

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

Amici della Bicicletta per una città possibile di Verona - Onlus

NUOVO CODICE DELLA STRADA

LA PROPOSTA DI REVISIONE ANCI PROMETTE
DI MIGLIORARE LA VITA AI CICLISTI



INIZIATIVE ADB
LA NUOVA RILEVAZIONE
"CICLISTA ILLUMINATO"

ASSEMBLEA ANNUALE
CONSUNTIVO 2013
PROGRAMMA 2014

EVENTO RUOTA LIBERA
PREMIAZIONI SOCI
"RICOMINCIAMO DA UNA FESTA"

MOBILITÀ
LA CITTÀ STUDIATA
CON I CITTADINI

BICI NEL MONDO
VEDI NAPOLI E POI...
SEOUL

RACCONTI DI VIAGGIO
- ALSAZIA
- APPENNINO MODENESE

IL PUNTO	CICLOTURISMO	BICI DENUNCIA
3 Programma 2014	12 Intervista al Vicesindaco di Dolcè	19 Nuovi orari treni
4 Consuntivo 2013	13 Rivoli e la pista promiscua	20 BICI NEL MONDO - Seoul
INIZIATIVE AdB	ISOLA IN BICI	RACCONTI DI VIAGGIO
5 Ciclisti (poco) illuminati	14 Mafia e ladri di biciclette?	22 Giro d'Italia lungo le coste
INIZIATIVE FIAB	15 AdB ROVIGO - Piano della mobilità	24 Alsazia
6 Proposte nuovo codice della strada	16 AGENDA 2014	26 Appennino Modenese
7 Come può cambiare la città	CIBO DA VIAGGIO	28 RACCONTI DI VIAGGIO - Armenia
MOBILITA'	17 Zuppa corroborante di aglio	30 BICI DENUNCIA - Alberi Arsenale
8 La città studiata con i cittadini	MOBILITA'	32 EL CANTON DEL BEPO
VITA ASSOCIATIVA	17 Rettifica ciclabile Montorio	
10 Ricominciamo da una festa	18 ENIGMISTICA	
11 Serata Project Financing		

Gli Amici della Bicicletta aderiscono a:

FIAB: (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

ECF: (European Cyclists Federation)



European Cyclists Federation

Indirizzo e orari sede

Amici della Bicicletta onlus - Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona
Lunedì - Mercoledì - Venerdì: ore 16.00-19.00 - Tel./Fax: 045 8004443

Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus, come?

- Vieni in sede: Piazza S.Spirito, 13 oppure
- Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
 - ♦ cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA Piazza S.Spirito, 13 - 37122 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 - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: IT83 O 05034 11703 000000037232

Adesioni 2014

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

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello

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

Composizione:
Martina Brighenti (martina.brighenti@gmail.com)

Foto di copertina:
tratta dall'archivio dell'Associazione

Hanno collaborato:
Francesco Avesani, Alberto Bonfante, Manuela
Ciccone, Laura Costantini, Luigia Pignatti, Melissa
Merlin, Gaetano Parise, Adalberto Minazzi, Paolo
Pigozzi, Paola Mosconi, Marco Cazzavillan

Raccolta pubblicitaria:
Luciano Damiani
Utilizzazione libera dei testi citando la fonte

Stampa:
CIERRE Grafica s.c. a r.l.
Caselle di Sommacampagna - Verona
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985
Tiratura 3300 copie stampato su carta ecologica
T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)

Editore: "Amici della Bicicletta - Onlus"
Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona
Tel./Fax: 045 8004443
e-mail: sede@amicidellabicicletta.it
internet: http://www.amicidellabicicletta.it



Programmi 2014

130 eventi in un anno vi sembrano pochi? Sono quelli che troverete nel programma 2014. Ci saranno gite per tutti, facili e impegnative, nei giorni feriali e festivi. Ciclovacanze brevi e lunghe. Iniziative varie. Faremo più banchetti ed iniziative collegate alla FIAB triveneta e nazionale. Novità dell'anno sono le serate che si affiancano ai tradizionali corsi serali. Si parlerà non solo di bici ma anche di altro: salute, paesaggio, proiezioni, musica. Questi eventi si svolgeranno tutti nella nuova sede che speriamo possa diventare sia un luogo di aggregazione serale che un punto di riferimento culturale per soci e simpatizzanti. L'assemblea e le serate di "Viaggiando in bici nel mondo" si terranno in sale della 3^a Circoscrizione zona stadio e Borgo Nuovo. Questo favorirà la partecipazione di chi risiede fuori Verona.

Tutta questa offerta di eventi non piovè dal cielo. Alle spalle c'è il lavoro di tanti volontari, soci come gli altri, che dedicano una quota del loro tempo all'associazione. Questo concetto l'avevo espresso già due anni fa: l'associazione è a tua disposizione tutti i giorni dell'anno, ciascun socio dedichi all'associazione almeno un giorno. Se facciamo così le cose andranno sicuramente sempre meglio.

Per quanto riguarda le prospettive a livello nazionale c'è qualche speranza. Si è creato un gruppo parlamentare trasversale a favore della bici. Inoltre l'ANCI, associazione dei Comuni italiani, spinge per una modifica del Codice della Strada a favore di pedoni e ciclisti. La FIAB è a stretto contatto con entrambi. Anche qui gli esiti dipendono dalla nostra "forza contrattuale". Quanti più tesserati la FIAB avrà tanto più sarà ascoltata. Non basta dire e fare cose giuste, occorre anche essere in tanti. Da qui un caldo invito a rinnovare la tessera. Penso che con i 22 euro di costo non ci siano altre associazioni che offrano: l'assicurazione responsabilità civile verso terzi, una rivista locale ed una nazionale, una bella sede, un programma ricchissimo!

Inoltre il nome FIAB dovrà sempre più imporsi a livello nazionale superando le denominazioni locali delle varie associazioni.

I temi dominanti sia veronesi che nazionali saranno come sempre la salute, la sicurezza dei ciclisti con iniziative dal "Pedala che ti passa" al "Ciclista illuminato". Vogliamo anche sicurezza per le nostre bici. Speriamo che si concretizzino sia il parcheggio custodito in Stazione sia la marcatura delle bici.



Consuntivo 2013

È tempo anche di tirare le somme sull'anno passato. Abbiamo cambiato sede per i motivi che voi tutti sapete. Nei giorni di apertura si nota un calo di presenze forse dovuta alla diversa posizione. Di sera invece la sede ampia e ben riscaldata si rivela un ottimo luogo per gli incontri dei gruppi vacanze.

Abbiamo perso qualche socio, si sentono gli effetti della crisi ed alcune delle sezioni soffrono mentre altre realtà come Isola della Scala sono in piena espansione. Le ciclovacanze vanno sempre bene e sostanzialmente ci consentono di mantenere aperta la sede. Forse si è persa un po' di visibilità ma in primavera siamo stati frenati e condizionati da un tempo veramente ostile.

Rapporti con il Comune: c'è stato qualche disgelo, per la prima volta da anni l'assessore Corsi si è fatto vedere a "S.I.N.D.A.C.O.!" ed anche ci siamo presentati insieme in occasione della conferenza stampa sul progetto della ciclabile di Porta Nuova. Personalmente credo che bisogna sempre confrontarsi con gli amministratori. Resta comunque chiara la marginalità della bici nella visione, ammesso che visione ci sia, della viabilità di questa amministrazione. Anche quando si realizza qualcosa la sensazione è che si dipingano delle strisce per terra senza uno studio di ciò che si va a realizzare e una cura dei dettagli. Per essere chiari nella bicicletta al comune di Verona non ci crede quasi nessuno! E quando non si crede

nelle cose i risultati saranno sempre mediocri. Infatti nella classifica fra 75 città europee sul trasporto pubblico, Verona (L'Arena, 14 dicembre 2013, Indagine Agenzia Europea Ambiente) si colloca al 70° posto, ultima fra le città italiane. Il 65% dei veronesi ha pure affermato di spostarsi preferibilmente con proprio veicolo privato, il 55% in auto e il 10% con il proprio moto, contro il 13% dei parigini e il 19% dei londinesi.

Inutile commentare!

Abbiamo mantenuto la collaborazione con l'Università e il Dipartimento di Prevenzione dell'Ulss 20 e stretto rapporti con un'associazione

come il Lions club Cangrande, segno che anche in ambienti che a noi sembrano distanti c'è una sensibilità verso la salute e la qualità della vita che possiamo condividere.

Alcuni problemi restano irrisolti, l'età media dei soci non cala ma questo forse è un problema anche per la FIAB nazionale. È anche difficile fidelizzare i soci, ogni anno abbiamo un forte numero di soci che si iscrive per la prima volta e non rinnova negli anni successivi.

Credo che non si ricordi a memoria d'uomo un momento in cui la bici goda di maggiore popolarità. Le vendite di bici in 26 Paesi dell'Unione Europea hanno stabilmente superato quelle di auto.

M o l t i s s i m e pubblicità sono legate alla bici come modello positivo, diversi settori della popolazione la stanno riscoprendo per quello che è: un mezzo pratico e salutare, adatto a quasi tutti, per muoversi nell'ambito di qualche chilometro.

Per contro purtroppo molti ciclisti assumono c o m p o r t a m e n t i "indisciplinati".

A parte le luci il cui non uso appare inspiegabile, troppe volte vedo manovre azzardate dei ciclisti sui marciapiedi e nei sensi unici.

Se in qualche caso le infrazioni sono la risposta ad assurde limitazioni (in piazza Cittadella vi è una corsia preferenziale per i bus lunga 20 metri vietata alle bici) spesso molte infrazioni sono gratuite con il risultato di alienarci la simpatia di molti. Cerchiamo almeno noi soci di darci una regolata!

> Abbiamo mantenuto la collaborazione con Università e il Dipartimento di Prevenzione dell'Ulss 20 e stretto rapporti con un' associazione come il Lions club Cangrande, segno che anche in ambienti che a noi sembrano distanti c'è una sensibilità verso la salute e la qualità della vita che possiamo condividere.



CICLISTI (POCO) ILLUMINATI

di **Michele Marcolongo**
Elaborazione dati: **Luciano Lorini**

Ancora troppe le bici in circolazione senza adeguata illuminazione.

Quasi i tre quarti dei ciclisti (il 70%) continuano a circolare di sera per le strade della città privi di una adeguata illuminazione. Quelli in regola con il Codice della Strada, che prescrive le luci (anteriore e posteriore) e i catarifrangenti ai raggi, restano un'esigua minoranza: solo il 6,8%. Unica nota positiva: scende nettamente, dal 58% al 52%, la quota di ciclisti "completamente spenti", cioè privi di qualsiasi dispositivo di illuminazione.

Questo il risultato della nuova rilevazione "Ciclista Illuminato" effettuata dai volontari AdB mercoledì 27 novembre ai quattro varchi della città storica (Ponte Nuovo, Ponte della Vittoria, Viale Piave e Castelvecchio). Una rilevazione che, lo ricordiamo sempre, non vuole avere nessuna pretesa di scientificità ma è senz'altro indicativa di una cattiva abitudine da parte dei ciclisti, da un lato, e della trascuratezza da parte dell'amministrazione dall'altro lato.

Sì, perché il dato 2013 è sostanzialmente in linea con quello degli anni precedenti, ciò a significare che, malgrado i ripetuti appelli al Comune, nel corso del tempo non è intervenuta alcuna azione efficace in grado di arginare un gravissimo fattore di rischio per la sicurezza stradale.

Non chiediamo multe, chiediamo efficaci azioni di sensibilizzazione e di

educazione stradale: moltissimi ciclisti sono inconsapevoli del pericolo a cui vanno incontro viaggiando senza luci. La campagna degli Amici della Bicicletta, con i volantini multilingue, i banchetti, i presidi ai varchi, da sole non bastano. Serve che le istituzioni locali e in particolare il Comune mettano in campo la loro credibilità per correggere i comportamenti scorretti.

> Il dato 2013 è sostanzialmente in linea con quello degli anni precedenti. Oltre il 70% dei ciclisti circola di sera privo di un'adeguata illuminazione

Ecco i dati delle rilevazioni:

Ciclisti contati. I 1.083 passaggi registrati quest'anno sono meno dei 1.383 del novembre 2012 e di più dei 926 del novembre 2011. Tali variazioni sono fortemente legate alle temperature: più sono rigide, meno sono i ciclisti in circolazione.

Uso delle luci. Quasi i tre quarti dei ciclisti (circa 70%) continuano a circolare senza adeguata illuminazione. Un dato pesantissimo, solo parzialmente confortato dalla netta diminuzione di quelli che

viaggiano completamente spenti, passati dal 58% del 2011 al 52% di quest'anno, e dall'aumento di quelli poco illuminati passati invece dal 13,7% al 18% (per "poco illuminati" si intende che usano almeno uno dei quattro dispositivi previsti dal Codice della Strada: luce anteriore, luce posteriore, catarifrangenti ai raggi e casacca alta visibilità). Stabili i ciclisti quasi illuminati, ovvero quelli che usano entrambi le luci ma non i catarifrangenti ai raggi: dal 25,9% al 23,2%. Sempre rispetto al 2011 e 2012 aumentano invece al 6,8% i ciclisti illuminati cioè perfettamente in regola con il Codice della Strada, il quale prescrive entrambe le luci i catarifrangenti ai raggi. Ma è evidente che si parla ancora di un'esigua minoranza. Fra questi una piccola quota di ciclisti illuminatissimi che usano anche la casacca alta visibilità, non obbligatoria in ambito urbano.

Legenda Tabella:

- 1 - Senza luci, catarifrangenti e casacca (non obbligatoria in città)
- 2 - Quasi spenti (solo uno tra luce o catarifrangenti o casacca)
- 3 - Entrambe le luci (ma senza catarifrangenti sui raggi)
- 4 - Luci (entrambe) e catarifrangenti sui raggi (come da Codice)
- 5 - Luci (entrambe), catarifrangenti e casacca (più che in regola!)

TAB1 Ciclista Illuminato: Confronto 2012/2013

		Dati rilevati ai varchi				DIFFERENZE	
		MAR 13.11.2012 (17.30-19.00)		MER 27.11.2013 (17.00-18.30)			
		temperatura: +11°		temperatura: +6°			
		TOTALI		TOTALI			
Totale PASSAGGI		1363		1083			
1	COMPLETAMENTE SPENTI	47,9%	72,6%	52,4%	70,0%	-280	-25,9%
2	POCO ILLUMINATI	24,7%		17,6%		-7,0%	-2,6%
3	QUASI ILLUMINATI	22,7%		23,2%		+0,4%	
4	ILLUMINATI	4,3%	4,7%	5,2%	6,8%	+0,9%	+2,1%
5	ILLUMINATISSIMI	0,4%		1,7%		+1,2%	
Hanno i catarifrangenti sui raggi		11,2%		8,9%		-2,4%	
Hanno la casacca		1,8%		3,3%		+1,5%	



IMMOBILE DA DECENNI, EPPUR SI MUOVE

La bozza di modifica al CdS proposta dai sindaci italiani ●●●●●●●● di **Luciano Lorini**
e **Michele Marcolongo**
rivaluta il ruolo della bici nelle città

Notizia bomba! L'ANCI ha proposto alla Commissione Trasporti del Ministero una bozza di modifica al Codice della Strada che rivaluta sostanzialmente il ruolo della ciclabilità nel contesto urbano, riattribuendole il rispetto e la dignità che sicuramente merita. Un annuncio importante, una svolta decisa verso la modernità. Dalle premesse del documento alle proposte concrete, questa bozza è un vero libro dei sogni per chiunque, come noi, da lungo tempo sta proponendo una visione di città migliore e possibile. Vediamo.

Anzitutto, la dichiarazione sul primato della mobilità sostenibile come principio ispiratore del Codice revisionato, con la massima attenzione sulla salvaguardia della salute e della sicurezza. Conseguentemente, l'affermazione di principio che ricolloca la bicicletta a pieno titolo tra i mezzi di trasporto, con pari dignità. E questo già basterebbe, in quanto è proprio sui principi ispiratori che poggia tutta l'attività legislativa. Ma la bozza va oltre con molte proposte concrete. Tra quelle maggiormente apprezzate da noi ciclisti vi è

senz'altro l'estensione del limite di velocità dei 30 chilometri orari in tutti i centri urbani. Un provvedimento facile, che dovrà evidentemente essere accompagnato da un'adeguata campagna di sensibilizzazione ed educazione del cittadino (si pensi che già tutto il Centro Storico veronese è Zona 30, ma pochissimi la rispettano).

> 30Km/h nei centri urbani, infortunio in itinere, sensi unici eccetto bici le principali novità

Un'altra modifica importante prevede il riconoscimento da parte dell'INAIL dello spostamento casa-lavoro in bici nel caso di infortunio in itinere, un argomento che Fiab propone da molti anni all'attenzione delle Istituzioni. L'introduzione "ufficiale" (alcuni comuni hanno già provveduto in deroga, sull'esempio delle città europee) dei sensi unici "eccetto bici", soddisfa un altro desiderio molto sentito dai ciclisti, che vorrebbero poter decidere liberamente il loro itinerario, fluendo "come l'acqua", lungo il percorso più breve (e veloce).

> Rivoluzione è l'ottica nuova con cui si guarda alla bici, vero cardine della mobilità urbana

Analogamente, la cessazione dell'obbligo di uso della pista ciclabile, consentirà ai ciclisti di scegliere se utilizzarla o meno, togliendo alla pista (specie quando mal progettata o inefficiente) il ruolo di ghetto dove rinchiudere i ciclisti e considerandola

invece null'altro che un'opportunità. Le case avanzate, sono le linee di arresto riservate alle bici davanti alle auto in coda ai semafori negli incroci più trafficati: consentono una più rapida ripartenza al verde (che può essere dedicato e leggermente anticipato) e di non dover respirare le emissioni degli scarichi. Già visto in Europa, è utile, ci piace e costa poco. Due provvedimenti squisitamente normativi sono: la cessazione del diritto di inserire nei regolamenti condominiali il divieto di accesso alle bici nei cortili e negli spazi comuni e lo spostamento dell'onere della prova al soggetto meno vulnerabile, in caso di incidente. Altre due proposte nella stessa bozza di modifica ci lasciano un po' perplessi: le ancora non ben definite previsioni dell'obbligo di costruire corsie ciclabili in continuità sul lato destro delle strade urbane e prevedere parcheggi a spina sulla corsia sinistra sembrano delineare interventi piuttosto complessi, sicuramente costosi e talvolta impossibili, specialmente nei centri storici. Il rischio che le difficoltà possano costituire degli alibi a pensare e realizzare interventi più semplici e sostanziali è concreto. Per i Centri storici abbiamo le Zone 30 e le ZTL, istituiamole e facciamole rispettare, semplicemente.



Collegamenti:

- Cosa cambierà?: <http://www.bikeitalia.it/2013/10/31/verso-il-nuovo-codice-della-strada-cosa-cambiera-per-i-ciclisti/>
- La proposta: <http://www.bikeitalia.it/2013/11/04/il-testo-integrale-della-bozza-anci-con-le-proposte-di-modifica-al-codice-della-strada/>
- Il sito Fiab e #SIC per il riconoscimento dell'infortunio "in itinere": <http://www.bici-initinere.info>

In Rete si fa un gran parlare di questi argomenti e non mancano i punti interrogativi. Fra tutti il principale (la posizione degli scettici): dal momento che l'ANCI è composta dai sindaci dei vari comuni italiani, come mai certe proposte, già concretamente attuabili praticamente ad ogni latitudine, non sono state adottate da parte degli stessi comuni che oggi le propongono a più alto livello? Proviamo a rispondere noi, con una punta di ottimismo, che forse non tutto quanto oggi osserviamo è necessariamente frutto di cattiva volontà o mala fede; spesso si tratta "solamente" di ignoranza o leggerezza. Più semplicemente, guardiamo avanti: c'è un tempo per ogni cosa e forse, qui in Italia, oggi, è arrivato il Tempo della Bici.

Ci passo o non ci passo?

Ecco alcuni esempi pratici di come potrebbe cambiare la viabilità cittadina se le proposte dell'Anci andassero in porto. Partiamo con il senso unico in via Anfiteatro (immagine 1), una strada che molti ciclisti usano per raggiungere Ponte Nuovo attraverso Via Stella in direzione dei quartieri di Nord-Est. Provenendo da Piazza Bra, ad un certo punto, la via è sbarrata da cartelli di divieto di accesso che deviano il ciclista verso Stradone Maffei. Eppure la via sarebbe larga a sufficienza per consentire il controsenso ai ciclisti. A restringere la carreggiata ci sono soltanto il parcheggio motorini sulla destra nella foto (ma ce n'è un altro appena 20 metri prima) e a sinistra l'ampio plateatico del bar all'angolo. Tra l'altro questa disposizione ci dà la cifra delle priorità dei progettisti del Comune di Verona. Si dirà: ma che cosa costa ai ciclisti prendere un percorso alternativo? Facendo due calcoli con Google Maps, si nota che i percorsi alternativi sono molto più lunghi. Quello che

dall'Arena arriva a Ponte Nuovo via Corso Portoni Borsare e Piazza Erbe misura circa 1,1 chilometro. L'altro, che parte sempre dall'Arena e passa da Stradone Maffei e Lungadige Rubele misura 1,2 chilometri. In linea retta, invece, il traguardo dista appena 700 metri. Molti ciclisti, dunque, se ne infischiano del divieto e continuano a passare di lì malgrado i cartelli. Si dice che i ciclisti sono come l'acqua, in quanto scelgono sempre il percorso più breve. Ma certe amministrazioni sono refrattarie come il cocchio...

Moderare non fa rima con scialare

Far rispettare i limiti di velocità sulle strade urbane non è soltanto questione di mettere un cartello di limite e un vigile a fare le multe. Se davvero vogliamo portare a 30 chilometri orari il limite di velocità nei centri urbani, come avviene all'interno delle Ztl, dobbiamo dotarci di armamentario davvero "pesante". Il che naturalmente non vuol dire disseminare la città di dossi killer, ma ridisegnare lo spazio urbano più a misura d'uomo e un po' meno di automobile. L'esperienza ormai accumulata in decenni di interventi nel campo della moderazione del traffico ci insegna a dosare elementi come i dossi artificiali, le rotatorie, la pavimentazione stradale in rilievo, le serpentine e i restringimenti della carreggiata in maniera da accompagnare l'automobilista a moderare naturalmente l'andatura. A volte si tratta di interventi piuttosto onerosi come quello in immagine 2, che è stato realizzato in Borgo Venezia all'incrocio tra via Campagna e via Caliari. Ma non dobbiamo dimenticare che moltiplicare il numero di pedoni e ciclisti (dunque piste ciclabili e aree pedonali) rappresenta di per sé un potente fattore di moderazione del traffico.



1) Via Anfiteatro: ciclista affronta un furgoncino



2) Intervento realizzato all'incrocio tra via Campagna e via Caliari in Borgo Venezia

LA CITTÀ STUDIATA CON I CITTADINI

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) quale processo per la formazione di un Piano Urbano della Mobilità (Sostenibile) efficace. ●●●●● di **Francesco Avesani**

Ingegnere, esperto di mobilità sostenibile

Cos'è la VAS?

Strumento utile o mero adempimento normativo?

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di un piano o di un programma può essere letta come uno strumento di supporto e indirizzamento delle scelte attraverso l'analisi degli impatti, che agisce sia nella fase di costruzione del piano (ex-ante) sia durante e dopo la sua attuazione attraverso un apposito piano di monitoraggio (ex-post). Il percorso della VAS è entrato solo recentemente nelle procedure della pianificazione con la Direttiva 2001/42/CE e il D.Lgs. 152/2006 ma la sua applicazione non è molto diffusa nei settori della mobilità urbana. Generalmente la scelta di accompagnare con la VAS un Piano Urbano della Mobilità è volontaria, e pertanto virtuosa, da parte di un'Amministrazione.

Nella sua interpretazione "letterale", la VAS si occupa di valutare gli effetti delle scelte di progetto sull'ambiente, anche attraverso momenti di partecipazione codificati dalla norma, ma il suo significato può essere esteso ed arricchito fino a rendere la VAS uno strumento per una auto-valutazione di sostenibilità complessiva di un piano, e quindi anche sotto i profili sociale, economico, amministrativo, ecc.

La partecipazione delle consultazioni, delle osservazioni, delle domande e delle risposte in stanze separate può così elevarsi dentro un processo di VAS a vero e proprio ascolto sociale, contributo fattivo al successo del piano nel momento in cui chi vive tutti i giorni la mobilità di una città può evidenziarne le problematiche e può suggerire e discutere le scelte in assemblee pubbliche, gruppi di lavoro, strumenti web, ecc.

Nell'attuale sistema di mobilità "auto-centrico" il diritto di muoversi cozza

con i diritti individuali e collettivi alla salute, alla sicurezza urbana, alla qualità e alla vivibilità dei quartieri. Un buon piano dovrebbe dare ad una città ed ai suoi abitanti l'opportunità consapevole di potersi muovere in modo intelligente riducendo le esternalità negative sull'ambiente e sulla collettività.

La VAS, quando ben fatta, va quindi vista più come un processo utile per dare efficacia, coerenza ed organicità ad un piano che non come un (palloso) adempimento normativo.

La VAS del PUM: il caso del Comune di Rovereto.

Il Comune di Rovereto ha approvato nell'aprile 2013 un PUM, redatto dalla società CAIRE – Urbanistica, interpretato in modo innovativo con un percorso di ascolto sociale e una VAS.

Una delle scelte più discusse anche a livello politico da anni riguarda la realizzazione di una nuova infrastruttura denominata "Tangenziale Ovest" di Rovereto, una sorta di variante all'asse storico della S.S.11 che attraversa la città da nord a sud. Il

progetto in discussione prevederebbe di bypassare completamente la parte centrale dell'abitato di Rovereto dallo svincolo dello stadio a Nord fino alla zona industriale a Sud con la realizzazione di due nuovi ponti sull'Adige e lo spostamento in galleria di un tratto dell'autostrada A22 che verrebbe utilizzato come sede della nuova strada.

L'applicazione della VAS con le valutazioni di una serie di indicatori di natura trasportistica non ha portato a ridimensionare il ruolo della Tangenziale Ovest, da molti inizialmente vista come la possibile panacea dei problemi legati al traffico veicolare di Rovereto, a causa di diversi fattori:

- la reale entità del traffico di attraversamento della città, stimato in un 15-17%;
- l'orizzonte temporale di apertura della nuova infrastruttura (medio-lungo termine) che si è pragmaticamente messo in relazione con il previsto aumento della popolazione e del relativo nuovo traffico veicolare indotto, tale da ridurre i benefici di uno spostamento dei flussi veicolari "all'esterno";
- i costi stimati per la sua realizzazione



(200 milioni di euro?);

- l'inefficienza rispetto ad una riduzione generale dei flussi veicolari (vero obiettivo della mobilità sostenibile, che non è quello di un loro mero spostamento su nuova viabilità!), ottenibile solo attraverso strategie e misure finalizzate al cambiamento della ripartizione modale degli spostamenti (modal split) verso sistemi di trasporto più sostenibili.

La scelta alla fine è stata politica e dettata anche dalla carenza di risorse economiche provinciali, dalla volontà del "non gigantismo" espressa dall'Amministrazione e dalla convinzione di poter attuare nel breve termine politiche efficaci e meno costose per la fluidificazione del traffico veicolare ma anche per la sua riduzione attraverso una promozione forte della mobilità sostenibile, ciclopedonale in primis, una politica di progressiva chiusura del centro storico con un'adeguata strategia per la sosta di attestamento sulla sua cintura, la moderazione del traffico e le isole ambientali.

Pianificare la mobilità' in modo efficace... anche a Verona?

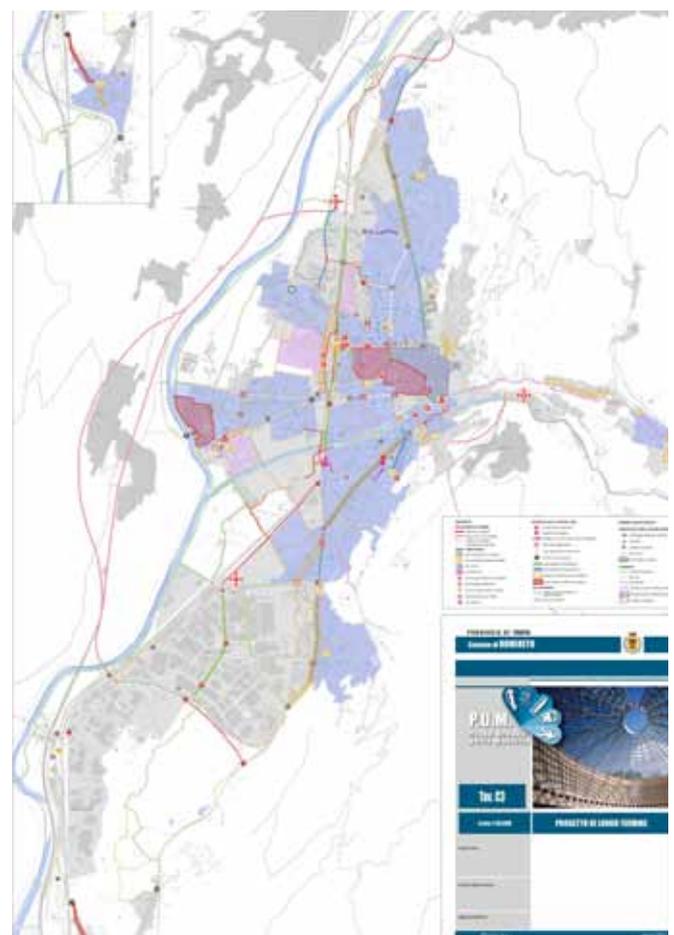
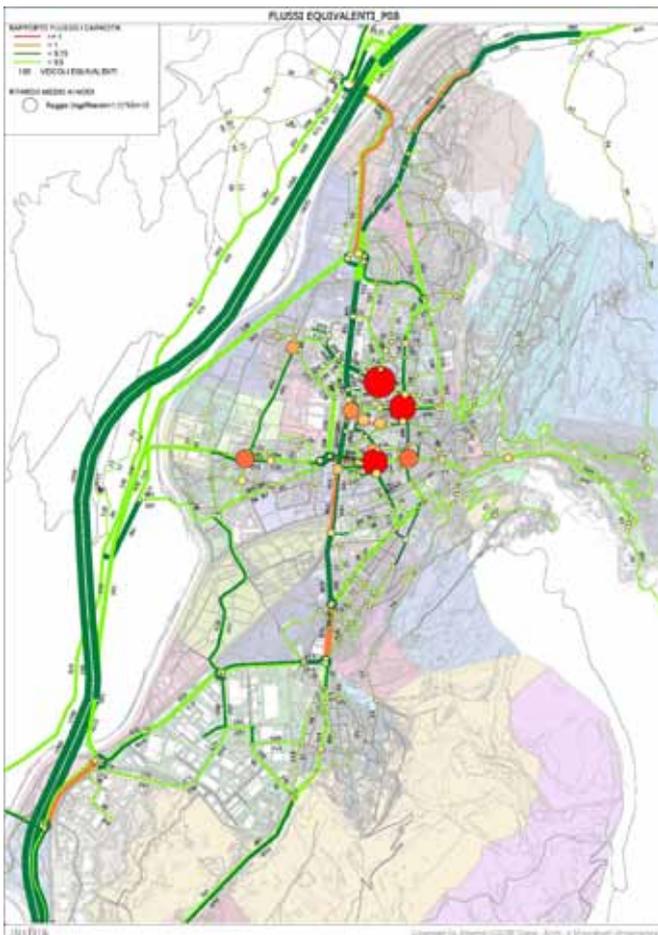
Possono sicuramente essere predisposti ottimi Piani della Mobilità senza relativa VAS. Ciò che conta, oltre ai contenuti, è l'approccio, che dev'essere aperto e partecipativo e non esclusivamente tecnicistico, strategico e lungimirante ma non per questo irrealizzabile o insostenibile economicamente, multidisciplinare e rivolto alla dimensione sociale e ambientale e non prettamente trasportistico. E la VAS, in questo senso, può rappresentare la formalizzazione corretta di questo approccio, in grado di rendere un PUM un piano che possa davvero contribuire efficacemente da un lato allo sviluppo armonico e sostenibile della città dall'altro al bene-stare dei suoi cittadini.

Il Comune di Verona aveva commissionato un Piano Urbano della Mobilità, mai adottato, nei primi anni 2000, i cui contenuti sono stati poi ripresi in parte nella VAS del PAT approvato nel 2006.

Vale la pena ricordare quanto riportato nell'art.77 delle norme del PAT a proposito del PUM: "La verifica sulle concrete condizioni di fattibilità delle previsioni contenute nel PAT, relativamente alle infrastrutture ed ai sistemi di trasporto per la mobilità urbana, è affidato al Piano Urbano della Mobilità (PUM)".

Che non esiste. L'Amministrazione di Verona dovrebbe ritenere intelligente, ancor prima di doveroso e prioritario, dotare la città di un Piano Urbano della Mobilità.

Il nuovo modello di pianificazione della mobilità che si sta imponendo in Europa (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plans) è basato su un approccio partecipativo che coinvolga cittadini e stakeholders, un impegno da parte delle Amministrazioni verso la sostenibilità attraverso politiche integrate, un set di obiettivi e strategie chiari, efficaci e misurabili. Per farlo potrebbe anche invitare a sedersi attorno a un tavolo anche i Comuni di cintura per definire le politiche di area vasta, così come auspica l'Europa promuovendo i SUMP.





Franco Anderloni



Flavio Filini

RICOMINCIAMO DA UNA FESTA! di Bepo Merlin

Il Premio “Amico della Bicicletta” 2013 a Franco Anderloni e Flavio Filini

Le ricorrenze annuali scandiscono il trascorrere degli anni.

Superata la trentina, la nostra Associazione è in piena giovinezza e si avvia con immutata energia verso la maturità. Siamo ancora l'Associazione Fiab più numerosa d'Italia – e questa è già una bella soddisfazione - e anche una delle più attive. Con un certo orgoglio, possiamo anche dire di essere una delle più coese ed organizzate. La nuova sede, spaziosa e funzionale, si presta bene all'organizzazione di incontri, anche nazionali, e di attività culturali e pratiche: dalle serate dedicate al cinema, ai corsi di informatica applicata, agli incontri tra amici che vogliono rivedere le foto della loro ciclovacanza.

Affrontiamo, quindi, il nuovo anno sociale con il giusto clima di attesa per le tante belle novità che ci porterà il 2014 e, per cominciare al meglio, ci siamo trovati il 16 novembre scorso, nella sede della FEVOSS in Piazza Santa Toscana, per la tradizionale Festa di Ruotalibera.

Il clima di festa si respirava fin dal primo pomeriggio: nella sala d'ingresso era in bella mostra il tavolo della segreteria, con le volontarie pronte a ricevere iscrizioni, a vendere i biglietti della sottoscrizione a premi (un successo!) e a ricevere le prenotazioni per il risotto.

Nella saletta attigua, poi, il buon Claudio provvedeva a ordinare e a proiettare i

video delle vacanze che molti soci stavano portando.

Seguitissimo anche lo spazio dedicato ai “racconti a pedali”.

Ma il momento più emozionante, come sempre, è stato quello della consegna del riconoscimento massimo assegnato ogni anno a coloro che si sono particolarmente distinti con la loro opera a favore della diffusione della Bicicletta.

Quest'anno la Fiab di Verona ha assegnato lo splendido fanale a due “Amici della Bicicletta” molto speciali: Franco Anderloni e Flavio Filini.

Il primo è stato l'impaginatore di Ruotalibera per ben sei anni, con una dedizione ammirevole e con disponibilità infinita. Ha promosso la trasformazione della rivista, dapprima aumentando il numero di pagine e poi passando al colore. Un esempio di attaccamento all'associazione.

Il secondo, insegnante, sindacalista è oggi considerato il Dirigente scolastico in bicicletta per eccellenza. Il suo entusiasmo per la bicicletta si traduce in molteplici iniziative, dal premio ai collaboratori che usano la bicicletta per andare al lavoro, alle iniziative rivolte ai ragazzi. Ma, soprattutto, dalla scelta di fare della bicicletta il suo mezzo di trasporto quotidiano.

Dopo la cerimonia, come da tradizione, si è passati alla cena, a base di doppio risotto, innaffiato da ottimo vino.

L'atmosfera, già cordiale e calda, è diventata spumeggiante e chiassosa.

Quando, poi, il sempre più poliedrico e sorprendente Luciano ha alzato il coperchio (chissà se si dice così?) del pianoforte, il salone si è trasformato in un grandioso Karaoke, con decine di ragazze e ragazzi di ogni età che cantavano a squarciagola “C'era un ragazzo che come me...” e “Acqua azzurra, acqua chiaraaaaaa!”, come se gli anni trascorsi non fossero proprio 32, al massimo 3 o 2.

Un autorevole incontro pubblico prova a scopercchiare la pentola del Project Financing

Si chiama Project Financing. Di un nome così importante nessuno potrebbe dubitare. Specialmente se gli amministratori ci raccontano che è “gratis”, o “per il nostro bene”. Ricorda un po’ quando la mamma ci sculacciava: al di là del bruciore, un giorno avremmo capito... Oggi, a distanza di qualche anno dall’avvio dei primi progetti in P.F. cominciamo effettivamente a capire, ma non è esattamente come avremmo immaginato, come ci sarebbe piaciuto e, soprattutto, come ce l’avevano raccontato. I recenti avvenimenti giudiziari sembrano confermare i sospetti.

> Oggi la corruzione, pubblica e privata, è più diffusa e capillare, anche per importi modesti

Di “Appalti pubblici e interessi privati: i mali d’Italia a Verona?” si è parlato il 15 novembre nell’incontro pubblico organizzato dalle associazioni ambientaliste veronesi. In una sala Marani gremita e concentrata in un silenzio sospeso e surreale, l’ex procuratore generale Guido Papalia ha esordito ricordando Tangentopoli e il sistema di corruzione degli anni 80-90: organizzato e capillare, strutturato in modo da alimentare partiti e mediatori con un meccanismo di tangenti “a pioggia”, secondo percentuali rigidamente stabilite, costituiva un aggravio sul sistema in percentuali (circa 30-40%) che a confronto con oggi appaiono modeste. Ma non è solo una questione di quantità. Secondo Alfredo Robledo, procuratore a capo del pool anticorruzione della Procura di Milano, è il sistema stesso ad aver subito una mutazione: «la corruzione, sia pubblica sia privata, è oggi più diffusa, anche per importi modesti. È sempre più difficile perseguire e la Legge (la nuova legge Severino in questo senso presenta molte

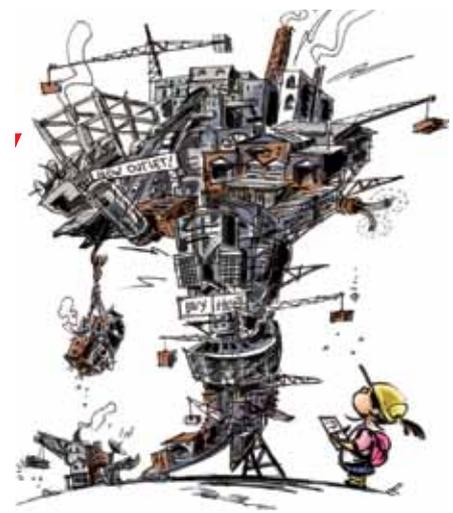
lacune) non sempre è di aiuto». Anche Renzo Mazzaro, giornalista e autore del libro “I padroni del Veneto” (ed. Laterza), ha parlato di un nuovo sistema di potere, accentrato nelle mani di pochi, ben identificabili intermediari. E dopo aver presentato un po’ di conti su alcune delle grandi opere più famose in Veneto (il Mose e i nuovi ospedali veneti), ha concluso castigando gli organi d’informazione che, per connivenza o paura, scelgono il silenzio, evitando di spostare attenzione su questi temi, importantissimi. Perché così facendo «si narcotizza l’idea della corruzione, sostenendo la convinzione che essa non abbia un costo», mentre il costo è drammaticamente alto. L’esperto di appalti pubblici Ivan Cicconi ha confermato, dichiarando senza mezzi termini che «il project financing è una truffa, un’invenzione tutta italiana che non ha riscontri negli altri paesi». Le tipologie di contratto pubblico previste dal nostro ordinamento giuridico, ha spiegato, sono solo due: appalto e concessione. Il P.F. si configura come “concessione su iniziativa privata”, ma si tratta di un contratto drogato in partenza in quanto annulla il ruolo del terzo soggetto, che nella convenzione è il Mercato, il cui ruolo è quello di chiudere la partita nei confronti del concessionario. Un appalto mascherato, quindi, che però sfugge alle regole che dovrebbero normarlo. Nel P.F. l’impegno del concessionario è garantito dai proventi della gestione, che spesso superano di molte volte (anche 15-20) l’investimento effettuato e che gravano, in forma di canone annuo, esclusivamente sul soggetto pubblico. Per farsi un’idea, il Comitato NO-Traforo ha calcolato in ben 1,3 miliardi di euro l’ammontare dei P.F. attivati a Verona. Impressionante! Questo sistema, oltre che essere intrinsecamente corrotto, genera impoverimento diffuso nel territorio a causa della privatizzazione in blocco di tutti i servizi di manutenzione che sarebbero altrimenti distribuiti sulle aziende del territorio.

Ma come uscire da questo pantano? Ecco, l’unico appunto alla serata è

proprio quello di aver lasciato solo poche briciole di speranza. Affermazioni pesanti di sfiducia da parte dei relatori ci hanno lasciato con l’amaro in bocca.

> Il Project Financing è una truffa, impoverisce il territorio e genera debito pubblico

Eppure, nonostante l’evidente difficoltà a immaginarsi una via d’uscita, con la società stanca e sfiduciata, con i meccanismi di delega politica sbiaditi e impoveriti di ogni controllo, con i rapporti tra politica e affari giunti a un livello di corruzione devastante, con la classe politica che guarda esclusivamente all’oggi cancellando la memoria del passato e negando il futuro... nonostante questo vale ancora la pena di raccontare, denunciare, lavorare, comunicare per far crescere nei cittadini la consapevolezza. Perché proprio in questo sforzo sta la speranza di un domani migliore. Solo la partecipazione è la vera chiave del cambiamento. Non poteva essere detto in un luogo migliore. ●



INCONTRO PUBBLICO
Appalti pubblici e interessi privati: i mali d’Italia a Verona?

TURISMO SOSTENIBILE: DOLCÉ CI PROVA

di Michele Marcolongo



Il Vicesindaco di Dolcé Massimiliano Adamoli



Probabilmente sarà il primo collegamento stabile tra il territorio scaligero e le ricche piste che scendono dal Trentino, ancor prima che venga conclusa la più rinomata ciclabile del Sole. Stiamo parlando della ciclopista Ceraino-Borghetto d'Avio che il Comune di Dolcé sta portando a termine grazie a un finanziamento europeo "per il collegamento dei percorsi ciclabili esistenti in comune di Dolcé (Verona) e in comune di Avio (Trento)" ottenuto nel 2011 attraverso la Regione Veneto. Il vicesindaco e assessore ai Lavori Pubblici Massimiliano Adamoli assicura che i lavori procedono secondo la tabella di marcia, la pista è ormai completa al 90% e potrà essere inaugurata con tanto di piazzole e aree di sosta nella primavera 2014. È dunque a lui che chiediamo qual è il disegno che sta sotto a questa realizzazione:

Vicesindaco, a chi è destinata questa opera?

Questa opera collega il nostro territorio a nord di Ceraino con il Trentino per una ventina di chilometri. È dunque una pista che da un lato offre al turista di passaggio la possibilità di visitare la Valdadige senza spostarsi in auto e dall'altro lato offre alle famiglie la possibilità di vivere meglio il territorio. Purtroppo rimane fuori la parte sud di Volargne in quanto è stato impossibile raggiungere l'accordo economico con le Ferrovie per il recupero della linea ferroviaria dismessa di Ceraino.

Quanto conta il turismo sostenibile nelle prospettive di sviluppo o di rilancio di questo territorio?

Stiamo cominciando ora. Questo è sempre stato un territorio di passaggio, attraversato com'è dall'autostrada e dalla statale. Non abbiamo moltissimo da offrire ma stiamo lavorando per valorizzare ciò che abbiamo. In questa direzione vanno anche gli investimenti per una sentieristica a portata di tutti, in particolare delle famiglie, praticabile anche d'inverno in quanto ci troviamo a basse quote.

Lo stato dei lavori

Alcuni tratti della ciclabile Ceraino-Borghetto sono già completati, si può percorrere come già stanno facendo in molti, facendo molta attenzione perché i lavori non sono conclusi. Ad esempio, da Peri è possibile raggiungere Borghetto d'Avio, primo paese in provincia di Trento al confine con il Veneto dove, per chi sale da Verona, ossia dalla Val d'Adige, inizia la ciclabile del Trentino. Il manto stradale è pronto nel tratto Ceraino-Dolcé (4 km calcolati su Google Maps a piedi) ed il tratto Peri-Borghetto (5,8 km). Vicina è anche l'apertura del tratto Peri-Dolcé (7,6 km). L'opera complessiva con tutti i servizi accessori (piazzole di sosta, parcheggi, ecc.) sarà terminata entro la primavera del 2014.

Intanto in destra Adige si lavora per il completamento delle ultime tratte della ciclabile Adige Sole, che hanno la stessa scadenza. L'impressione però è che arriverà prima il Comune di Dolcé.

Noi crediamo al turismo eco-sostenibile. Dobbiamo puntare lì, non abbiamo molto altro da offrire, pertanto dobbiamo crederci fino in fondo.

E gli operatori economici, ci credono?

Devo dire che in passato non ho mai visto grande entusiasmo, ma negli ultimi anni qualcosa è cambiato, abbiamo visto sorgere nuovi punti vendita e nascere alcuni Bed&Breakfast. La mentalità sta cambiando perché è il turismo a cambiare. In questo senso la nostra posizione, vicini al lago ma lontani dal caos, ci è senz'altro d'aiuto.

Dove andate a cercare le risorse, con questi chiari di luna?

Stiamo passando al setaccio tutti i bandi europei o regionali e qualche possibilità la troviamo. La ciclopista è finanziata per 1,3 milioni di euro da fondi europei e altri 150 mila li abbiamo messi noi come amministrazione. Fino ad ora siamo stati premiati, probabilmente perché ci abbiamo creduto e per la qualità delle nostre proposte.

Ma ha anche un valore trasportistico questa nuova pista? C'è domanda di bicicletta tra la popolazione?

Bisogna tenere conto che il territorio è molto lungo, sono 23-24 chilometri e chiedere di attraversarlo in bicicletta è improponibile. La pista va bene per la passeggiata domenicale, per il turista che del lago si ferma nei nostri Bed&Breakfast e nelle altre strutture, ma non è la chiave per spostare mobilità dall'auto alla bici.

Come vi collocate rispetto alla ciclopista Adige Sole?

La ciclopista del Sole corre in destra Adige; la nostra a sinistra Adige, per collegarle mancherebbe un ponte sull'Adige alla cui realizzazione stiamo pensando assieme al Comune di Rivoli. Questo è anche il nostro sogno nel cassetto.

Cioè, quale?

Fare il ponte, che costerebbe circa tre milioni e mezzo di euro, ci consentirebbe di collegare le due piste realizzando l'anello della Valdadige con una quarantina di chilometri perfettamente ciclabili. Chissà... anche la pista all'inizio era solo un sogno.

Bello e ambizioso. Ma qual è, in generale, la capacità di fare squadra con i comuni del territorio e con gli enti sovraordinati?

Avevamo fatto un tentativo alcuni anni fa presentando il progetto della pista ciclabile all'interno dei patti territoriali con la Provincia, che a sua volta fa la cernita dei progetti migliori e li passa alla Regione. Ma poi non se ne fece nulla. ●



Vista del Forte di Rivoli



Tratto della ciclabile lungo il canale Biffis

RIVOLI LO STRANO CASO DELLA PISTA "PROMISCUA"

●●●●●●●●●● *di Michele Marcolongo*

In provincia come in città la vita dei ciclisti è sempre dura. Può capitare, come è accaduto a numerosi nostri soci, di pedalare beati lungo un nuovo lotto della ciclopista del Sole, direzione Rivoli Veronese, da poco inaugurato dal presidente della Provincia in persona, e vedersi sfrecciare accanto tre scooter. Oppure vedersi venire incontro un'auto. O essere accostati da un'automobilista che chiede: "Scusi ma dove porta questa strada?". È accaduto veramente, l'estate scorsa, ma ve lo possiamo raccontare solo adesso perché nel frattempo abbiamo lasciato lavorare la diplomazia Fiab. Secondo la ricostruzione fatta dal nostro socio Corrado Marastoni, qualcuno avrebbe fatto pressioni sul Comune di Rivoli per riaprire al traffico

motorizzato il tratto Gaium-Rivoli della predetta pista. Questo qualcuno avrebbe trovato il cavillo giusto, spuntandola. Sta di fatto che la segnaletica orizzontale da gialla è diventata bianca e la pista si è popolata di automobili e scooter, tra lo sbigottimento generale. La svolta arriva soltanto dopo qualche mese, ad ottobre, quando alcuni soci segnalano la comparsa di paracarri metallici che impediscono il transito delle auto. Che cosa è accaduto? Che la Fiab ha segnalato il problema in Regione, la quale stava giusto tabellando quel percorso ma non si era accorta di nulla. Poi è andata a parlare col Sindaco di Rivoli, con il quale si è giunti ad un chiarimento e ad una soluzione. Ogni tanto qualcuno ci ascolta! Per una volta una buona notizia. ●



Rischiosa retromarcia di un'auto che ha invaso la ciclabile

MAFIA E LADRI DI BICICLETTE? NOI LI COMBATTIAMO COSI'

di **Alberto Bonfante**



I partecipanti della gita ENAIP

Nella fertile campagna tra Isola della Scala ed Erbé, fra Tartaro e Tione, c'era una volta (in realtà non moltissimi anni fa) una bellissima villa, circondata da alcuni ettari di terreno a prato e bosco, dove nitrivano cavalli e abbaivano cani, questi ultimi principalmente per tenere alla larga gli intrusi. Peccato che tanto ben di Dio fosse frutto di loschi traffici, tanto da venire confiscato come bene appartenente alla criminalità organizzata (leggi mafia).

Ora, tutti sappiamo purtroppo che ci sono in giro molti ladri di biciclette. Ma cosa c'entrano le biciclette con i beni confiscati alla mafia? C'entrano, c'entrano... Anzi, le facciamo entrare noi. State un po' a sentire come, perché è una bella storia.

Dunque: i ladri rubano le biciclette; la maggior parte spariscono, ma alcune, grazie al lavoro delle forze dell'ordine e ad un po' di fortuna, vengono ritrovate e collocate in un deposito presso la polizia municipale. I legittimi proprietari hanno un anno di tempo per reclamarne il possesso, ma molti non lo fanno. Allora cosa succede? Si tratta per lo più di bici in cattivo stato, senza valore di mercato; grazie ad un accordo con l'Amministrazione comunale di Isola

della Scala, le bici vengono affidate alla nostra associazione, che conta un gruppetto di pensionati in gamba: miracolosamente sfuggiti alle maglie della legge Fornero, rinunciano a qualche partita a briscola per sistemare le bici nella ciclo-officina allestita presso l'Istituto Professionale ENAIP. E allora un copertone di qua e un bullone di là, un freno e una sella, una catena e una lucidatina finale, e le bici tornano (quasi) nuove; a volte di due bisogna farne una, ma il risultato è garantito, grazie all'impegno e alla competenza dei giovani pensionati. E adesso cosa farne di queste biciclette?

Torniamo alla bella villa confiscata alla mafia. Negli anni scorsi il Comune di Erbé l'ha assegnata ad un gruppo Scout, che nel 2011 vi ha inaugurato la base Airone con 20.000 metri quadrati di terreno e 40 posti letto, dove vengono ospitati frequentemente gruppi di visitatori. La base si trova in mezzo alla natura, posto magnifico ma un po' lontano dai centri abitati. E allora quale miglior sede per collocarvi le bici recuperate? Promuovere la ciclabilità non è tra gli scopi della nostra associazione? Ce n'è fino ad ora una cinquantina e molti gruppi le hanno già usate per escursioni nel territorio.

Abbiamo detto che la nostra ciclo-officina ha sede presso l'ENAIP. Sentite cosa

racconta un insegnante: "Giovedì 2 maggio i 19 ragazzi della II Elettronica hanno trascorso una giornata molto particolare; nell'ambito di un progetto volto a "fare gruppo", a saper risolvere problemi non codificati ed a prendersi responsabilità, col loro insegnante, anziché rimanere tra le mura scolastiche, hanno impegnato la loro giornata all'esterno, in mezzo alla natura, a piedi e in bicicletta". Continua uno studente: "Abbiamo raggiunto a piedi la base scout Airone; circa 4 km tra la natura, costeggiando il Tartaro e guidati da un volontario di Isolainbici... Con le biciclette prese a prestito alla base Scout abbiamo raggiunto - tra romantiche vie di campagna, sconosciute anche a noi che abitiamo qui - il bellissimo Parco Due Tioni, ad Erbé, dove abbiamo discusso e riflettuto sul tema della collaborazione e della forza del gruppo". Di ritorno alla base i ragazzi hanno provveduto ad accendere un fuoco e a cuocersi il pranzo sulle braci. Conclude l'insegnante: "Un'esperienza alternativa e speciale. Bella la scuola fatta così! Grazie agli Amici della Bicicletta che hanno permesso tutto questo".

Per chi ha creduto in questo progetto non c'è soddisfazione migliore. Abbiamo iniziato con la mafia e i ladri di biciclette, ma - come diceva De Andrè - talvolta dal letame nascono i fiori...



La ciclofficina

ROVIGO PUO' DIVENTARE UNA CITTA' PER CICLISTI?

..... di **Manuela Ciccone**

È una domanda che noi della Fiab Rovigo ci siamo posti mille volte e che abbiamo posto ai nostri amministratori. Finora abbiamo ricevuto solo risposte negative e spesso indifferenza, i nostri amministratori comunali non hanno mai nascosto l'avversione per i ciclisti.

Con il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di Rovigo siamo davanti ad una importante opportunità per cambiare la viabilità, ma soprattutto la vivibilità di Rovigo.

È ovvio che la viabilità cittadina è regolata dal punto di vista degli automobilisti; la presenza dei ciclisti è tollerata e mal "sopportata". Nonostante negli ultimi anni il traffico ciclabile sia aumentato considerevolmente, amministratori e commercianti continuano a pensare che il rilancio del centro storico passi solo attraverso la creazioni di parcheggi o accessi facilitati per le automobili.

Il nuovo PGTU potrebbe rappresentare una svolta. Una cosa è stata subito evidente: il Piano sembra aver recepito molte delle proposte e delle linee-guida che la nostra associazione ha presentato negli ultimi anni.

Abbiamo sempre chiesto attenzione su alcuni punti fondamentali:

- Continuità dei percorsi ciclabili.
- Collegamenti di medio raggio tra le frazioni e il Centro, i quartieri e i poli di Servizio esterni
- La sicurezza degli itinerari ciclabili che gravitano sulle scuole, sulla stazione ferroviaria, sull'autostazione e sui principali poli di Servizio.
- Il limite dei 30 km/h in Centro storico.

Ecco cosa presenta il nuovo Piano del Traffico nelle sue linee generali.

I tecnici autori del progetto hanno rilevato che a Rovigo "la bicicletta copre un ruolo importante come mezzo di trasporto per gli spostamenti urbani quotidiani nonostante le attuali dotazioni presentino alcuni aspetti problematici". Ci si propone quindi di attuare degli interventi mirati per completare e rendere sicura la rete dei percorsi ciclabili. Nel Piano si nota poi che il traffico ciclistico viene percepito dagli automobilisti come parte consuetudinaria della mobilità cittadina in modo tale da regolare la propria condotta nei confronti delle biciclette e sovente limitando le criticità dei percorsi.

Si evidenzia la discontinuità degli itinerari più importanti, fattore che può disincentivare l'uso della bicicletta per piccoli spostamenti.

Le caratteristiche del centro storico della città non sono adatte alla realizzazione di piste ciclabili autonome e separate dalla rete viaria; in alternativa è sufficiente predisporre un insieme di misure (segnaletica verticale e orizzontale, attraversamenti ciclabili, corsie riservate ecc.) che possono garantire la scorrevolezza e la sicurezza del traffico ciclistico.

Le offerte di sosta sono inferiori alla domanda e devono essere ampliate soprattutto in prossimità delle mete più importanti come scuole, stazione ferroviaria e delle autocorriere e edifici pubblici.

È inutile dire che l'Associazione si ritrova in tutti questi punti. Le osservazioni che abbiamo presentato sono di carattere tecnico, riguardano variazioni ad alcuni itinerari individuati

all'interno della rete ciclabile, ma nel suo complesso il Piano nella parte riguardante la rete ciclopedonale urbana avremmo potuto scriverlo noi.

È un passo in avanti: dopo anni in cui ci hanno sempre trattati da sognatori contrari al progresso, per la prima volta è evidente che le nostre proposte vengono da una conoscenza dell'ambiente urbano e dei bisogni di mobilità dei cittadini. Sicuramente il Piano del Traffico Urbano troverà molti ostacoli sia di natura economica che politica, ma la nostra Associazione cercherà di controllare e supportare la sua attuazione.

"We are the traffic!". Siamo convinti che i ciclisti devono diventare "il traffico" delle città.



MARCHI: OLYMPIA - ADRIATICA - LOMBARDO - KAWASAKI

BICICLETTE

ADIGE

di Roberto Manfrin

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

BICICLETTE ELETTRICHE

ACCESSORI RIPARAZIONI



info@manfrinroberto.it www.manfrinroberto.it

NAVIGA IL GARDA CON
NAVIGARDA



NAVIGAZIONE LAGO DI GARDA

Tel. 030-9149511 Fax 030-9149520 800-551801

www.navigazione.laghi.it

TORNA LA RASSEGNA DIAPOSITIVE

La novità assoluta della prossima rassegna di viaggi in bicicletta in giro per il mondo riguarda la sede delle proiezioni, poiché, tranne la serata inaugurale, che si terrà in sala Lucchi, le successive proiezioni si faranno nella sala conferenze A. Dall'Oca Bianca di Via Trapani 8, Borgo Nuovo. Nella prima serata Fernando ci racconterà di un territorio dove Asia ed Europa s'incontrano tra due mari, dove numerosi mondi si mescolano in una frontiera tra Islam e Cristianesimo: l'Armenia.

Successivamente una frizzante compagnia di amici ci condurrà alla scoperta di un paese meraviglioso, il Vietnam: dalle montagne sveltanti dell'estremo nord con le sue tribù di montagna dai vividi colori, al tappeto verde smeraldo delle risaie del Sud.

La rassegna proseguirà con la presentazione di un viaggio in solitaria di Gaetano, che in sella alla sua Princypessa ha finalmente realizzato un sogno nel cassetto: ha percorso 3700 Km, da Trieste a Ventimiglia, abbracciando idealmente la penisola italiana, per promuovere sia

la prevenzione, attraverso l'esempio di uno stile di vita sano, che la ricerca sul cancro al seno.

Concluderemo la rassegna in compagnia di Susanna e Giovanni, con la visione di immagini di alcune tra le più scenografiche mete turistiche finlandesi, dove il paesaggio varia dagli isolotti rocciosi alla campagna verdeggiante con le pittoresche case di legno: gli arcipelaghi Turku e Aland.

E allora non resta che darci appuntamento al prossimo anno!!!

di **Laura Costantini**

Programma rassegna 2014

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

XXVI Edizione - Serata inaugurale presso sala E. Lucchi, Piazzale Olimpia 3 - Verona

Venerdì 7 febbraio 2014 ore 20.45

"Con l'Armenia nel cuore" di Fernando Da Re

Le altre tre serate si terranno alle **ore 21.00** presso la sala conferenze A. Dall'Oca Bianca di Via Trapani 8, Borgo Nuovo-Verona

Venerdì 21 febbraio 2014

"Hello Vietnam!" di Stefano, Ada, Enrica, Marinella e Sara

Venerdì 7 marzo 2014

"Due ruote lungo le coste italiane" di Gaetano Parise

Venerdì 28 marzo 2014

"Arcipelaghi finlandesi" di Susanna e Giovanni

Ingresso libero a tutte le serate.

Assemblea dei soci 2014

Sabato 22 Febbraio 2014

inizio alle ore 15.00

Sala Conferenze

Centro Circo-scrizionale dello Stadio

Via Brunelleschi 12 - 37128

**Si discutono il bilancio
e l'attività svolta nel 2013.**

**Si eleggono le cariche
sociali.**

**Si parla degli obiettivi
del nuovo anno.**

Partecipa,
la tua presenza è importante!

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

Ray-Ban

Tutti

DKNY

Persol

ICEBERG

DONNAKARAN

GIANFRANCO FERRE



**Non hai bisogno di andare
in Trentino o in Toscana
per un trattamento SpA-ziale**

Naturopatia CALIFORNIA di Mauro Zardini

- Consulenza Naturopatica
- Massaggi sportivi e Breuss (per lo schiena)
- Trattamenti corpo specifici

Lavoriamo su appuntamento
Gradita la prenotazione.

Via Valpolicella, 31 - Parona (Vr) - Tel. prenotazioni: 340 367225

Zuppa corroborante di aglio

di Paolo Pigozzi

Quando posso, cerco sempre di partecipare alla ciclo invernale, tradizionalissima e ormai leggendaria gita domenicale che la nostra associazione offre a chi non si fa intimorire da nebbie, freddo e galaverna. In verità, e per fortuna, capita molto spesso che la giornata (generalmente in gennaio) sia invece caratterizzata da sole splendente e aria tersa. Pedalare con calma tra i campi e i fossi della nostra Bassa oppure arrampicarsi sulle lievi pendenze delle ondulazioni moreniche gardesane è piacevolissimo. Anche se la punta del naso e delle dita denunciano con insistenza temperature basse. Per cena, condividete con i pigri famigliari questa speciale zuppa, adattissima per riscaldare il corpo e riacquistare le energie spese nella giornata all'aperto. Non preoccupatevi per la grande quantità di aglio: il sapore finale sarà gradevolissimo.



INGREDIENTI

Acqua	1 Lt
Grossi spicchi d'aglio	8-10
Salvia fresca	1 rametto
Timo	1 rametto
Alloro	1 foglia
Olio extra vergine d'oliva	4 cucchiaini
Pane integrale raffermo	4 grosse fette
Sale marino integrale	q.b.

PREPARAZIONE:

Spellate e schiacciate gli spicchi d'aglio e metteteli nell'acqua leggermente salata. Fate bollire per dieci minuti. Aggiungete la salvia, il timo e l'alloro. Proseguite la cottura per non più di cinque minuti. Nel frattempo, preparate nei piatti le fette di pane e irroratele con un cucchiaino d'olio. Estraiete dal brodo le erbe e l'aglio. Buttate le prime e schiacciate gli spicchi sul pane. Versate il brodo ben caldo nei piatti e assaporate questa preparazione straordinaria, dal sapore fragrante e delicato.

CICLABILE DI MONTORIO: UN CHIARIMENTO

La Redazione



Leggendo l'articolo a pagina 10 di Ruotalibera 135 ("Montorio: la ciclabile disabile") qualche lettore sarà sobbalzato dal... sellino. Parlando della pista ciclabile di Montorio, interrotta a causa di un cedimento strutturale, auspicavamo la sua rapida riapertura. In realtà, quando nei giorni di metà novembre la nostra rivista raggiungeva le case degli abbonati, la ciclabile era già tornata in funzione.

La discrepanza nasce dal fatto che la foto e il testo pubblicati descrivono la situazione che avevamo trovato a settembre, mese in cui abbiamo cominciato a scrivere il giornale. Poco male comunque: non occorre avere la sfera di cristallo per prevedere che, in assenza di un serio programma di manutenzione, la pista in legno di Montorio continuerà a rompersi ciclicamente e in punti diversi. Ma questo è un altro discorso, anzi, è un altro articolo.

NUOVI ORARI TRENI: CHE AUTOGOL!

La Regione investe nella rete ciclabile ma poi penalizza l'intermodalità

Migliorini: "Così si tarpano le ali al cicloturismo!" ●●●●●●●●●● di **Michele Marcolongo**

Dopo essere stato più volte annunciato in pompa magna come una "rivoluzione" del trasporto su ferro, il nuovo orario cadenzato dei treni promosso dalla Regione Veneto sta rivelando alcune sgraditissime sorprese almeno per quanto riguarda il territorio scaligero. Sono infatti spariti i servizi di trasporto biciclette sulle tratte Verona-Mantova e Verona-Legnago-Rovigo, penalizzando così il nascente indotto cicloturistico.

E la rabbia eguaglia lo stupore nel momento in cui si pensa a tutto quanto la Regione Veneto, anche con l'aiuto della Fiab, ha fatto negli ultimi anni per dotare il nostro territorio di un sistema regionale di percorsi cicloturistici collegati agli itinerari europei Eurovelo perfettamente tabellati. Investimenti che ora vengono svalutati dalla impossibilità di fruire dell'intermodalità treno-più-bici su itinerari rilevanti.

Come si può pretendere, ad esempio, che tutti i cicloturisti di stanza a Verona si sorbiscano 80 chilometri di andata e ritorno per pedalare sulla ciclabile Peschiera-Mantova? Il servizio bici sui treni locali consentiva di dimezzare la distanza, facendo scegliere ai ciclovicciatori se fare l'andata in bici (40 chilometri è una distanza a portata di tutti) e il ritorno in treno o viceversa. La risposta è semplice: i cicloturisti non si fermeranno a Verona e non spenderanno qui i loro soldi.

Il servizio biciclette tra Legnago e Mantova era inoltre di supporto alle escursioni lungo gli argini dell'Adige, non ancora sistemati a dovere ma comunque fruibili. E' singolare che tocchi ad un'associazione fare di queste osservazioni e che nessun sindaco del territorio sia ancora insorto contro tali decisioni. In una nota alla stampa, Giorgio Migliorini, presidente di Fiab Verona-Amici della Bicicletta ha detto: "L'eliminazione di tale servizio tarpa le ali al cicloturismo, settore in forte

espansione. Grazie agli investimenti in ciclabili e segnaletica di Regioni e Province i cicloturisti stranieri aumentano. Con questa scelta miope, che non sappiamo nemmeno se comporti risparmi, si vanificano gli investimenti fatti".

Non si comprende dunque quale sia la "ratio" di queste scelte. Immaginiamo che le risorse siano scarse. Purtroppo dobbiamo constatare che a scarseggiare sono anche le idee di sviluppo della rete e delle relative ricadute economiche e nulle sono le sinergie fra enti che investono nel cicloturismo ed altri che lo ignorano. Il paragone con le vicine Francia, Svizzera, Austria e Germania è demoralizzante ed è là che i cicloturisti europei spenderanno i loro soldi. ●

SI CAMBIA PER MIGLIORARE: PIÙ VELOCITÀ E FREQUENZA



Scopri il nuovo orario cadenzato

Certo, il nuovo orario, entrato in vigore il 15 dicembre, sarà soggetto a modifiche e a perfezionamenti in corso d'opera. Ci sono stati anche dei rinforzi, come sulla Verona-Venezia, che comunque lasciano scoperte le fasce del mattino. Vogliamo pure sperare in qualche errore dettato dalla confusione del momento a cui verrà presto posto rimedio. Ma nel momento in cui scriviamo la situazione è esattamente questa.



in acciaio
corsa
vintage
cicloturismo
single speed
urban

**Produzione artigianale
di biciclette
Officina riparazioni**

Cicli Pigozzi
Via Centro 213
Verona
045 8265113
info@ciclipigozzi.it
www.ciclipigozzi.it

f i



VEDI NAPOLI E POI... SEOUL..... di Melissa Merlin

Respinti da un traffico infernale i ciclisti coreani si esprimono al meglio nel tempo libero

Se ancora ricorrete al vecchio ed abusato stereotipo su Napoli quando dovete descrivere una viabilità particolarmente caotica... beh, evidentemente non siete mai stati a Seoul.

E come darvi torto, visti i costi dei biglietti aerei. Ma questa è un'altra faccenda.

Dicevo, forse è il caso che vi aggiorniate (a meno, naturalmente, che i vostri interlocutori non sappiano dove si trova Seoul, nel qual caso potete continuare a usare paragoni nostrani). Da quando sono arrivata, circa un anno fa, ho visto un po' di tutto. Nella lista dei miei preferiti, troviamo la corsia per le inversioni a "U" (immagino il legislatore: «Tanto non c'è modo di fermarli, meglio regolarli...»), la svolta a destra anche a semaforo rosso (sottoscritta: «ODDIO, FERMA FERMA! È ROSSO!!!» autista: «Se non ci sono pedoni, non c'è problema...» - schivando un paio di persone), l'uso interpretativo delle corsie autostradali, la condivisione quasi hippie dei marciapiedi da parte di pedoni, auto, motorini...

Date queste premesse, vengo al punto: come se la passano i ciclisti?

Se parliamo di viaggi casa-scuola o casa-lavoro, di uso quotidiano e sistematico della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo, se la passano male.

Sotto la mia finestra passa una strada piuttosto importante, fiancheggiata su entrambi i lati da una pista ciclabile di tutto rispetto, ma gli utenti sono piuttosto scarsi. Non dico che non si vedano ciclisti in giro, ma solitamente i tragitti non sono particolarmente lunghi. Qualcuno prende la bici per andare da casa alla stazione della metro, qualche signora magari ci va al mercato, ma niente di più.

Del resto, tra i rischi che si corrono ad andare per strada, e lo stile di vita del coreano medio poco compatibile con il pendolarismo ciclistico (enormi distanze tra i quartieri, orari infernali), come dargli torto?

Aggiungiamoci anche una topografia particolarmente ostica, e l'insuccesso è assicurato (altro che Roma e i sette colli! Pare che qualcuno abbia conficcato delle montagne in modo casuale nei punti più svariati della città).

Questo, però, non impedisce ai coreani di amare le biciclette. I negozi di bici abbondano. Le pubblicità in metro hanno la stessa esposizione di quelle delle auto o dei telefoni o dei vestiti, e mostrano gente particolarmente "cool" in sella a dei gioielli di tecnologia e stile. Spesso i fidanzati per i loro appuntamenti galanti scelgono di farsi un giro su due ruote - magari un romanticissimo tandem...



E devo riconoscere che la municipalità di Seoul cerca di incentivare in vari modi questa passione.

Se è vero che le strade non sono il luogo migliore per pedalare, è altrettanto vero che il lungofiume è il paradiso del ciclista. Sulle sponde del fiume Han, che attraversa la città da Est a Ovest, sono stati ricavati numerosi parchi dotati di aree di sosta, spazi per l'attività fisica, negozi e bar, nonché, naturalmente, percorsi pedonali e ciclabili. Trafficati quanto le strade cittadine! Attenzione ad attraversare, se non volete essere travolti da un'orda di ciclisti!

In questi parchi, poi, si trovano anche numerosi punti per il noleggio delle bici: la tariffa parte da 3.000 won all'ora (circa 2,1€) per il modello base. Con un prezzo così onesto, ho dovuto approfittarne! Che meraviglia vedere lo skyline della città dalle rive del fiume, immersi (o quasi) nella natura!

Una rete di piste ciclabili corre lungo i 4 maggiori fiumi del Paese. Due di queste piste, collegate da un altro percorso montano, permettono di percorrere i 600 km che dividono Seoul da Busan (la seconda città della Corea, a Sud) interamente su due ruote.

Rimanendo in città, invece, i ciclisti



Link utili:

<http://www.riverguide.go.kr/eng/>



hanno la possibilità, nel fine settimana, di trasportare le biciclette nelle carrozze di testa e di coda della metropolitana, rendendo più semplice il tragitto da casa a... beh, ovunque abbiano scelto di andare! Tra gli irriducibili vanno molto le bici pieghevoli, che permettono di aggirare il limite temporale e di portarsi appresso il mezzo ogniqualvolta ne abbiano voglia.

Quindi, in fin dei conti, loro "ci provano". C'è un certo margine di miglioramento, indubbiamente, ma ci mettono dell'impegno. 7+ !. ●



GIRO D'ITALIA LUNGO LE COSTE di Gaetano Parise

27 giorni in bici, in solitaria, da Trieste a Ventimiglia

Sabato 5 ottobre 2013 ho concluso, con l'arrivo a Grimaldi di Ventimiglia, la pedalata in solitaria lungo le coste italiane. Dalla partenza a Trieste sono trascorsi 27

giorni e quasi 3.700 Km, distanza che mi ha permesso di abbracciare idealmente la penisola italiana.

Il sogno era nel cassetto da qualche anno e la progettazione è iniziata circa un anno fa. Conformista per necessità, randagio per natura, l'autunno scorso ho aperto il computer, ho visualizzato la mappa della Penisola e ho cominciato a conteggiare quanti chilometri potesse essere lunga la mia idea. Tempo a disposizione un mese: ce la posso fare.

È così che la mattina dell'8 settembre 2013 mi sono trovato in piazza Unità d'Italia a Trieste con la mia Princypessa, una tenda e due borse che hanno contenuto tutto il necessario per l'impresa.



Esperienza praticamente nulla, incoscienza da vendere ed allenamento quanto basta, anche se per un viaggio così l'allenamento lo si fa "in itinere".

Pronti e via che si va.

Giorno dopo giorno, chilometro dopo chilometro, sono sceso sempre più a Sud tra statali che assomigliano a circuiti di Formula 1 (leggi statale Romea) e brevi ciclabili litoranee, attento a stare non troppo a destra per evitare forature o uscite indesiderate oltre il ciglio stradale e non troppo oltre la striscia bianca per evitare di fare la fine del moscerino, finché giunto

finalmente in Salento ho cominciato a rilassarmi. Fino ad allora solo il Conero e il Gargano mi hanno permesso di godere veramente del panorama, salita di Vieste che porta a Mattinata a parte, quella la ricordo per altri motivi (chi l'ha fatta spingendo un centinaio di chili sa di cosa parlo).

Arrivato a Santa Maria di Leuca cambio mare e dentro di me sento di aver raggiunto un primo traguardo. Mi fermo,



scatto le foto di rito sul punto in cui sventa una mega bandiera italiana e ne approfitto per fare una pausa.

Mi aspetta lo Ionio con l'omonima statale che altro non è che una SS16 Adriatica con uno "zero" tra le due cifre. Insomma cambio circuito automobilistico.

La tappa di metà percorso si avvicina e quando ci arrivo è sabato, sto per concludere la seconda settimana di viaggio e mi trovo a dover percorrere altrettanti chilometri. Si mescolano sentimenti opposti, ma le gambe non ascoltano i miei pensieri e continuano a mulinare sui pedali. Ed è così che arrivo a Le Castella (KR), un vero gioiello che ha pure battuto un record mondiale regolarmente omologato con tanto di trasmissione Rai per aver cucinato la più grande zuppa di pesce. Dal 1998 è tutt'ora imbattuto.

Per arrivare a Reggio di Calabria ci vorranno altri due giorni. Quando fermo le ruote a Villa San Giovanni ho a sensazione di essere idealmente arrivato, in realtà è il secondo traguardo intermedio.

Ora mi aspetta il Tirreno, decisamente più nervoso per i continui saliscendi e le



numerose temute gallerie.

Vibo Valentia, Diamante. Arriva una telefonata: "Vieni ad Ischia?".

Dopo un attimo rispondo che avrei richiamato.

Ischia è fuori dai miei programmi, devo rivedere le tappe, devo organizzare i chilometraggi. Insomma mi ha destabilizzato, però il bello del viaggio in solitaria è anche la libertà di cambiare in un attimo gli orizzonti. Richiamo. Ho deciso, vado e la prendo come una piccola ricompensa per i chilometri fatti fin lì.

Passo la Campania, il Lazio e la Toscana.

La Liguria è l'ultima delle 13 regioni che mi ero prefissato di attraversare e comincia il conto alla rovescia. Ultima settimana, ultimi cento chilometri, ultima notte. Finish. Mi trovo ad attraversare il confine con la Francia. Davanti a me Menton e la Costa Azzurra.

Giro a malincuore la bici salutandoci un ciclorandagio sessantenne della



Repubblica Ceca che mi annuncia ad alta voce che sta proseguendo verso la Spagna. Sembra quasi un segno celeste che mi dice che il viaggio potrebbe continuare, però bisogna sapersi accontentare e il giro completo dell'Italia può bastare per sentirsi soddisfatti. Non si è trattato né di una scommessa, né tantomeno dell'ambizione di finire

in qualche annuario, di farmi un nome. Niente di tutto questo. La lunga pedalata è stata, sia per me stesso che per gli altri, un'esperienza introspettiva e una raccolta fondi per la ricerca contro il tumore al seno.

Incontrare ogni giorno persone stupende, anche per i pochi minuti di una sosta, ha contribuito ad arricchire questa avventura che mi ha visto abbracciare idealmente l'intera penisola italiana, un vero e proprio Giro d'Italia. La cosa che mi è mancata di più? La possibilità di condividere le emozioni a fine giornata, ripensando alle difficoltà appena superate e alle sensazioni entusiasmanti provate in particolari momenti, quelle sensazioni che solo viaggiando a venti chilometri all'ora si possono provare.

La scelta della bicicletta non è stata casuale perché, essendo un mezzo di trasporto ad impatto ambientale zero, restituisce contemporaneamente benefici in termini di benessere psicofisico e di salute per la nostra Terra. L'autonomia energetica dei dispositivi elettronici è stata garantita dallo Zaino Solare che ha permesso dunque un'ulteriore ecosostenibilità del viaggio, mentre il mezzo di trasporto mi è stato fornito da Princycles di Verona.

Adesso inizia la "fase due", quella della



diffusione del messaggio dell'importanza dello stile di vita (alimentazione, attività fisica) e della cura dell'ambiente che ci circonda, mediante incontri a Verona e nelle province circostanti oltre che nelle scuole, perché non voglio che l'esperienza appena terminata rimanga fine a se stessa. Inoltre questo mio viaggio mi ha dato delle sensazioni così intense da farmi vedere le cose da un diverso punto di vista, ed è anche per questo che tornare è stato più difficile che partire. La soluzione a questo malessere è quella di fare in modo che il viaggio non si concluda, ma che abbia una sua continuità, appunto, mediante la trasmissione dei valori che ho interiorizzato in un mese di strada solo con me stesso.





Strasburgo. Il ponte ciclopedonale sul Reno

con un giro interno delle mura da libro delle favole, Roufflach dove si dà l'addio alle cicogne.

Thann merita l'oscar per la miglior colazione. La lasciamo dopo aver visitato l'incredibile portale della cattedrale con ben 180 figure scolpite. Il paesaggio cambia, appaiono i primi campi di granoturco, la vite è scomparsa, la strada è più facile con qualche bel tracciato nel bosco. Arriviamo presto a Belfort e, lasciate le biciclette, il bravo e disponibilissimo autista ci porta col suo mezzo a visitare, a Ronchamp, la cappella di "Notre Dame du Haut", un'invenzione di Le Corbusier, creata sul luogo di una chiesa pellegrinaggio distrutta dalla guerra. Emozionante. Il complesso è completato dall'originale convento ideato e realizzato da Renzo Piano. Quasi incredibile che un paesetto sperduto della Franca Contea possa ospitare altissime opere di due dei più grandi architetti della nostra epoca. In serata salita a piedi alla fortezza di Belfort con il grande Leone, simbolo della città, illuminato da luci cangianti.

Ultima tappa per raggiungere Besançon. Piove o non piove? Le previsioni sono pessime ma al momento della partenza c'è un pizzico di sole. Saliamo in sella. Dieci km e poi una pioggia sferzante.

Raggiungiamo a fatica il paese del primo appuntamento con il fidato pullman, carichiamo le bici e rotta verso il traguardo finale. Il tempo ci prende in giro e, una volta arrivati a Besançon, ci regala un pomeriggio di sole. La ciclovacanza finisce, così come era cominciata, in maniera anomala: con una lunga passeggiata a piedi lungo le vie della città. Le bianche case e le piazze del centro storico, l'arco di Augusto, la cattedrale, l'imponente fortezza sono i protagonisti delle ultime fotografie. E cala il sipario. Un'altra bella avventura si è trasformata in un incancellabile ricordo.



Eguisheim



I partecipanti alla gita



la macina
L'alimentazione naturale
una scelta quotidiana
per vivere meglio

Alimenti biologici

La Macina S.r.l
Via C. Nepote, 4 (angolo Via Montorio) - 37131 VERONA
Tel. 045 971249 - Fax 045 8958798
P. Iva 03456360233

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

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

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

www.cierrenet.it

TAVOLA E PEDALI: TRE GIORNI SULL'APPENNINO MODENESE..... di **Francesca Gonzato**

Tra sassi d'arenaria e antichi borghi, ciliegi e castagni, gnocco fritto e borlengo

Rocca di Vignola



Se si esplorano le terre emiliane può anche capitare di faticare sui pedali, come è successo a noi in questa tre giorni di fine settembre nell'Appennino modenese, ma è tale la ricompensa che si riceve quando ci si siede a tavola che ogni stanchezza sparisce come d'incanto: tortellini e ravioli fatti a mano, fettuccine ai porcini, gnocco fritto, tigelle e borlengo, salumi squisiti e un bicchiere di buon lambrusco riconciliano con la vita. Forse non è politicamente corretto parlare prima di tutto di cibo nel rievocare un viaggio in bici, ma mi sembra doveroso sottolineare che i pranzi e le cene riservatici sono stati momenti memorabili. A ciò va aggiunto che alcuni di noi hanno avuto persino il privilegio di partecipare ad un corso rapido di preparazione della pasta fresca fatta a mano, tenuto con abilità professionale da Imperia, la proprietaria della pensione dove alloggiavamo, abituata ad impastare 200-300 uova alla settimana!

Reso il doveroso omaggio alle delizie della tavola emiliana va subito chiarito che la nostra breve ciclovacanza è stata ricca anche di attrattive paesaggistiche, architettoniche, culturali, che abbiamo apprezzato a pieno grazie a Franca, insegnante in pensione e appassionata conoscitrice della sua terra, che è stata con noi in tutti i momenti significativi della nostra esplorazione.

Abbiamo visto spuntare da lontano, immerse nel verde boschivo, le guglie di arenaria dei Sassi di Rocca Malatina, le abbiamo raggiunte, ce ne sono state descritte le caratteristiche geologiche, siamo saliti con una breve arrampicata a piedi sulla più elevata, il Sasso della Croce, e abbiamo goduto un amplissimo panorama.

Abbiamo visitato l'isolata Pieve di Trebbio, i borghi di Montecorone, Montalbano di Zocca, Samone, Castellino delle Formiche. Franca ce ne ha narrato le vicende storiche e ci ha guidati ad osservarne interessanti dettagli architettonici.

Ci siamo immersi in una natura austera ed accogliente allo stesso tempo, in riva al fiume Panaro, tra i ciliegi di Vignola, nei boschi di querce e castagni dell'Appennino.

Abbiamo pedalato su ciclabili pianeggianti, su

I Sassi di Rocca Malatina



Pieve di Trebbio

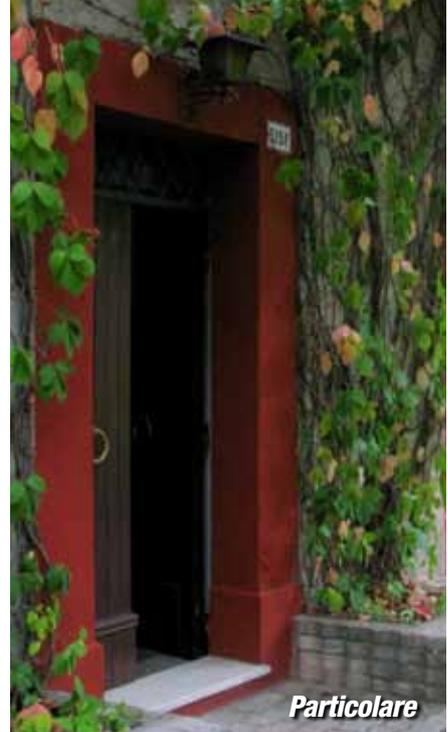




Sul Sasso della Croce



Nella cripta della Pieve di Trebbio



Particolare

strade asfaltate a poco traffico dalle impennate a volte impegnative, su carrarecce sterrate che si trasformavano a tratti in sentieri sassosi che mettevano a dura prova il nostro equilibrio... ma niente paura, nessun AdB disdegna di scendere di sella e proseguire a piedi quando necessario!

Abbiamo visitato un'acetaia nella giornata delle Acetaie Aperte, scoprendo che il vero aceto balsamico di Modena, frutto di lavoro annoso e paziente, è tale solo se supera controlli severissimi... e che delizia assaggiato su bocconi di parmigiano! Abbiamo anche affrontato la pioggia

intensa e i ritardi dei treni nella giornata di domenica, ma questi inconvenienti li abbiamo già relegati nel dimenticatoio, mentre ricordiamo molto bene l'allegro clima d'amicizia nel quale abbiamo vissuto queste giornate alla scoperta di un altro bell'angolo d'Italia. ●

Periodo: da venerdì 27 a domenica 29 settembre 2013

Territorio: la parte centro-orientale della provincia di Modena, dal capoluogo verso l'Appennino al confine con la provincia di Bologna (comuni di Spilamberto, Vignola, Guiglia, Zocca)

Tappe:

I - Dal Duomo di Modena alla Pieve di Trebbio (Km 50 di cui 11 su sterrato - Dislivello in salita m 600 circa)

II - Ciclo-trekking intorno ai Sassi (Km 30 di cui 8 su sterrato - Dislivello in salita m 800 circa)

III - Il Percorso Natura lungo il Panaro (Km 50 di cui 25 su sterrato - Dislivello in salita m 200 circa)

Difficoltà: medio-impegnativo, soprattutto per le frequenti salite, brevi ma ripide, e per i numerosi tratti di sterrato anche a fondo naturale

Viabilità: quasi sempre su piste ciclabili, percorsi ciclo-pedonali sterrati, sentieri forestali e strade campestri

Partecipanti: 31 ciclisti

Accompagnatori:

Massimo Muzzolon e Gian Paolo Mazzi

LA PISTA CICLABILE MODENA – VIGNOLA

È una pista in sede propria interamente pianeggiante e asfaltata lunga 22 chilometri dalla periferia sud di Modena al centro di Vignola. Realizzata negli anni '90 dalla Provincia di Modena con la collaborazione dei comuni interessati sul tracciato ferroviario dismesso nel 1972, conserva ancora gli edifici delle stazioni, i caselli e le massicciate ai lati delle quali si sono formate delle verdeggianti siepi naturali. Fa parte dell'itinerario ciclo-turistico europeo Eurovelo 7 ed è raggiungibile dal centro di Modena seguendo la segnaletica lungo le piste ciclabili cittadine.

IL PERCORSO NATURA DEL FIUME PANARO

È un percorso a fondo sterrato ricavato sulla sponda sinistra del fiume Panaro costituito da un sentiero praticabile anche in bicicletta a patto di montare ruote adeguate e di non percorrerlo dopo recenti piogge. Si sviluppa dalla periferia est di Modena fino alla località di Casona nel comune di Marano sul Panaro per una lunghezza di 35 chilometri. Ideato con l'obiettivo di valorizzare un ambiente fluviale degradato e di invogliare i cittadini a praticare una sana attività fisica all'aperto, il tracciato presenta numerose valenze naturalistiche e paesaggistiche.

Link di approfondimento:

<http://www.provincia.modena.it/page.asp?IDCategoria=7&IDSezione=814&ID=64575>

IL PARCO DEI SASSI DI ROCCAMALATINA

Si estende sulle colline prospicienti il Panaro nei comuni di Marano, Guiglia e Zocca e ha una superficie di circa 2300 ettari. Istituito nel 1988 dalla Regione Emilia Romagna, tutela un ambiente ricco e diversificato caratterizzato da colline argillose su cui emergono le straordinarie guglie di arenaria dei Sassi, rilievi naturali di oltre 70 metri di altezza con pareti ripide e dirupate. La vegetazione è quella tipica della media montagna, con boschi di querce e castagneti intercalati ad ampi spazi coltivati. È attraversato da una fitta rete di sentieri segnalati e numerati, tutti di facile percorribilità per escursionisti a piedi, a cavallo o in mountain-bike.

Link di approfondimento: <http://www.parcosassi.it/>

CON L'ARMENIA NEL CUORE

di **Fernando Da Re**

Il Fernando, perché hai abbandonato il tuo amatissimo Nord?” La domanda mi è stata posta da più di qualcuno abituato a vedere o leggere le mie descrizioni dei viaggi in questi Paesi. Mi mancherebbe in effetti, Capo Nord, potrei completare un quadro di grande valore. Ma la Norvegia, con la sua bellissima Rallerweg e i suoi splendidi fiordi, alla mia età, mi dava qualche pensiero. O l'avrebbe dato a qualcuno a casa. Devo dire in questa sede che l'Armenia fu quasi una chiamata. Da quando Dino, amico dell'associazione il Ciclovaggiatore me ne parlò e il nostro Guido mi procurò un volume e un itinerario su Google map, il pensiero di visitare quel luogo non mi abbandonò più. Pellegrini e viandanti, eserciti e commerci, migrazioni e religioni sulla antica via della seta mi apparivano ogni tanto e mi chiamavano. Mi lasciai sedurre.

E nessuna delle aspettative risultò in seguito deludente.

Da prima la valle del Debed: stretta, erosa custodisce segreti che l'Unesco ha portato a livello di Patrimonio dell'Umanità: Aktala, Gehard, Sanahin, Odzun, Kobair. Antichi luoghi sacri che la mano dell'uomo ha costruito non senza il divino intervento. Altopiani e rilievi dove i fiori ascoltano la musica dei mille insetti protagonisti.

Il lago Sevan, mille chilometri quadrati che sembrano una grande nuvola colorata in un immenso cielo più che una grande distesa d'acqua.

Il Passo Selim, crocevia di mille civiltà, dove il più ben conservato caravanserraglio non poteva godere di luogo migliore per lasciare che genti di ogni stirpe si riposassero e potessero raccontarsi o inventarsi il mondo che non era stato ancora rivelato a tutti.

Tatev e Karahunge, dove il mistero rimane

ancora tale dopo 6000 anni tra pietre con strani fori puntate verso le stelle.

La pianura dell'Ararat dove il monte dell'Arca è ancora simbolo di pace per un Paese che lo ritiene “proprio” pur inserito in confini “nemici”.

Khor Virap il monastero simbolo dell'Armenia, esultanza e dolore per questo popolo, in faccia al monte sacro. Qui visse prigioniero Gregorio l'Illuminatore che trasformò l'Armenia nel primo Paese cristiano della Storia.

Yerevan, città in grande espansione, dove le cose da visitare e ricordare sono molte di più di quelle che cito: il museo del genocidio, la sede del Katolilos o papa Armeno a Echmiadzin, il Matenadaran la “biblioteca” che custodisce i più antichi manoscritti al mondo, il monumento per il 50° anniversario del Soviet dell'Armenia divenuto museo dentro e fuori, in alto e in basso.





Geghard, il monastero rupestre scavato nella roccia che custodiva la lancia che trafisse il costato di Cristo, portata in quel luogo dagli apostoli Taddeo e Bartolomeo. Attorno e dentro a tutto questo, l'Armenia presenta il suo volto universale di grande generosità e ospitalità. Un Paese che tiene dentro di sé e cura senza rumore le ferite sofferte. E vive (o sopravvive) nel limite di quanto altri paesi limitrofi lo lascino in pace, con un po' di agricoltura, di allevamenti ed ora con un rinnovato turismo più consapevole. Ma soprattutto con le rimesse dall'estero dei suoi figli che nella diaspora hanno saputo trovare il movente di nuova fraternità e solidarietà verso Madre Armenia.

Ma non dovevamo parlare di cicloturismo? Forse è l'ultimo pensiero che hanno gli operatori turistici o non lo hanno affatto. Però è bello pensare e trasmettere con queste poche righe, a chi vuol andare a visitare questo Paese su due ruote, che non incontrerà nessun pericolo, che il percorso, pur se aspro per buche e tombini mancanti o per dislivelli importanti, renderà mite l'animo per gli incontri con la gente, con il paesaggio e con il respiro divino che aleggia in ogni luogo sacro. ●



Scheda di viaggio:

Compagno di viaggio Enzo Pellegrini .

Aereo con bici al seguito:

Verona, Roma, Tblisi (Georgia) e ritorno.

Tappe: I - Tblisi-Ayrum km. 80

II - Dzor-Alaverdi km. 50

III - Alaverdi- Dilijan km. 100

IV - Dilijan-Martuni km. 100

V - Martuni-Yeghegnadzor km.65

VI - Yeghegnadzor – Ararat km. 100

VII - Ararat - Yerevan km. 80

Yerevan-Tblisi in treno

Negozi di biciclette solo nelle due capitali, strade spesso dissestate, pernottamenti possibili con attenta programmazione, non senza sorprese. Un viaggio consigliato a tutti ma in bicicletta adatto a chi sa muoversi in piena autonomia da solo o a ridottissimo gruppo.

Quando il viaggio diventa un libro

Questo viaggio di Fernando Da Re è diventato un libro: "Con l'Armenia nel cuore" con prefazione del Console Onorario della Repubblica Armena Pietro Kuciukian, il quale scrive:

"Titolo veramente appropriato e significativo, è un diario di viaggio che mi ha coinvolto e commosso. Pensavo che questo dipendesse dal mio essere armeno, ma poi ho capito, leggendo queste pagine, che certe sensazioni appartengono all'uomo, ad ogni uomo che si ponga nella condizione di viandante, aperto all'ignoto, più che alla condizione di pellegrino alla ricerca di conferme. È questo che Fernando Da Re è riuscito a trasmettermi".

Il libro verrà presentato durante la serata inaugurale della Rassegna diapositive "Viaggiando in bicicletta nel mondo" (vedere riferimenti a pag. 16). Il programma della serata prevede la proiezione di un video e l'intervento di ospiti e giornalisti che aggiungeranno notizie sull'Armenia, paese quasi sconosciuto a molti ma ricco di storia, di cultura e di segreti.



parco e l'altro sulla collina. E portano la scritta: "Lex Iustitia Pax", come a dire che la pace comincia da lì. E assieme alla pace la libertà, come testimoniavano durante la Rivoluzione Francese gli alberi piantati in ogni piazza.

Oggi e qui tutta un'altra cosa invece: gli alberi non sono considerati "organismi viventi [...] cui viene attribuito un valore ambientale, culturale, storico ed economico", ed ogni volta che intralciano gli appetiti economici di questa nostra povera città vengono tolti di mezzo. Salvo poi assicurare le cittadine e i cittadini che "L'area comunque, a lavori ultimati, sarà ricoperta di verde e si trasformerà in un nuovo polmone verde per la città", come si legge a pag. 13 de L'Arena di martedì 12 novembre 2013 nell'articolo "Parcheggio Arsenale, "strage" di ippocastani". Ma la stessa ignobile bugia è stata ripetuta a proposito di Passalacqua, di piazza Corrubbio e via e via con i risultati di desertificazione che sono sotto gli occhi di tutti. Non ci vuole molto infatti a capire

che sopra un parcheggio, per ben che vada, può esserci posto al massimo per qualche cespuglio.

Questo succede in città. Ma se allarghiamo lo sguardo alla provincia scopriamo che in 40 anni lottizzazioni edilizie, strade, capannoni industriali hanno mangiato 25 mila ettari di suolo agricolo. E nel Veneto la situazione non è certo migliore. Proprio per svegliare le coscienze contro questo consumo dissennato di suolo don Albino Bizzotto, fondatore dei Beati Costruttori di Pace, ha fatto nello scorso agosto uno sciopero della fame di 16 giorni, continuato poi a staffetta in molti luoghi del Veneto. Qui a Verona è nato "DigiunoTerritorio" (digiunoterritorio.blogspot.it) che ancora prosegue lo sciopero ogni mercoledì e a cui 20 realtà hanno dato il proprio sostegno, tra cui anche gli Amici della Bicicletta.

Ma non basta.

Io penso che sia di estrema urgenza l'approvazione delle Norme: avremmo così delle regole che impedirebbero a chicchessia di eliminare impunemente il verde cittadino considerato a stregua di fastidio. Dice infatti la premessa: "Tutti gli interventi sulle aree verdi pubbliche comprese le nuove progettazioni, realizzazioni e gli interventi di recupero ambientale, le attività di manutenzione (abbattimenti, sostituzioni, diradamenti e potature, trattamenti fitosanitari), gli interventi di ripristino dovuti a lavori pubblici o privati, gli scavi e lavori IN PROSSIMITA' DI

ALBERI, DEVONO ESSERE ESEGUITI IN OSSERVANZA DELLE PRESENTI NORME e in accordo con CdR Strade Giardini e Arredo Urbano". Ma quante Passalacqua, e Corrubbio e Boschetto e Arsenale avrebbero salvato queste salvifiche norme??

Ne consiglio la lettura piacevole e istruttiva: si possono trovare sul sito del Comune (!), settore Ambiente, Parchi e Giardini; vi si può leggere come potrebbe essere la nostra città. E poi?

E poi svegliamo le nostre coscienze e uniamoci tutte e tutti per farle finalmente approvare dal Consiglio Comunale.

Le "Norme" ci salveranno. ●

Pane e cemento

«La cementificazione dei suoli del Veneto riguarda anche i terreni più fertili [...] 72 milioni di mq persi all'anno di Suolo Agrario Utilizzato negli anni Ottanta 97 milioni mq/anno negli anni Novanta 182 milioni mq/anno dal 2000 in poi.[...] Il Veneto è la regione più cementificata d'Italia. [...] già oggi non ha più l'autosufficienza alimentare.»
Dall'audizione nel Consiglio Regionale del Veneto di don Albino Bizzotto. (digiunoterritorio.blogspot.it)

Il "Verde"

- Il "verde" va inteso come luogo per la conservazione dei caratteri della città e per la creazione di identità nelle aree che ne sono prive
- Il "verde" va progettato con pari dignità di ogni altro ambito urbano costruito
- Il "verde" va curato come realtà che per sua essenza abbisogna di manutenzione puntuale e costante a cominciare dal giorno dopo la sua realizzazione dalle "Norme per la gestione, la salvaguardia e l'incremento dei giardini e del patrimonio verde pubblico".





El canton del Bepo - Mobilità in cambiamento

Fra un paio di mesi, se tutto va per il verso giusto, comincerò una nuova fase della mia vita, lasciando il ruolo di Direttore della Fiab ad altri, spero più giovane, e tornando a fare il volontario.

Autorottamazione? Nemmeno per sogno!

Ho sempre creduto nella necessità del cambiamento e parto da me, coerentemente, convinto che questo atto porterà dei miglioramenti alla mia vita (ridandomi un po' di tempo privato) e quella della Fiab, che avrà un nuovo Direttore, più motivato, più preparato e, spero, anche più giovane di me.

Ci sono, naturalmente, quelli che non sono d'accordo con questa scelta, perché credono di più nella continuità. Ma questo che era un valore nelle società dei secoli scorsi, in cui i cambiamenti avvenivano con molta lentezza, oggi diventa un freno al progresso.

Quello sostenibile, naturalmente.

Lasciare il posto ad altri, soprattutto alle nuove generazioni, è indispensabile per tenere il passo con il rapido cambiamento planetario in atto, altrimenti finiremo per perdere la sfida con i paesi emergenti, che evolvono a velocità doppia della nostra.

Non dobbiamo aver paura a lasciare i posti che occupiamo. Spesso, anzi, questo gesto si rivela fondamentale per migliorare la qualità della nostra vita. E siamo sicuri che quando lo spazio sarà libero, arriverà qualcuno, bravo almeno quanto noi, ad occuparlo.

Come succede con il traffico cittadino: lo spazio lasciato libero da un'auto verrà occupato da una o da più biciclette, come c'insegnano le città dove la mobilità nuova ha vinto la sfida.



f a r m a c i a
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