, il fiume che da sempre ha fatto la storia di Isola della Scala, "isola" appunto che si innalzava dalle paludi di questo corso d'acqua, è riuscito ancora una volta a focalizzare su di sé l'attenzione

di enti ed associazioni, che si sono date appuntamento lo scorso novembre intorno al progetto del "Corridoio ecologico del fiume Tartaro". Di cosa si tratta? "Lo scopo – spiega Alberto Totolo, responsa-

bile del Comitato per la valorizzazione del territorio all'interno della Pro Loco di Isola della Scala – è di rendere fruibili gli argini di questo fiume, cioè percorribili a piedi, in bicicletta o a cavallo, nell'ambito di un progetto naturalistico rivolto sia ai concittadini che ai turisti". Ad un primo incontro – oltre a noi di "Isolainbici" – erano presenti rappresentanti di WWF, Fontanil, Gruppo Ippico Isolano, Gruppo podistico AVIS, le Pro Loco di numerosi comuni limitrofi, il Presidente del Consorzio delle Pro Loco "le Risorgive", e mi scuso se dimentico qualcuno.

E' stato sottolineato che un "corridoio ecologico" è un luogo dove la fanno da padroni animali e piante e dove l'uomo è un fattore di disturbo; quindi: rigore ambientalistico nella realizzazione del progetto, niente asfalto né cemento, rigore nella fruizione dei percorsi, in pratica





avvicinarsi alla natura con rispetto. Ne è uscito un documento, sottoscritto da tutti, indirizzato al Sindaco di Isola della Scala, nel quale si chiede una serie di azioni concrete, tra cui ottenere le necessarie autorizzazioni al transito, collaborare con il Consorzio di Bonifica all'alberatura degli argini e alla realizzazione di due ponti ciclopedonali, dotare il percorso di segnaletica.

In questo progetto si inserisce anche il programma di rimboschimento di parte del territorio isolano; è già al lavoro un'apposita commissione, della quale fanno parte rappresentanti di Amministrazione comunale, Consorzio di bonifica e G.A.L., allo scopo di ottenere i fondi per raddoppiare rispetto all'esistente la superficie boschiva, in buona parte appunto lungo il corridoio del Tartaro. Insomma, qualcosa si sta muovendo sul serio per restituire alla natura un po' di

quel tanto che le abbiamo tolto.

Anche se con qualche difficoltà l'argine sinistro del fiume è tuttavia già percorribile per circa sei chilometri, dal molino della Giarella, luogo suggestivo dove vi confluisce il Piganzo - altro fiume di risorgiva - fino al molino di Pellegrina; alcuni amici Adb di Verona l'hanno già fatto e sono rimasti emozionati per la bellezza, i colori e la tranquillità del paesaggio; nulla a che vedere con il mitico Tartaro, dove Zeus aveva fatto sprofondare i Titani, padri degli dei dell'Olimpo: una voragine buia, talmente profonda che lasciandovi cadere un'incudine, questa avrebbe impiegato nove giorni e nove notti per toccarne il fondo (Esiodo, VII sec. a.C.).

Forse il nostro placido fiume è stato chiamato così dagli antichi, che lo vedevano sgorgare dalle profondità della terra nella pianura di Povegliano.

Il suo corso ha subito innumerevoli mo-

dificazioni nel corso dei secoli, sia a causa di eventi naturali - le famose "rotte" - che ad opera dell'uomo, con massicci interventi di bonifica, certamente utili per l'agricoltura e la lotta alla malaria, un po' meno utili per l'ecosistema; ci restano da ammirare e preservare per il futuro le paludi di Pellegrina e quella del Busatello; e chissà se un giorno - realizzata una ciclo-pista lungo l'intero corso del Tartaro-Canal Bianco - potremo partire in bici dalla risorgiva di Povegliano ed arrivare al mare, restando sempre nella costituenda Provincia di Verona-Rovigo, che un autorevole dirigente della nostra Associazione ha proposto di chiamare "Tartaria".

Nella pagina a fianco: bici in sosta lungo il fiume. In questa pagina dall'alto: confluenza del Piganzo nel Tartaro al molino della Giarella; veduta dalla pista ciclabile di Montalto a Nogara; torre scaligera a guardia del fiume; la palude della Pellegrina.



Tempo di bilanci e... di prospettive



ANNO POSITIVO PER ROVIGO CHE SI PREPARA AL 2013 CON UN CALENDARIO RICCO DI INIZIATIVE

Testo e foto di Sandro Burgato

Il 2012 se n'è andato ed è stato un anno molto intenso, ricco di soddisfazioni per la nostra associazione. La prima riguarda l'aver quasi raddoppiato il numero dei soci rispetto all'anno precedente, 128 per la precisione. La seconda l'aver centrato, per il secondo anno consecutivo, il riconoscimento di progetti portati avanti con orgoglio e dedizione dai nostri consiglieri "meccanici" Antonio Gambato e Mauro Padoan come la ciclofficina presso la Formichina in collaborazione con Arci solidarietà per insegnare un mestiere a persone in difficoltà.

Questa esperienza ha ricevuto menzione speciale allo scorso premio IMPATTO ZERO di Padova.

Un altro premio alla scuola Edmondo De Amicis per il concorso di Italia Nostra per il percorso "Le vie dello zucchero" in collaborazione con gli AdB sull'archeologia industriale del nostro territorio.

Ringrazio, a nome mio e del Presidente Luca Dall'Ara, il Direttivo per l'impegno profuso e auguro a tutti di iniziare il 2013

con rinnovato entusiasmo.

Un ringraziamento speciale va agli Amici della Bicicletta di Verona, al loro presidente ed ai suoi collaboratori, molti dei quali conosco personalmente, per l'ospitalità su Ruotalibera.

Di seguito il programma dell'attività dell'associazione che, al momento di leggere, sarà definitivo ma nuovi progetti sono in cantiere che sveleremo strada facendo anzi "pista facendo"... naturalmente ciclabile.

In questa pagina e a fianco: foto di gruppo delle gite fatte nel 2012



**GENNAIO/
FEBBRAIO**

Terza rassegna "BICINEMA" 3 Proiezioni a tema bicicletta a cura dell'Associazione "CINEGAP".
Weekend di promozione in piazza

MARZO

DOMENICA 10 Nell'ambito del circuito città d'arte gita a Reggio Emilia (pulman+bici)
SABATO 23 DOMENICA 24 Tradizionali uscite con il FAI per le giornate di visita ai monumenti aperti

APRILE

LUNEDI 1 Giornata nazionale BICINTRENO (Bici gratis)
DOMENICA 7 BIKE & BOAT Gita promozionale nel Delta del Po per la promozione dei percorsi bici-barca in collaborazione con Cacciatori navigazione.
DOMENICA 14 Accoglienza e accompagnamento di gruppo Fiab Verona con Itinerario in Alto Polesine.
SABATO 27 e DOMENICA 28 Tradizionale appuntamento con "PARCO IN BICI" con la Proloco di Porto Tolle.
DOMENICA 28 Grande manifestazione del movimento SALVAICICLISTI a Milano

MAGGIO

DOMENICA 5 Manifestazione regionale di promozione dell'itinerario Adige Po (Lendinara-Fratta-Polesella) con delegazioni Fiab Veneto e Fiab Rovigo.
DOMENICA 5 Mercatino dei ragazzi 3^a edizione quartiere San Pio x Rovigo.
Promozione Fiab e breve bicicletta fuori porta.
DOMENICA 12 Bimbibici 2013 consueta manifestazione istituzionale Fiab con i Bambini.
DOMENICA 19 Gita in collaborazione con AVIS. In bici seguendo le strade del nostro grande cuore.
DOMENICA 26 Gita a Modena-Vignola (pullman+bici) in occasione della festa della ciliegia.

GIUGNO

DOMENICA 2 BICITALIADAY consueta pedalata sui percorsi nazionali Fiab.
DOMENICA 9 BICINFATTORIA Ritorna la pedalata alla scoperta delle aziende agricole del Polesine.
SABATO 15 SINDACO 2013 Manifestazione di sensibilizzazione della giunta comunale sui temi della mobilità in collaborazione con le associazioni della città.
Da GIOVEDI a DOMENICA (20-21-22-23) CICLORADUNO NAZIONALE CIRCUITO CITTÀ D'ARTE.
DOMENICA 23 GIRASILE Gita in pullman+bici da Treviso a Casale sul Sile sull'itinerario REV regionale.

LUGLIO

Da GIOVEDI 18 a DOMENICA 21 CICLOVIA ALPE ADRIA
4 giorni lungo gli itinerari transfrontalieri tra ITALIA-AUSTRIA-SLOVENIA.

AGOSTO

I VENERDI di agosto (2-9-16-23-30) Tradizionali pedalate a tema sotto le stelle.
Da VENERDI 16 a MARTEDI 20 Gita sul LAGO DI COSTANZA pullman+bici.

SETTEMBRE

DOMENICA 8 Gita al museo della giostra di Bergantino.
SETTIMANA DELLA MOBILITÀ (16-22) Iniziative varie.

OTTOBRE

DOMENICA 6 Gita nei luoghi della BASSA ROMAGNA.
DOMENICA 20 LE VIE DELLO ZUCCHERO

NOVEMBRE

I GIOVEDI della BICI RACCONTATA (7-14-21-28).

DICEMBRE

SABATO 14 ASSEMBLEA E CENA SOCIALE.

Attività Sociale 2013



Una solidarietà concreta

di Bepo Merlin



Abbiamo vissuto tutti con grande partecipazione e commozione la triste storia del terremoto nelle zone a noi prossime dell'Emilia e del basso mantovano. Ogni tanto, a dire il vero, mi sembra ancora di sentire la casa tremare come allora. Ma è colpa dell'artrosi cervicale.

Quando accadde, la primavera scorsa, ci fu una gara di solidarietà immediata, quasi sempre efficace ed efficiente, a volte un po' strampalata. Ci fu chi propose di mandare biciclette ai terremotati. Come a dire: regaliamo ghiaccioli agli Esquimesi.

La Fiab rinunciò al suo Cicloraduno nazionale, che doveva svolgersi proprio in quelle terre. Contemporaneamente si pose il problema di come aiutare quelle popolazioni.

Il presidente Dalla Venezia, chiese che fosse un gesto di solidarietà coerente con i nostri scopi sociali e di sicura consistenza.

Ci rivolgemmo, quindi, alle nostre associazioni locali per avere suggerimenti e proprio da Modena, la provincia più colpita, l'esperienza di Giorgio Castelli, presidente (veronese) della Fiab locale, e l'intraprendenza di Tiziano Ruffilli, consulente del Circuito delle Città d'arte della Pianura Padana, è venuta la risposta più convincente.

Venerdì 30 novembre, a Modena, abbiamo presentato il progetto "Biciclette a Fiumi", sostenuto dalla Fiab con Città d'arte e Provincia di Modena, che ha come testimonia d'eccezione il giornalista Vittorio Zucconi, modenese e direttore di Radio Capital.

L'obiettivo è raccogliere tanti fondi (un milione di euro?!) per realizzare un circuito di percorsi ciclabili che unisca le zone colpite dal terremoto e le metta in

comunicazione con le grandi reti ciclabili Eurovelo e Bicalia. Sarà un aiuto concreto alla rinascita economica di quella terra così duramente colpita.

Un aiuto come piace a noi: ecosolidale e sostenibile in un settore di sicuro avvenire. Le modalità di raccolta dei fondi saranno le più disparate: dalle iniziative delle Associazioni Fiab locali, a quelle dei comuni delle Città d'Arte, ai contributi di aziende e privati.

Pensiamo anche di attivare un numero speciale per SMS di solidarietà (2 euro a messaggio) e apriremo anche un CC bancario dedicato.

Per rendere l'iniziativa più credibile, abbiamo anche deciso di confermare anche per quest'anno il Cicloraduno Nazionale Fiab da Piacenza a Modena, con puntate nelle terre colpite dal sisma.

Per saperne di più e contribuire vai sul sito www.fiab-onlus.it.

Presentazione a Modena del progetto "Biciclette a Fiumi"



Cierre Gruppo Editoriale

via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

Cierre Grafica

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

Cierre Edizioni

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

Cierrevecchi distribuzioni editoriali

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

www.cierrenet.it



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%