



RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

Amici della Bicicletta per una città possibile di Verona - Onlus



VOGLIA DI BICI
BELLA STAGIONE AL VIA
PRONTI A SALIRE IN SELLA

BICI È SALUTE

INQUINAMENTO ATMOSFERICO
E DIMOSTRATI EFFETTI NOCIVI

VITA ASSOCIATIVA

ARENA DI PACE
E DISARMO

INIZIATIVE ADB

- M'ILLUMINO DI MENO
- PARTENARIATO DEI 5 COMUNI

RACCONTI DI VIAGGIO

LIGURIA: PAGHI UNO E
PRENDI DUE

BICI NEL MONDO

- FINLANDIA
- DAL WESER A LUBECCA

MOBILITÀ

UNA NUOVA FERROVIA
PROVINCIALE? (PARTE 1)

3	IL PUNTO Un paese allo sbando...	15	INIZIATIVE AdB Assemblea dei Soci	24	BICI NEL MONDO Finlandia
4	BICI É SALUTE Inquinamento atmosferico e salute	16	AGENDA Rassegna diapositive - Bilancio 2013	26	Dal Weser a Lubecca
6	Patologie neurologiche	17	Scambio bici per ragazzi	28	MOBILITA' Una nuova ferrovia provinciale? (Parte 1)
8	BICI DENUNCIA Salviamo insieme il territorio	17	CIBO DA VIAGGIO Panino con avocado	30	ISOLA IN BICI I sogni di Guerrino
9	Contrappassi e contrappesi	18	ENIGMISTICA	31	AdB ROVIGO Prima uscita in bicicletta
10	VITA ASSOCIATIVA Arena di pace e disarmo	19	INIZIATIVE AdB Custoza diventa un parco ciclistico	32	EL CANTON DEL BEPO Ciclisti imprevisi
11	Associazione il Germoglio	20	BICI NEL MONDO Pedalare a Sydney		
12	Archeologia e bicicletta	22	CICLO TURISMO Liguria: paghi uno e prendi due		
13	Arrivederci Ciclofficina				
14	INIZIATIVE AdB M'illumino di meglio				

Gli Amici della Bicicletta aderiscono a:

FIAB: (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

ECF: (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: fotomontaggio d'archivio.

Hanno collaborato:

Fabio De Giovanni, Liz Gill, Donata Avesani,
Susanna Morgante, Mara Baldissera, Renzo Bassi,
Cristina Stevanoni, Susanna Natale, Giovanni Bertossi, Adalberto Minazzi, Marco Passigato, Luigia Pignatti, Laura Costantini, Paolo Pigozzi, Alberto Bonfante, Cinzia Malin, Mauro Padoan.

Raccolta pubblicitaria:

Luciano Damiani, Marisa Milani.
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



Un paese allo sbando...

Quando leggerete questo articolo sarà passato un mese e mezzo dal momento in cui è stato scritto. Purtroppo in questo Paese allo sbando le poste ci mettono più di un mese a consegnare in città! Quindi non possiamo più rispettare le tradizionali scadenze di uscita.

Molti di voi avranno letto l'articolo comparso il 1° febbraio su Repubblica. Una pagina intera dedicata ad una novità del Codice della Strada. Anche in Italia, come in almeno altri 11 nazioni europee, a certe condizioni, le bici potranno andarre controsenso (non contromano!!) nelle vie a senso unico. Diversi comuni italiani già applicano questa regola. Il presidente dell'Acì, intervistato a riguardo, facendo anche una certa confusione fra controsenso e contromano così commenta: non va bene perché gli automobilisti italiani sono distratti! Capito il suo punto di vista? Automobilisti distratti, ciclisti statevene a casa! Siamo sempre più un paese allo sbando.

... qualche speranza...

In realtà qualcosa di buono succede. Il fatto che sia stata introdotta questa nuova norma nel Codice della Strada vuol dire che la mobilità ciclistica incomincia ad essere considerata come un fatto da affrontare e non può essere ulteriormente ignorata. Credo che quando vedremo applicata questa norma anche dal Comune di Verona, non sono molto ottimista sui tempi, potremo orgogliosamente dire che abbiamo personalmente contribuito alla sua realizzazione. Anche sull'infortunio in itinere le cose si muovono. Il lavoro di un gruppo di parlamentari simpatizzanti della bici si concretizza e la FIAB incomincia a vedere qualche risultato concreto frutto dei grandi sforzi compiuti.

Un'altra insperata buona notizia ci arriva dall'amministratore delegato delle Ferrovie ing. Moretti. In una pubblica intervista ha dichiarato che occorre investire dai 2 ai 3 miliardi di euro sulla mobilità in bici per mettere l'Italia al passo dell'Europa. Speriamo! Certo che alla luce dei recenti provvedimenti sul trasporto bici regionale, leggasi soppressione servizio sul Verona-Mantova e Verona-Rovigo, qualche dubbio sul reale impegno ci resta. Nella realtà veronese qualcosa si muove sul fronte del parcheggio bici in stazione e anche sulla marcatura bici ma abituati ad una politica di annunci è bene non farsi troppe illusioni.

... una nuova realtà! FIAB-AdB!

In natura nulla si crea e nulla si distrugge, tutto si trasforma. Applicando questo principio scientifico nasce una nuova realtà: FIAB-Officina. Come tutti sapete la Ciclofficina ha chiuso a fine 2013. Alcuni degli storici fondatori unitamente a qualche esperto socio FIAB faranno rinascere qualcosa di simile. Nel momento in cui scrivo siamo in fase di allestimento, presto avrete notizie più precise, si tratterà di un servizio riservato ai soci FIAB che potremo portare avanti utilizzando l'ampio scantinato della nuova sede. Questa è una notizia davvero positiva perché avremo finalmente l'inserimento di giovani nelle attività dell'associazione.

Verona

Dico poche cose su quello che succede a Verona riguardo alla mobilità perché non sta succedendo proprio niente. Del traforo delle Torricelle fortunatamente non si parla più. Per il tram più o meno siamo allo stesso punto. Di mobilità in generale lo stesso. Questa amministrazione non ha mai fatto indagini sul traffico ne dichiarato obiettivi precisi. Quindi non sapremo mai cosa vogliono. Io credo e spero che al di là delle nostre iniziative la risposta venga dal basso, dai tanti cittadini che incominciano a comprendere la validità della bici e silenziosamente la usano sempre più spesso.

Per quanto riguarda l'attività dell'associazione quest'anno anche in inverno abbiamo avuto diverse occasioni per incontrarci nelle serate in sede che riscuotono un bel successo. Sotto con le idee, chi ha qualcosa da proporre si faccia avanti la sede è aperta a disposizione di tutti. Per il resto l'offerta di gite, ciclovacanze, iniziative quest'anno è davvero notevole quindi non mancheranno le occasioni di incontrarci.

INQUINAMENTO ATMOSFERICO E SALUTE

Ormai dimostrati importanti effetti a breve e a lungo termine

I più colpiti: bambini e anziani

..... di **Susanna Morgante e Mara Baldissera**

Servizio Promozione ed Educazione alla Salute ULSS 20

Il 2013 da poco concluso è stato proclamato dall'Unione Europea "Anno dell'aria", per sensibilizzare governi e popolazione sul problema dell'inquinamento.

Sono sempre più robuste infatti le evidenze scientifiche relative all'impatto dell'inquinamento dell'aria sulla salute umana, in particolare su quella dei soggetti più deboli (bambini, anziani, ammalati...). Numerosi studi nel corso degli anni hanno fornito dati ormai indiscutibili sugli effetti acuti dell'inquinamento (Box 1). Ma non basta. Molto recentemente diverse ricerche hanno messo in evidenza un ruolo molto rilevante dell'inquinamento nel provocare anche gravi effetti cronici o di lungo periodo: disturbi respiratori e diminuzione della capacità polmonare nei bambini, bronchite cronica, tumori polmonari, malattie cardiocircolatorie, aumento della mortalità. Sulla base di queste nuove evidenze nell'ottobre 2013 la principale agenzia di ricerca sui

tumori, l'International Agency for Research on Cancer (IARC), ha deciso di inserire l'inquinamento outdoor tra i cancerogeni per gli esseri umani; il

> L'International Agency for Research on Cancer (IARC) ha deciso di inserire l'inquinamento outdoor tra i cancerogeni per gli esseri umani. Il rischio risulta aumentato infatti per il cancro al polmone e per quello alla vescica.

rischio risulta aumentato infatti per il cancro al polmone e per quello alla vescica.

Sempre nel 2013 sono stati pubblicati i primi risultati dello studio ESCAPE (European Study of Cohorts for Air

Pollution Effects, www.escapeproject.eu), relativi agli effetti a lungo termine dell'inquinamento sui cittadini europei. I dati, relativi a decine di migliaia di persone seguite per molti anni, derivano da diversi Paesi europei, tra cui l'Italia (Torino, Roma, Varese). Diversamente dalla maggior parte degli studi precedenti, dove ad ogni soggetto veniva attribuita l'esposizione media della città in cui abitava, in ESCAPE è stato sviluppato un metodo più accurato per stimare l'esposizione dei singoli presso il loro indirizzo di residenza mediante modelli matematici. Il progetto ha preso in considerazione i dati di più studi relativi alle malattie croniche mettendole in relazione con l'esposizione agli inquinanti. I principali risultati emersi sono sintetizzati nel Box 2.

A conclusioni simili giunge l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) nel report finale del progetto REVIHAAP (Review of the evidence on health aspects of air pollution), condotto



Gli effetti acuti dell'inquinamento

- I primi studi sugli effetti acuti (a breve termine) dell'inquinamento atmosferico sono stati condotti a partire dagli anni '30 ed hanno dimostrato che ad ogni incremento degli inquinanti atmosferici è associato, nei giorni immediatamente successivi, un aumento di eventi negativi per la salute: aumento della mortalità giornaliera, dei ricoveri in ospedale per malattie respiratorie e cardiocircolatorie, degli attacchi di asma e dell'uso di farmaci broncodilatatori negli asmatici.

- Lo studio MISA2 (Metanalisi italiana degli studi sugli effetti a breve termine dell'inquinamento atmosferico, condotto in numerose città italiane tra cui Verona) ha documentato l'enorme rilevanza dell'inquinamento atmosferico per la salute dei cittadini delle grandi città italiane.

A Verona ad esempio è stato stimato che nel periodo di studio (1996-2002) il numero di decessi attribuibili agli effetti acuti dell'inquinamento andasse da un minimo di 10 ad un massimo di 90 all'anno.

- Più recentemente lo studio EpiAir2, condotto tra il 2006 e il 2009, ha stimato in circa 800 decessi per anno (pari allo 0.9% della mortalità per cause naturali) il numero totale di morti in 23 città italiane studiate (tra cui Torino, Venezia, Milano, Ferrara...) attribuibili agli effetti a breve termine di livelli di PM10 superiori a 20 µg/m3 (20 µg/m3 è il valore limite annuo per il PM10 individuato dall'OMS, mentre la normativa europea prevede un limite pari a 40 µg/m3). L'impatto è più evidente nelle città della pianura padana, nella piana fiorentina e nelle grandi realtà metropolitane (Roma, Napoli, Palermo).



da un gruppo di esperti internazionali e pubblicato nel 2013. In linea con quanto già riportato, dal report emerge che gli effetti sulla salute del PM2.5 si verificano anche a concentrazioni inferiori sia a quelle accettate dalla normativa europea sia a quelle indicate nelle linee guida pubblicate nel 2005 dall'OMS (che definivano un valore limite per la media annuale di 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

L'Unione europea sta ora rivalutando la necessità di modificare i limiti per il particolato aerodisperso (attualmente 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per il PM10 e 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per il PM2.5 su base annuale).

Il tema dell'inquinamento atmosferico

è particolarmente critico per l'Italia, in particolare per le città della pianura padana, tra cui Verona. Come emerge dall'XI Rapporto sulle aree urbane, redatto dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), su 54 capoluoghi di Provincia esaminati, tutte le città del Nord (con le sole eccezioni di Aosta, Genova, La Spezia, Bolzano e Udine) hanno superato nel 2012 il valore limite giornaliero.

Tutti questi dati rappresentano un forte richiamo alla necessità di politiche ambientali e sanitarie drastiche e incisive per migliorare in tempi rapidi la qualità dell'aria nelle nostre città, non tanto

adottando interventi emergenziali, quanto progettando azioni strutturali e permanenti, per perseguire una riduzione continua del rischio sanitario attribuibile all'inquinamento, in un'ottica di valutazione rischio/beneficio delle attività umane che lo provocano. Tenendo conto anche che i limiti giornalieri e annuali previsti dalla normativa sono significativamente più elevati rispetto a quelli consigliati dall'OMS e che sono frequentemente superati nelle aree urbane e in tutta la pianura padana.

Link utili:

- <http://prevenzione.ulss20.verona.it/reisan.html>
(relazione sanitaria 2012, Dipartimento di Prevenzione ULSS 20, pag 17)
- <http://www.epicentro.iss.it/approfondimenti/2013/InquinamentoAirPollution2013.asp>
- <http://www.epicentro.iss.it/approfondimenti/2013/InquinamentoEscape2013.asp>
- <http://www.epicentro.iss.it/approfondimenti/2013/InquinamentoMarsili2013.asp>
- <http://www.epicentro.iss.it/approfondimenti/2013/Inquinamento2013.asp>

Gli effetti a lungo termine: lo studio Escape

Gli studi pubblicati finora all'interno del progetto ESCAPE hanno mostrato:

- un aumento del rischio di tumore polmonare del 22% per ogni aumento delle concentrazioni medie annuali di PM10 di 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e del 18% per ogni incremento di 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di PM2.5
- un aumento della mortalità generale da cause naturali del 7% per ogni aumento della concentrazione media annuale di PM2.5 di 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- un incremento di eventi coronarici acuti (infarto miocardico e angina instabile) del 13% per ogni aumento della media annuale di PM2.5 di 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e del 12% per ogni aumento di PM10 di 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- una lieve riduzione della funzionalità polmonare nei bambini di 6-8 anni in relazione ai valori stimati di NO2, NOx e PM2.5 presso la residenza
- un aumento del rischio di polmonite e in minor misura di otite nella prima infanzia
- un aumento del rischio di basso peso alla nascita (meno di 2500 g per bambini nati a termine) del 18% per ogni incremento di 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nelle concentrazioni di PM2.5 a cui la donna è esposta durante la gravidanza.

Da notare che la maggior parte degli effetti si verifica anche per valori di inquinanti inferiori ai limiti annuali stabiliti dall'attuale legislazione europea (25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per PM2.5 e 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per PM10)

IL NEUROLOGO E LA BICICLETTA: PATOLOGIE NEUROLOGICHE NEI CICLISTI

di Dr. Renzo Bassi

I ciclisti sono soggetti a provare disturbi dei nervi della mano per i ripetuti colpi e contraccolpi che si scaricano sulle mani mentre si impugna il manubrio. I nervi sono molto sensibili alle vibrazioni che vengono trasmesse dalla struttura della bici con il concorso di posizioni innaturali tenute a lungo e all'impegno muscolare prolungato come quello della forte stretta sul manubrio o pressione sulle leve dei freni. Una posizione mal calibrata sulla bici e lo squilibrio dell'assetto delle braccia e del corpo sulla parte anteriore della bici aggravano il problema. Rilevante è la durata della corsa e le sollecitazioni sul manubrio di un fondo stradale irregolare/sassoso. Sono importanti anche certe condizioni predisponenti personali, spesso ereditarie. Se il formicolio o gli altri disturbi alle mani non passano rapidamente al termine della corsa bisogna sentire il parere del medico che magari chiederà una visita neurologica e un esame particolare per nervi e muscoli chiamato elettromiografia.

Intanto si esaminerà-correggerà il proprio assetto sulla bicicletta e il modo di correre ponendo in atto gli accorgimenti di base del saggio ciclista: uso di guanti ben imbottiti, uso degli aerobar (appendici), allenamenti regolari e progressivi, evitando posizioni fisse prolungate, prolungati fuori strada, con pause e soste nella corsa.

Il nervo **ulnare** dà sensibilità e movimenti alle mani;La sua compressione da sovrauso della bici causa formicolii e riduzione della sensibilità al quarto e quinto dito della mano oltre che perdita di forza di molti piccoli muscoli della mano. E' la cosiddetta paralisi da manubrio, dovuta a pressione prolungata del bordo esterno-inferiore della mano (palmo) sul manubrio e dai ripetuti contraccolpi per l'asperità stradale. Il disturbo, che può esser doloroso, compare dopo prolungato -intensivo uso della bici su strade sconnesse.La comparsa di formicolio nelle mani richiede di riposare, staccare/cambiare la posizione delle mani o avambracci dal manubrio evitando pure le posizioni di estrema, innaturale flessione di polso e gomito. Le mani dolenti, "informicolate" vanno mosse, agitate e flesse ripetutamente, cambiandone la posizione sul manubrio.

Consigli:

- Usa una presa decisa ma rilassata sul manubrio o freni.
- Usa nastro da manubrio spesso come ammortizzatore
- Mantieni il polso diritto- non piegato; si va meglio con le mountain e city bike
- Mantieni una posizione più eretta, dà meno peso sul manubrio.
- Usa manubri con maggior spazio orizzontale per le mani
- Prova al alzare un po' il manubrio
- Riduci il tempo in cui si impugna la base delle leve dei freni

I danni al **nervo mediano** nel ciclista sono molto frequenti e configurano la sindrome del tunnel carpale. Avremo formicolio-insensibilità alle prime tre dita della mano e metà dell'anulare con dolori al polso irradiati verso il braccio specie di notte, fino a perdita di forza nella presa delle dita,causati da eccessiva pressione esercitata tra polso e palmo che strozza il nervo che vi passa. Anche qui la stretta sul manubrio o leve dei freni si aggiunge alle vibrazioni

casuate da irregolarità stradali (circuiti da mtb), l'uso prolungato dei freni, lo scaricare il peso del corpo sul manubrio e la durata della corsa. Utile cambiare spesso la posizione delle mani sul manubrio evitando l'impugnatura prolungata con il peso sbilanciato in avanti soprattutto sull'attacco dei freni. Staccare dalla presa la mano che si sta informicolando, muoverla-scuoterla nella varie direzioni,tenendo il braccio sollevato, usare guanti con imbottitura. Se il disturbo è molto frequente e persistente anche dopo l'attività sportiva, controllare l'assetto sulla bici,ridurre le ore di allenamento specie nei fuoristrada, sentire il medico.

Nervo pudendo(neuropatia da sella)

Questo nervo scorre sotto la pelvi e nell'area del perineo (il cosiddetto cavallo); qui può essere schiacciato e intrappolato contro la sella specie nelle lunghe bicicletate. I sintomi nella donna sono formicolii nella zona tra ano e vagina, nell'uomo tra scroto ed ano specie il pene (colpiti fino al 90% dei ciclisti), e nei casi più gravi disturbi urinari/vescicali ed impotenza (la disfunzione erettile arriva a percentuali sul 20% negli atleti), Si combatte con l'uso di braghette di buona qualità imbottite a più strati nel cavallo, uso di selle ben imbottite e ben disegnate (non troppo morbide), con fronte della sella (il "naso") non troppo alto. Il disegno della sella deve rispettare l'anatomia femminile o maschile con incisive sulle aree di maggior pressione.



Utilizzare rapporti più bassi (agili) con maggior frequenza delle pedalate.



Usare selle anatomiche



Alzarsi sui pedali



Usare scarpe adatte



Mettere sempre il casco

Utile:

- Alzarsi sui pedali periodicamente-ogni 15 minuti o appena compare il formicolioo la insensibilità del peneperineo. Fare frequenti fermate.
- Cambiare spesso la posizione sulla sella spostando il peso in avanti ed indietro.
- Correggere l'inclinazione della sella affinché rimanga pressochè orizzontale o lievemente inclinata all'indietro. Aggiustarne l'altezza per la propria statura (alla fine del giro della pedalata le ginocchia dovrebbero tovarsi lievemente piegate).
- Aggiustare l'altezza del manubrio finchè non si trova una posizione comoda.
- Tenere il manubrio più basso rispetto alla sella va bene per le bici da corsa e strada, meno per le sportive o ibride.
- Consultare il medico se persiste il formicolio-insensibilità della zona, impotenza o difficoltà ad urinare.
- Evitare l'uso di biciclette non professionali per lunghi percorsi.

Formicolii ai piedi:

Sensazioni di insensibilità /formicolii ai piedi sono generalmente transitori e per lo più non segnalano danno vero ai nervi. Le cause sono tipicamente scarpe troppo strette o troppo piccole o mal disegnate nella zona centrale e inferiore col risultato di comprimere i piccoli nervi o vasi sanguigni della parte mediana e anteriore del piede. La miglior prevenzione è l'utilizzo di scarpe della giusta misura, non troppo strette, ben allacciate, calze adatte per mantenere il caldo e ammorbidire la stretta.

Le cadute dalla bici comportano spesso un impatto sul cranio determinando **lesioni ossee** (cranio e faccia) e del suo contenuto (cervello). Il **cervello** è una sostanza gelatinosa che non assorbe bene l'impatto di un trauma con possibilità di sanguinamento (ematoma) o di rigonfiamento (edema)

che tendono ad aumentare rapidamente e pericolosamente; possono portare a morte in breve tempo o dare delle conseguenze neurologiche importanti e permanenti come paresi e demenza. Circa il 50% dei ciclisti morti per incidente stradale sono deceduti a causa di un trauma cranico! La concussione (o commozione cerebrale) è l'alterazione transitoria delle funzioni cerebrali da causa biomeccanica che colpisce memoria e orientamento fino a perdita di coscienza.

In questi casi il ciclista va tenuto a terra, e chiesta subito assistenza urgente (spiegando il problema) dal 118.

I traumi cranici possono dare sintomi immediati: perdita di coscienza, coma, crisi epilettiche, disturbi della respirazione, mal di testa, ma anche gravi disturbi a distanza (intervallo da minuti a giorni).

Un trauma cranico apparentemente banale può provocare lo sviluppo di un ematoma che via via si ingrandisce e di cui è importante monitorare l'evoluzione;

Va controllato nelle ore successive se nel ciclista, magari risoluto a riprendere la corsa, compaiono segni di:

- un mal di testa che va peggiorando e non va via
- vomito e nausea ripetuti
- incapacità/difficoltà a rialzarsi
- dilatazione di una pupilla o di entrambe
- parola farfugliata
- perdita di coordinazione
- debolezza o insensibilità a braccia o gambe.
- difficoltà nella vista
- vertigini
- difficoltà a riconcentrarsi, a rispondere, a sostenere una conversazione.
- tendenza ad addormentarsi-sonno e coma
- difficoltà di respiro
- confusione che aumenta, irrequietezza, agitazione

Si impongono allora l'allerta sanitaria, gli esami del caso (tac o risonanza del cervello), il ricovero.

L'uso del casco (elmetto) è pertanto fortemente consigliato dai medici (hanno lanciato campagne per la sua obbligatorietà) perché è veramente efficace nel ridurre i temibili danni cerebrali.

Per esser utile il caschetto deve essere di misura adatta al ciclista, essere omologato (norme europee EN 1078), costituito da materiali assorbenti l'impatto, a strati, esser ben aderente alla testa, proteggere anche la nuca, esser ben stretto sotto il mento, esser integro (sostituito dopo un incidente) con cinghiette ben agganciabili e sganciabili. Va calzato non troppo in avanti né troppo all'indietro.

Il casco va portato da tutti, bambini e vecchi e anche per brevi tragitti; è una assicurazione formidabile!

Può accadere che una caduta o un violento impatto provochi una distorsione o frattura della colonna vertebrale e possa danneggiare il midollo spinale. Si potrà vedere una paralisi e perdita di sensibilità e formicolii di gambe e/o braccia. Il soccorritore deve evitare di muovere o ruotare testa, collo e tronco, affidando il recupero dell'infortunato al personale specializzato del soccorso sanitario (118 e ambulanze). ●



Dotarsi di caschi a norma

SALVIAMO INSIEME IL TERRITORIO? SÌ, GRAZIE!

di **Francesca Gonzato**

Con l'incontro **Il Territorio tra uso e usura** è iniziato il ciclo di iniziative **Verso il 21 marzo** a cura del Coordinamento Associazioni Veronesi in collaborazione con l'Università di Verona e con il patrocinio del Consiglio degli studenti universitari. Anche noi Amici della Bicicletta, coerentemente col nostro motto "per una città possibile", siamo stati tra i promotori della tavola rotonda svoltasi il 16 gennaio al Polo Zanotto.

Dopo l'introduzione della moderatrice Daniela Zumiani, docente dell'università per l'insegnamento di tutela dei beni culturali e paesaggistici, **Giorgio Massignan** ha tracciato un quadro della situazione veronese (vedi riquadro) e ha denunciato come da sempre la malavita organizzata sia interessata allo sfruttamento edilizio sregolato del territorio, che le permette di ricavarne enormi guadagni, in modo particolare in questo periodo di crisi in cui il denaro lecito scarseggia mentre il suo denaro illecito abbonda. Se Verona soffre le conseguenze di pessimi piani urbanistici, ciò va imputato alle amministrazioni succedutesi a Palazzo Barbieri, che non hanno saputo, o peggio, non hanno voluto considerare il territorio bene comune, e si sono inchinate agli interessi di pochi potenti gruppi privati, che si sono garantiti appalti e project financing in cambio di qualche briciola devoluta in favore dei partiti al governo della città. E se i cittadini sono disattenti e non si informano, ci vuol poco a far credere loro che sono di utilità

pubblica sei poli commerciali pianificati per Verona Sud o un'enorme Motorcity fra Trevenzuolo e Vigasio, zona vocata a coltivazioni di pregio come il riso! Scelte folli, che compromettono la vivibilità del territorio e disattendono i principi di una mobilità sostenibile, eppure possono vantare il timbro della legalità. Come porvi rimedio? Massignan ha auspicato che una cittadinanza vigile e attiva riesca ad esercitare la sua funzione di controllo sui poteri politico ed economico-finanziario e dia vita ad un'urbanistica partecipata e trasparente, rispettosa della vocazione e delle esigenze del territorio stesso.

Giorgio Belloni, di Legambiente Veneto e Città di Venezia, ha riportato le esperienze dell'Osservatorio Ambiente e Legalità, ricordando che è l'illegalità il terreno di cultura della mafia, e non viceversa. In Veneto la mafia non è un virus che attacca un corpo sano, bensì un alleato cercato dagli imprenditori perché li aiuta ad eludere o evadere le tasse, realizzare frodi fiscali, pilotare fallimenti vari. Nella nostra regione è più che mai ora di por fine ad un atteggiamento di rassegnazione al peggio, all'accettazione che non vi siano più regole, alla corruzione pervasiva. Non basta tifare per le "guardie" quando a volte riescono ad acciuffare i "ladri", bisogna attuare l'antimafia del giorno prima, quella del rispetto delle regole della vita civile, quella delle pianificazioni lungimiranti e condivise che si prendono cura del territorio e sono realmente al servizio della comunità.

A causa di calo demografico,

deindustrializzazione, dissesto idrogeologico, consumo insostenibile del territorio, l'edilizia in Italia soffre una crisi di sovrapproduzione: lo ha ricordato **Stefano Facci**, rappresentante dei sindacati edili, costretti ogni giorno a scontrarsi con la dura realtà di un comparto che continua a perdere posti di lavoro, eppure consci che accettare qualsiasi lavoro, a qualsiasi costo per il territorio, sia oggi un grosso errore. Le pesanti infiltrazioni mafiose per i lavoratori edili sono infatti sinonimo di catena infinita di subappalti, lavoro irregolare, lavoro nero, contratti indecenti, risparmio sui materiali, insicurezza nei cantieri. Secondo Facci solo trasparenza e rispetto delle regole possono dar lavoro ad imprese sane e qualificate: green economy, conservazione dei beni artistici, riqualificazione dell'edilizia pubblica, in particolare scolastica, ristrutturazione di alloggi popolari, ripristino dell'equilibrio idrogeologico del territorio sono secondo le associazioni sindacali gli ambiti da cui ripartire.



Giorgio Massignan

A Verona

- calo della superficie agricola: da 7.500 ettari nel 2000 a 6.000 ettari nel 2011
- 11.000 appartamenti sfitti
- previsti nel PAT:
 - 10.900 nuovi alloggi
 - 750mila metri quadrati di edifici ad uso commerciale, terziario e produttivo
- cessione da parte del Comune di immobili storici (Castel San Pietro, Palazzo Forti, Palazzo del Capitano, Palazzo Gobetti).

Dal sito di ITALIA NOSTRA - Sezione di Verona

www.italianostravr.it/documenti.htm

- I nostri attuali amministratori hanno delegato la pianificazione sull'uso del territorio agli operatori economici privati che scelgono e pilotano lo sviluppo della città sulla base dei propri specifici interessi.
- Da nessuna analisi si evince che Verona ha bisogno di centri direzionali e commerciali e neppure di nuove abitazioni.
- La vocazione economica della nostra città, la quarta in Italia per valore artistico-culturale, dovrebbe essere turistica.
- Verona ha una percentuale di verde urbano inferiore al 5% e una percentuale di zone protette fra le più basse in assoluto.
- I nostri amministratori, invece di programmare un sistema della mobilità basato sul trasporto pubblico, hanno preferito la grande opera infrastrutturale, la complanare nord con il traforo della collina e la strada di gronda, funzionale soprattutto alla viabilità extra urbana e autostradale.

CONTRAPPASSI E CONTRAPPESI DAL BASSO

di **Cristina Stevanoni**

È il 16 agosto 2013: don Albino Bizzotto, cofondatore dei "Beati costruttori di pace" (autunno 1985) e ideatore delle "Arenne di pace" (1986-1993), decide, in solitaria, di digiunare a oltranza, per protestare contro il consumo del suolo, in particolare nel Veneto. Il digiuno (saranno 14 giorni ininterrotti, alla fine) contro la bulimia che ha distrutto il territorio e il paesaggio del Veneto è una volontaria pena del contrappasso, che vuole parlare a tutti, anche agli ignavi, e ai conniventi, che non possono più far finta di non capire. Una forma di protesta estrema che parla di numeri estremi: il Pianeta è esausto e la nostra regione è prossima al collasso, a causa dell'esaurimento delle risorse ecologiche. Da questa, che ha l'evidenza d'una verità storica, discende l'ultimatum che don Albino rivolge alle autorità regionali venete: fermate le grandi opere, fermate, in particolare, quelle che si avvalgono della procedura della finanza di progetto (Pf), che è una forma d'indebitamento pubblico camuffato. Fra i primi, cogliendo l'importanza del messaggio, corrono a Padova, per confrontarsi con don Albino, quelli del Comitato No traforo: da lì, da quel primo incontro, nasce il coordinamento "Digiuno

territorio", che ottiene l'adesione di gruppi, persone singole, comitati, partiti, associazioni (fra queste, anche gli AdB). L'ospitalità del Monastero del Bene Comune di Sezano offre spazio per il confronto, si fanno numerose assemblee, si apre un blog, tuttora attivo (digiunoterritorio.blogspot), e si dà il via (16 settembre) a una staffetta di digiunatori. Saranno quasi cento, alla fine; e qualcuno sente l'esigenza di praticare ripetuti digiuni. S'inaugura, a partire dalla metà del mese di settembre, un banchetto comunicativo in Piazza delle Erbe, si espongono materiali con i numeri dello scempio in atto, e si propongono ai passanti, con letture ad alta voce di attrici e attori del teatro veronese, le opere ritenute più pertinenti: "La speculazione edilizia" di Italo Calvino, nel cinquantesimo anniversario della pubblicazione, ma anche "I corvi di Erto e Casso", romanzo postumo di Armando Gervasoni (Gabrielli, 2012). Una delle mete additate da don Albino è, infatti, il cinquantesimo anniversario della catastrofe del Vajont (9 ottobre 1963): in vista di questo, una delegazione del coordinamento incontra la Prefetto, Perla Stancari (23 ottobre), la quale, dopo un serrato confronto, esprime la preoccupazione che, nel territorio veronese, ci siano infiltrazioni di stampo mafioso. A

novembre, il giorno 8, nella sala di santa Maria in Chiavica, si ricorda la «tragedia senza fine» del Vajont, animando, con proiezioni e lettura, un testo in forma di fumetto, edito da Beccogiallo. Attori e artisti contribuiscono, ancora una volta, a colorare il presidio davanti alla Gran Guardia (16 novembre), quando si rammenta, a chi visita la mostra "Verso Monet. Il paesaggio dal Seicento al Novecento", che il paesaggio sta andando verso la rovina. La contraddizione è insita nelle cose, e, come tale, viene riproposta l'otto febbraio 2014, poche ore prima che la mostra si chiuda. Dov'è finito il paesaggio che la Repubblica, in conformità all'art. 9 della Costituzione, ancora tutela? Dov'è finito lo sappiamo, e ne mostriamo le fattezze. E proviamo anche a mostrare, con immagini finte ma non troppo, come un futuro pittore impressionista potrà dipingere il traforo, il cementificio di Fumane, la piazza Corrubbio, il Monsè di Quinzano, le case e casette di Valeggio... "Voialtri veronesi", dice sempre don Bizzotto, stupito da tanta operosità e fantasia. Effettivamente non ha torto, quando coglie in questo agire una scintilla che può rinfocolare le molteplici iniziative che si stanno intersecando, a livello regionale, grazie a quel suo primo, risoluto gesto.

f a r m a c i a
BORGO MILANO
Corso Milano, 69
VERONA tel. 045 524192

IL MELOGRANO
CENTRO INFORMAZIONE
MATERNITÀ E NASCITA

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, nella **FARMACIA BORGO MILANO**, 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 BORGO MILANO** 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.

FARMACIA AMICA DELL'ALLATTAMENTO MATERNO™
è una iniziativa de **IL MELOGRANO**
CENTRO INFORMAZIONE MATERNITÀ E NASCITA

www.farmaciaborgomilano.it

ARENA DI PACE E DISARMO 2014..... di Donatella Miotto

Sarà solo una fatalità se, nel lontano 1982, l'associazione degli Amici della Bicicletta è nata e cresciuta nel piccolo e caldo nido del Movimento Nonviolento di via Filippini?

E se, una volta diventata grande, si è ritrovata per anni in un rapporto di buon vicinato con la Casa della Nonviolenza di via Spagna? Basta guardarla, una bici: silenziosa e leggera, incapace di far male a chiunque se non con l'innocenza di una bambina monella, pacifica ma dotata di spirito critico e irrequieto tanto da arrivare spesso all'obiezione di coscienza, la bicicletta è per sua natura nonviolenta.

E allora non poteva mancare la Fiab fra le associazioni aderenti all'appello per 'L'Arena di Pace e Disarmo 2014'. L'obiettivo di riempire l'Arena coi colori della pace è ambizioso e c'è molto da fare, ma il risultato sarà una bellissima giornata di festa, spettacolo e impegno civile. Il 25 aprile si ritroveranno nel nostro anfiteatro associazioni laiche e religiose come Emmaus, Pax Christi, Libera, Arci, Acli, Emergency, Greenpeace, esponenti della società civile e singole persone: tutte insieme per sostenere il disarmo e la difesa civile nonviolenta.

Primo firmatario dell'appello (www.arenapacedisarmo.org), a sottolineare la continuità con le "Arenae di Pace" svoltesi a Verona negli anni '80 e '90, è padre Alex Zanotelli: "Bisogna che questi temi tornino al centro dell'agenda politica - afferma con la consueta passione - i poveri non possono più accettare i continui sperperi di fondi negli armamenti!".

L'Italia è in piena crisi economica e sociale, cade a picco negli indicatori di benessere e di civiltà, ma continua ad essere tra le prime 10 potenze militari del pianeta nella corsa agli armamenti più dispendiosa della storia. Ne sono un esempio i nuovi 90 cacciabombardieri F35, il cui costo si attesta sui 14 miliardi di euro, mentre l'intero progetto Joint Strike Fighter supererà i 50 miliardi di euro; il nostro paese inoltre "ospita" 70 bombe atomiche statunitensi B-61 (20 nella base di Ghedi a Brescia e 50 nella base di Aviano a Pordenone) che si stanno ammodernando, al costo di 10 miliardi di dollari, in testate nucleari adatte al trasporto sugli F-35.

L'acquisto degli F 35 è un'operazione che ha sollevato in milioni di cittadini un'ondata di indignazione che finalmente ha scosso anche il mondo politico. Le enormi spese impiegate per mantenere la difesa armata italiana, 24 miliardi di euro nel 2014, sono sottratte ai diritti essenziali della nostra vita: politiche del lavoro, casa, istruzione, protezioni sociali e sanitarie, ambiente. Le armi dunque, anche se non utilizzate, stanno già uccidendo e togliendo futuro alle nuove generazioni. "Su questi temi - afferma Francesco Vignarca, coordinatore di Rete Disarmo - la maggioranza degli italiani è con noi. Per questo da Verona lanceremo la campagna "Difesa civile 2014" che vuole offrire a tutti i cittadini una legge sull'opzione fiscale, ossia la possibilità di scegliere se finanziare con le proprie tasse la difesa militare o quella nonviolenta". Perché se la difesa della patria è un "sacro dovere" per ogni cittadino (art. 52 della Costituzione), c'è

urgenza di sovvenzionare ed organizzare una "difesa civile" non armata, che sappia neutralizzare i veri nemici della nostra comunità: la disoccupazione, l'insicurezza, la fragilità di un territorio depredato. "Non è un caso che l'evento in Arena si svolga il 25 aprile" commenta Mao Valpiana, presidente del Movimento Nonviolento. "Chi ha fatto la Resistenza voleva liberare l'Italia dalla guerra. Ora dobbiamo proseguire su quella strada e liberarci dagli strumenti che la rendono possibile. La nuova Resistenza si chiama Nonviolenza". Noi resistiamo... e arriveremo in Arena in bicicletta, per testimoniare che tutto questo si declina anche nella semplicità delle proprie scelte quotidiane.

L'Arena di Pace e la Fiab

- "Resistere - Pedalare - Resistere", tradizionale bicicletata sui luoghi della Resistenza a Verona, si concluderà quest'anno in P. Brà, con l'invito ad entrare in Arena.
- Cortei su due ruote, coi colori della Pace e della Fiab partiranno da vari punti della provincia. Info sul sito e in mailing list.
- Da Modena partirà il 23 aprile una 'tre giorni', che attraverserà le zone terremotate di Mirandola e Concordia con arrivo a San Benedetto Pò. Il 24 il gruppo giungerà a Mantova e a Cà Fornelletti per il pernottamento. Il 25 in tarda mattinata arriverà in Arena.

Info: www.modenainbici.it
www.fiab-onlus.it





BICI ED EDUCAZIONE: L'ESPERIENZA DEL GERMOGLIO

L'equipe educatori
e i ragazzi del Germoglio

La collaborazione con gli Amici della Bicicletta è nata un anno fa dall'incontro con la socia ADB Luisa Tosi per un progetto sul territorio. Tosi ci ha proposto di avvicinarci al mondo della bicicletta attraverso un corso di manutenzione e cura del mezzo per poi passare ad un'escursione di gruppo. Ci è sembrata fin da subito un'ottima idea, vista la possibilità di coinvolgere i nostri ragazzi in un'attività finalizzata anche alla conoscenza e scoperta del territorio veronese. Noi facciamo parte del "Germoglio ONLUS", un'associazione che opera da quasi 25 anni nel territorio di San Massimo e che aiuta bambini e adolescenti a trovare dei punti di riferimento significativi e a costruire le basi per la loro vita da adulti. Lavoriamo in stretta collaborazione con i Servizi Sociali di Verona gestendo due Centri Diurni (uno per bimbi e preadolescenti dai 6 ai 16 anni, l'altro dai 16 ai 18 anni) e un Centro Aperto, seguito da volontari che ci dedicano ore e passione, che accoglie bambini e adolescenti per supportarli nei compiti due volte alla settimana. Così abbiamo fatto un paio di incontri formativi con Roberto Ferrari, socio storico degli Amici della Bicicletta, il quale ha spiegato ai ragazzi la meccanica della bicicletta, ha mostrato loro gli strumenti che occorrono per la sua

manutenzione e ha illustrato le modalità di intervento in caso di rottura della catena o foratura della ruota. Nel secondo incontro Ferrari ha ricordato e insegnato le norme della circolazione stradale, soffermandosi in particolare su quelle che riguardano il ciclista e ha spiegato i comportamenti corretti da tenere quando si pedala in gruppo. Dopo che i ragazzi, sempre sotto la supervisione di Roberto, avevano finito di sistemare, pulire e controllare tutte le bici, abbiamo cominciato a preparare la prima scampagnata che dalla nostra sede di San Massimo ci ha portato fino al centro storico di Bussolengo, lungo la pista ciclabile. I ragazzi, partiti un po' prevenuti per il caldo e la molta strada che li attendeva, si sono in realtà divertiti molto. Sono rimasti colpiti dai numerosi ciclisti di ogni età che si incontrano per strada. Raggiunta la meta, ci siamo quindi concessi una meritata pausa arricchita da un buon gelato e da una bibita fresca per recuperare un po' di forze per il ritorno. L'esperienza è stata più che positiva, sia per il consolidamento delle dinamiche di gruppo, sia

per la soddisfazione dei ragazzi per il traguardo raggiunto. Abbiamo realizzato un obiettivo concreto conquistandolo con fatica e impegno. Abbiamo inoltre approfondito la conoscenza di una parte di territorio veronese a noi poco nota. Non appena sarà di nuovo primavera torneremo a programmare nuove escursioni in bici. Continueremo il percorso avviato con gli Amici della Bicicletta e ci prefiggeremo mete sempre più distanti e ambiziose. Ringraziamo di cuore questa associazione e la salutiamo con l'augurio che la collaborazione continui a lungo e che possa coinvolgere un numero sempre maggiore di ragazzi nella riscoperta della bici e del piacere di viaggiare. Chi fosse interessato alle attività della nostra associazione, troverà tutte le informazioni sul sito: www.ilgermoglio.eu.





ARCHEOLOGIA E BICICLETTA

Gli AdB inaugurano l'Archeoparco di Cavaion di **Michele Marcolongo**

Che cosa differenzia un semplice sito archeologico da un archeoparco? Per rendervene conto dovrete partecipare alla bicicletata di inaugurazione dell'Archeoparco di Cavaion, il primo del suo genere in Veneto, che si terrà il prossimo 17 maggio. L'evento è organizzato da Fiab Verona - Amici della Bicicletta in collaborazione con Soprintendenza Archeologica, Regione del Veneto e Comune di Cavaion.

Sul monte Bastia di San Michele (quello dell'ex base Nato, in via di dismissione) sono stati riportati alla luce i resti di un grandioso villaggio fortificato sorto attorno al Mille, sviluppato su tre terrazze artificiali. Dalla sommità dell'altura si può godere di un panorama mozzafiato che spazia dal lago alle colline.

Storia e paesaggio, dunque, ma non solo: un archeoparco si distingue anche per modalità di fruizione, diverse da quelle convenzionali. E quello di Cavaion mira a diventare volano di turismo eco-sostenibile a tutti gli effetti: ad oggi, infatti, la principale via d'accesso resta il sentiero della salute, da percorrere a piedi salendo dal paese. Per le biciclette c'è già l'impegno a tabellare i 4 chilometri di percorso che collega l'area alla vicina pista dell'Adige-Sole.

“Scaviamo dal 2003 finanziati da Regione e Comune – spiega **Brunella Bruno**, Responsabile del Nucleo Operativo di Verona della Soprintendenza Archeologica del Veneto – dalla terrazza inferiore abbiamo tirato fuori la chiesa di San Michele a cui si sono aggiunti poi un convento, edifici

pubblici, case e zone artigianali”. Da una nota tecnica della Soprintendenza si legge che “un passaggio fortificato permetteva di raggiungere la terrazza mediana e l'abitato sulla sommità del sito, di cui si confermano le caratteristiche di presidio militare”. All'inizio fortificato e cinto da mura, questo villaggio doveva infatti avere grande importanza strategica in quanto permetteva di controllare la zona del Garda, la strada e la pianura. I lavori di recupero sono durati a lungo e sono costati molti soldi e tanta fatica. La svolta che ha permesso di cominciare a pensare all'apertura al pubblico è arrivata soltanto nel corso del 2010 in seguito ad un accordo pubblico-privato concluso dall'amministrazione comunale di Cavaion. I privati hanno reso disponibili 250 mila euro impiegati per mettere in sicurezza il sito attraverso il consolidamento delle mura, la sistemazione delle scarpate, la posa della recinzione. In cambio il Comune ha concesso il cambio di destinazione d'uso su un'area di proprietà dell'immobiliare che ha messo i soldi. Per il Sindaco di Cavaion **Lorenzo Sartori** ne è valsa sicuramente la pena: “Il nostro Comune ha sempre avuto grande attenzione verso la propria storia e in particolare l'archeologia” spiega. “Non a caso abbiamo un museo civico archeologico, diretto

da Mario Parolotti, e un'associazione archeologica che coinvolge tante persone impegnate nella promozione di questa attività che è culturale ma vuole diventare anche una proposta turistica”.

Ma come è venuta l'idea di associare l'archeologia alla bicicletta?

“Abbiamo un sito magnifico in un contesto paesaggistico altrettanto importante: ci è venuto spontaneo associarlo ad percorso ciclistico e ci piacerebbe che tutti gli archeoparchi veneti siano collegati a percorsi ciclistici, podistici e naturalistici.

L'appuntamento è dunque per Sabato 17 Marzo. In testa al gruppo di biciclette che da Verona raggiungerà Cavaion ci sarà il Soprintendente regionale Vincenzo Tiné e la stessa dottoressa Bruno, entrambi convinti ciclisti. Per l'orario di partenza si invita a fare riferimento al sito internet degli Amici della Bicicletta o della Soprintendenza. Siamo curiosi di vedere chi tra i politici della Regione accetterà la sfida della sgambata.

la bici e...
di Luigi Bertaso

Tutte le Novità 2014
- Biciclette
- Accessori
per il cicloturismo

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

www.labiciverona.it

I ciclisti lenti di Verona restano senza La Scatenata, ma per i soci AdB giocare con la meccanica è ancora possibile.

Dopo 5 anni di attività noi dell'associazione Azioni a Catena abbiamo deciso di chiudere la "Ciclofficina Popolare La Scatenata".

Di strada ne è stata fatta: nella nostra sede prima in via Maffi, poi giù dalle scalette di Lungadige Sammicheli, gli avventori hanno potuto imparare come riparare le proprie biciclette, conoscendone caratteristiche, personalizzandole, prendendosene cura. Ma non solo. Hanno stretto amicizie, recuperato "rottami" vari, assaggiato manicaretti, conosciuto persone totalmente differenti, conversato su bici, ecologia, ambiente, Verona, decrescita, gruppi di acquisto solidale, politica, movimenti, precarietà e tanto altro ancora. La ciclofficina era aperta a tutti e a tutte, senza distinzioni. In fondo sono queste le caratteristiche delle ciclofficine popolari, un movimento italiano e mondiale che seppur con la propria varietà conserva intatti alcuni elementi distintivi,

come l'ampia accessibilità, l'accento sulla condivisione dei saperi e degli attrezzi, lo scambio di esperienze e conoscenze, opinioni. E poi abbiamo collaborato con scuole, ecosportello comunale, altre ciclofficine d'Italia, Amici della Bicicletta, cercando di diffondere questa passione per l'autoriparazione partecipativa. Abbiamo organizzato corsi, feste, incontri su vari temi sociali, promosso una campagna di prevenzione ai furti di bici, aiutato altre ciclofficine a nascere... Ma si sa, il tempo passa, le soddisfazioni ci sono, ma la fatica si fa sentire. Abbiamo preso questa sofferta decisione non trovando più le energie necessarie a mandare avanti con il volontariato ciò che era nato come spazio per lo scambio di rottami e di conoscenze meccaniche e umane, ma che col tempo era divenuto un vero e proprio servizio pubblico. Troppo impegnativo far quadrare le aspettative dei numerosi frequentatori con il tempo messo a disposizione dai volontari e con le spese di affitto e gestione; constatiamo che un servizio gratuito e aperto



a tutti come questo non riesce a funzionare per sempre in autogestione. Pensiamo sarebbe bello che fosse un ente pubblico a promuovere la ciclabilità, il riuso e la socialità con un'iniziativa simile, speriamo che prima o poi un'amministrazione comunale lungimirante abbia questa idea. In altri paesi, più attenti a questi temi e convinti che la ciclofficina popolare sia un'esperienza di grande importanza per la comunità, è già una realtà. In altre città italiane i Comuni appoggiano con varie modalità le ciclofficine. Ma invece che abbandonarci ai sogni, consolidiamoci con una notizia concreta: gli iscritti agli Amici della Bicicletta potranno ancora usufruire dell'attrezzatura della Scatenata. Parte del materiale raccolto dalla Ciclofficina in questi anni verrà infatti ospitato in sede e messo a disposizione dei soci AdB che vogliono approfondire la conoscenza del loro mezzo preferito.

Finisce quindi l'esperienza della Ciclofficina Popolare, ma nasce un'"Officina AdB" che sarà gestita in collaborazione con i meccanici storici di Azioni a Catena, un motivo in più per frequentare la sede degli Amici della Bicicletta! I dettagli sono ancora da sistemare, ma promettiamo che la nuova officina sarà operativa a breve, brevissimo.

Un saluto e un grazie a tutti quelli che hanno partecipato alla storia della Ciclofficina Scatenata!

Manifesto

Abbiamo deciso di renderci protagonisti, costruire una nostra storia e un nostro tempo. Cerchiamo la strada per l'autonomia, facciamo quello che riusciamo a fare, da soli e con gli altri. Pensiamo che ciò che possiamo ottenere con le nostre mani sia molto di più di quello che siamo abituati a credere. Ci proponiamo di riflettere un po' più a fondo su ciò che facciamo e utilizziamo, responsabili di noi stessi e del nostro rapporto con la realtà. La consapevolezza è libertà. Vogliamo contrastare l'abitudine a servirsi di ciò che ci circonda senza interrogarci su cause e conseguenze delle nostre azioni, necessariamente partecipiamo allo spreco delle risorse. Crediamo che sia sempre possibile avvicinarsi al mondo con più dolcezza e lentezza, come l'incedere armonico di una bicicletta. Viviamo l'alternarsi delle stagioni con tanto di piogge primaverili e nebbie padane. Amiamo la nostra città e, sfruttando l'alta efficienza energetica del nostro corpo, contribuiamo ad un'aria più pulita. Immaginiamo le strade non semplici luoghi di scorrimento di inquinanti automobili ma piuttosto connettori di socialità, popolate da persone, pedoni, velocipedi, carrozzine e carrozzelle. E se qualcosa si rompe ingegnamoci per non allungare la già estesa lista di rifiuti che produciamo ogni giorno. Creiamo spazi generativi dove raccogliere saperi vecchi e nuovi, senza arrenderci ad una complessità che non necessariamente è sinonimo di efficienza. Sappiamo che costruire o riparare richiede conoscenza ed esercizio, ma crediamo di avere il diritto a sperimentare, a metterci in gioco in questo mondo frammentato dall'iperspecializzazione. Rifiutiamo l'esclusività e puntiamo alla condivisione di materiali e saperi, in uno scambio fuori-mercato, orizzontale e non mediato. Ci piace lavorare insieme, scambiarci attrezzi ed idee senza il bisogno di sentirsi i migliori. La solitudine e la paura ci inducono a guardare gli altri inquadrandoli in categorie, riducendo i nostri modi d'essere a pregiudizi ed esclusioni. Per rompere questi muri non c'è niente di meglio che gestire collettivamente quello a cui teniamo: la collaborazione è faticosa, ma che soddisfazione! Perciò coltiviamo ogni relazione come nutritiva. Immergiamoci in un flusso di rapporti basati sul "creare" e non sul "consumare": incontrarsi per dare nuova vita a un vecchio vestito può essere molto più divertente che andare a fare shopping! Il mito di una vita dedicata all'accumulo infinito sgratola l'intensità dei legami umani ed implica inevitabilmente conflitti che arrivano alla guerra per l'accaparramento delle risorse. Preferiamo avere meno e sorridere di più. Buon lavoro!



M'ILLUMINO DI MEGLIO!..... di Giorgio Migliorini

Graziati dal tempo un nucleo di soci e simpatizzanti FIAB-AdB ha aderito all'evento "M'illumino di meno" organizzato dalla trasmissione Caterpillar in onda su Radio 2. Per noi è ormai un appuntamento tradizionale ed anche quest'anno abbiamo avuto il collegamento in diretta, unica associazione FIAB in Italia. L'evento era stato da noi ridenominato "M'illumino di meglio". Non poteva che essere così, visto che purtroppo troppi ciclisti di sera viaggiano parzialmente o totalmente spenti e non certo per favorire il risparmio energetico! E' stato un modo per dare continuità all'iniziativa di novembre "ciclista illuminato" e dare una risposta in positivo anche alla polizia municipale che quest'inverno ha effettuato numerosi controlli e sanzionato ciclisti non in regola. Questo è da sempre lo spirito dell'associazione: mostrare lo spirito gioioso di chi va in bici unitamente alla consapevolezza che anche da parte nostra occorre fare educazione nei confronti dei ciclisti. Alla manifestazione hanno partecipato molti dei soci storici. Al ritrovo, tutti se ne sono accorti, si è presentata

> Mostrare lo spirito gioioso di chi va in bici unitamente alla consapevolezza che anche da parte nostra occorre fare educazione nei confronti dei ciclisti

anche una coppia di ciclisti mai visti, ottimamente illuminati, ne parleremo dopo. Siamo partiti davanti alla biblioteca civica, luccicanti e scampanellanti, bici sonora in testa. Dopo un giro di circa 30 minuti in centro storico; piazza Bra, Corso Porta Borsari, Piazza Erbe, via Stella, ci siamo fermati in piazza Bra davanti all'Arena spenta. Qui si trattava di premiare la coppia di ciclisti meglio illuminata. Cinque coppie si sono iscritte, giudici Marilena, Fernando e Giuseppe. La giuria non ha avuto dubbi e si è espressa per la coppia di cui avevo accennato prima: Bianca e Rainero 170 anni in due, 65 di matrimonio. Quasi ogni giorno si fanno una gita in bici di 30/40 km. Il premio per due ciclisti nel giorno di S.Valentino, una cena alla trattoria Perbacco, non poteva andare ad una coppia migliore. A proclamazione avvenuta è seguito l'intervento in diretta su Radio 2 con grande apprezzamento da parte dei conduttori per la nostra iniziativa. E' poi intervenuta anche una giornalista de L'Arena che il giorno dopo ci ha dedicato un articolo sull'evento. Direi che la manifestazione è andata molto bene, adesso abbiamo un anno per inventarci qualcosa di nuovo!



 **VACANZE FACILI IN BICICLETTA**
girolibero in Italia e in Europa

10% Sconto soci Fiab

Richiedi il catalogo gratuito www.girolibero.it
info@girolibero.it - tel. 0444 323639 - n. verde 800 190510

ASSEMBLEA DEI SOCI SABATO 22 FEBBRAIO 2014

di Francesca Gonzato

Ad essere sinceri è cominciata un po' sottotono: la sala stentava a riempirsi, le chiacchiere si prolungavano nella speranza che arrivassero altri, non aleggiava un grande entusiasmo. Poi il tesoriere ha preso la parola ed è stato quanto meno rassicurante: nel 2013 sono aumentate le uscite, soprattutto per le spese di trasloco nella nuova sede e il suo affitto più alto e per la diminuzione dei contributi raccolti per Ruotalibera, ma il bilancio complessivo è rimasto positivo grazie alle quote dei 1793 soci, al successo delle ciclovacanze, ai costi più contenuti della stampa di Ruotalibera e del programma annuale, al compenso ricevuto per la carta provinciale cicloturistica Tappeiner. Non male!

Il Presidente Migliorini, dopo aver sottolineato la buona riuscita di eventi quali Bimbinbici e la festa di Ruotalibera, ha ammesso che l'associazione soffre di qualche stanchezza, soprattutto perché i soci attivi da parecchi anni ormai sono sempre gli stessi... troppo pochi e sempre meno giovani! Guardando avanti ha annunciato che per il 2014 la strategia è di abbandonare le iniziative che hanno avuto poco seguito tra i soci, come S.I.N.D.A.C.O. e M'illumino di Meno (che pure hanno avuto eco mediatica assai soddisfacente), per dedicare più tempo alla presenza in

piazza Bra col banchetto, aumentare l'offerta delle uscite, soprattutto quelle poco impegnative che possono attrarre "neofiti", arricchire il programma delle serate a tema in sede, che stanno riscuotendo notevole successo, rispondere all'appello dei giovani della Ciclofficina offrendo loro spazio nel sottoterraneo della sede e fattiva collaborazione.

Il clima assembleare si è via via riscaldato. Il direttore nazionale Fiab uscente, Bepo Merlin, è stato molto incoraggiante: la nostra rimane una delle associazioni

> Il Presidente Migliorini, dopo aver sottolineato la buona riuscita di eventi quali Bimbinbici e la festa di Ruotalibera, ha ammesso che l'associazione soffre di qualche stanchezza

Fiab più attive e più unite, cui le altre guardano con autentica ammirazione. A Isola della Scala, ci ha raccontato Guerrino Zandonà, Isolainbici sta diffondendo con convinzione e creatività i valori cicloambientalisti della Fiab e si rivolge all'amministrazione cittadina, assai propensa alla cementificazione del territorio, proponendo invece di rispettarlo, conoscerlo e valorizzarne ricchezze e peculiarità... e ottiene



ascolto e una sede! Paolo Fabbri, uno dei vicepresidenti nazionali Fiab, ha tenuto a sottolineare il grande lavoro svolto dalla Fiab a Roma nei rapporti col parlamento e con l'ANCI per migliorare la qualità della vita urbana: in una smart city c'è più rispetto per tutti, ma soprattutto per i cittadini più deboli, i bambini e gli anziani. Contagioso l'entusiasmo di Enrico Peroni, da un anno nel Direttivo, che ama i fatti più delle chiacchiere: percorrendo la ciclabile del Biffis e notando degrado e sporcizia si è armato di zappa e badile e ne ha ripulito un lungo tratto perché, ha detto, "dobbiamo avere cura della nostra porta sull'Europa"! Per Luciano Lorini, moderatore del dibattito, compito del Direttivo non dovrebbe essere tanto il curare le varie iniziative, quanto piuttosto elaborare idee e strategie per declinare su scala locale le attualissime direttive Fiab relative a ciclabilità urbana e cicloturismo. E allora l'appello a tutti i soci è: impegniamoci in tanti per le idee in cui crediamo, oggi sono idee vincenti! ●



RASSEGNA DIAPOSITIVE: ULTIMO APPUNTAMENTO DURANTE LA SERATA ANCHE UN VIDEO SUI FURTI DI BICI... di Laura Costantini

Dopo l'Armenia di Ferdinando; il verde Vietnam di Stefano, Ada, Enrica, Marinella e Sara; le emozioni regalateci da Geatano con il suo viaggio in solitaria lungo le coste del Belpaese, il ciclo di incontri "Viaggiando in bici nel Mondo" si conclude con un altro fantastico viaggio tra le più scenografiche mete turistiche del mondo: la Finlandia. Qui il paesaggio varia dagli isolotti rocciosi alla campagna verdeggiante con le pittoresche case di

legno: gli arcipelaghi Turku e Aland. L'appuntamento è dunque per Venerdì 28 marzo in Sala conferenze "A. Dall'Oca Bianca" di Via Trapani 8, a Borgo Nuovo, a partire dalle 21.

Nel corso della serata Michele Pigozzi presenterà un video contro i furti di bici, realizzato nel 2013 nell'ambito del Progetto Liberalabici, promosso e vinto dalla ciclofficina La Scatenata di Verona (associazione Azioni a Catena) grazie al Programma "Gioventù in Azione" dell'Unione Europea*.

Liberalabici intende sensibilizzare sul tema dei furti di bici, dando un contributo di prevenzione rispetto a questo sempre più diffuso fenomeno.

Questo video scherzoso (ma non troppo) è stato prodotto grazie alla collaborazione di un giovane regista, Pittaluga Riccardo. Si evidenzia l'importanza di prevenire i furti legando correttamente la bici. Viene messo in chiaro che i furti di biciclette ci rendono tutti vittime, ma acquistare bici rubate ci rende complici.

APPROVAZIONE DEL BILANCIO ECONOMICO 2013

RENDICONTO ECONOMICO AdB ONLUS VERONA 2013			
PROVENTI E RICAVI		COSTI E ONERI	
Proventi istituzionali		Attività istituzionali	
Quote assoc. 2013	23.917,00	Acquisiti - Spese stampa	13.338,38
Quote assoc. 2014	3.714,00	Spese postali e valori bollati	1.384,15
Contributi da Soci	133.300,70	Altri acquisti	8.295,04
Contributi Enti Pubbl.	446,66	Spese iniziative istituzionali	3.286,05
Nostri servizi	4.970,93	Contributi associativi Fiab	14.836,00
Liberalità	1.582,60	Assicurazioni	190,00
Attività connesse e accessorie		Spese gite e viaggi	
Proventi per prodotti	343,00	Contrib. altre assoc. e Onlus	0,00
Proventi per Gadgets	879,00	Attività connesse e acc.	643,98
Proventi Spazio Pubbl.	9.802,80	Costi e oneri generali	10.676,17
Introiti finanziari	43,10	Oneri finanziari e fiscali	2.692,65
Totale	178.999,79	Totale	173.310,25

STATO PATRIMONIALE AdB ONLUS VERONA 2013			
ATTIVO		PASSIVO	
Disponibilità liquide	39.622,99	Debiti	56,93
Attivo circolante	17.917,35	Patrimonio netto	
Immobilizzazioni	3.481,32	Riserve patrimoniali	56.314,59
		Avanzo di gestione	4.650,14
Totale	61.021,66	Totale a pareggio	61.021,66

RAGGUAGLIO TRA RENDICONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE			
Proventi e ricavi	178.999,79	Costi e oneri	173.310,25
Rimanenze finali	4.960,55	Rimanenze iniziali	5.999,95
		Avanzo di gestione	4.650,14
Totale a pareggio	183.960,34	Totale a pareggio	183.960,34
		Riserve patrimoniali attuali	60.964,73

GAROLDINI Viaggi S.a.s.
 Dal 1969 noleggio autobus con conducente
 con capienze comprese fra 19 e 52 posti

Via Oreficeria, 55 - 36100 Vicenza
 Tel. 0444/348222 - Fax 0444/348136
 e-mail info@garoldini.it
 www.noleggioautobus.eu

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 la schiena)
 - Trattamenti corpo specifici

Lavoriamo su appuntamento
 Gradita la prenotazione.

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

Panino con avocado, che invidia!

di Paolo Pigozzi

Che ci metti nel panino per la gita? Sei stufo di formaggi e salumi? Forse no, ma il tuo medico ti ha detto saggiamente di limitarli. Pane e noci? Assai salutare e energetico, ma che invidia i tuoi compagni di merenda che affondano i denti in panini succulenti (e l'invidia non ti fa bene...). Un avocado fa per te e sarai tu ad essere invidiato. L'avocado è un frutto molto nutriente e di facilissima digestione, originario dall'America centrale e meridionale (stiano tranquilli i patiti del km-zero: è coltivato anche in Spagna e perfino in Italia). Contiene il 23% di grassi (molto simili a quelli dell'olio d'oliva), vitamina A ed E, potassio (più della banana) e sostanze protettive e antiossidanti. Evviva l'avocado! ●



INGREDIENTI

Avocado	1
Pane integrale	1 panino
Foglia di lattuga	1
Cipollotto fresco	1
Succo di limone	quanto basta
Sale	quanto basta
Pepe	quanto basta

PREPARAZIONE:

Scegli un avocado al punto giusto di maturazione: la buccia coriacea dovrà cedere ad una leggera pressione. Taglialo a metà per il lungo, toglilo il nocciolo (se hai il pollice verde oppure sei semplicemente curioso, metti il seme con la punta all'insù in un vaso, coprilo leggermente con la terra, bagna un po' e aspetta: dopo qualche settimana vedrai spuntare un grosso germoglio) e con un cucchiaino togli la polpa morbida. Sarebbe buona anche così, a cucchiainate. Farcisci il panino con la polpa (abbondante), aggiungi un pizzico di sale, un niente di pepe e uno spruzzo di succo di limone. Se vuoi strafare (è consigliato) aggiungi una foglia di lattuga e due rondelle di cipollotto. Chiudi il panino, sigillalo con un foglio di alluminio e via nella borsa. Nella sosta di metà giornata assaporerai una delizia.

SCAMBIO BICI PER RAGAZZI della Redazione

I figli crescono in fretta e non serve solo cambiare le scarpe ma anche le bici! Così da una idea di una nostra socia abbiamo deciso di partire con questo servizio.

Chi, socio o non socio, ha una bici da ragazzo/bambino che non usa, faccia una donazione all'associazione. L'associazione a sua volta la donerà al figlio di un socio, massimo una bici per famiglia, in cambio di con un piccolo contributo anche sotto forma di tessera familiare. ●





IL TERRITORIO DEL CUSTOZA DIVENTA UN PARCO CICLISTICO di Marco Passigato

Il 25 maggio invasione di ciclisti nell'entroterra gardesano

Domenica 25 maggio la Fiab Verona - Amici della Bicicletta, in collaborazione con la nuova associazione Cicloni ASD, formata da persone che hanno frequentato il primo corso di perfezionamento ed aggiornamento professionale di "Promotore della mobilità ciclistica" presso l'Università di Verona, promuove una ciclo-manifestazione lungo il percorso ad anello nelle Terre del Custoza, tra Bussolengo, Sommacampagna, Sona, Valeggio sul Mincio e Villafranca di Verona. Ci uniremo agli abitanti del territorio e ai primi turisti stranieri in vacanza sul Garda per la Pentecoste. L'idea è di realizzare una piccola e piacevole "invasione del territorio". Ciascuno sarà infatti libero di partire da qualunque punto dell'anello e di percorrerlo, a piacere, in senso orario o antiorario. L'incrociarsi e il ritrovarsi in vari punti dell'anello farà percepire un senso di affollamento. L'anello delle terre del Custoza si sviluppa per circa 65 chilometri

attraverso i punti più caratteristici e significativi dei 5 Comuni citati, ma la rete di itinerari ciclabili dell'entroterra gardesano (di recente tabellati grazie al contributo economico della Regione Veneto) è molto più vasta rispetto l'anello. Essa infatti misura più di 145 chilometri ed è suddivisa in 11 percorsi. Si tratta di un vero e proprio Parco ciclistico, situato in un contesto paesaggistico di pregio, ricco di strade secondarie e con punti di ospitalità molto frequenti.

La segnalazione di questi itinerari incorona un lungo lavoro di mappatura dei percorsi ciclabili fatto dalla nostra associazione con l'editore Tappeiner da cui alcuni anni fa nacque una cartografia in scala 1:50.000 di tutta la provincia di Verona indicante moltissimi itinerari su viabilità minore consigliati ai ciclisti. ●

"L'anello" delle terre del Custoza

Il percorso viene proposto in senso antiorario a partire da Sommacampagna. Utilizzando il percorso n. 35 si sale a Madonna del Monte (tratto non asfaltato) per dirigersi verso Sona e Palazzolo, dove è possibile, con l'itinerario 30, raggiungere Bussolengo e la balconata sull'Adige verso le Prealpi veronesi; a Bussolengo transita la ciclabile Adige Biffis che collega Garda e la Valle dell'Adige con Verona e Venezia mediante il Percorso Regionale I1.

Da Palazzolo il percorso 30 conduce a San Giorgio in Salici e in zona San Rocco (ultimo tratto non asfaltato), ove con il percorso 9, coincidente con il tracciato nazionale Bicitalia 12 - Pedemontana Alpina, si può raggiungere il Fiume Mincio in corrispondenza di Salionze. Si scende per un sentiero ciclabile al Mincio che è percorso dalla Ciclopista del sole Bicitalia 1 ed Eurovelo 7, localmente chiamata anche E6 nel sistema ciclabile Regionale.

Il Mincio viene percorso lungo l'argine sinistro fino a Borghetto ove si può risalire a Valeggio e attraversando la pianura (breve tratto non pavimentato), raggiungere Villafranca di Verona con il percorso 8A. Da Villafranca con il percorso 16 si risale sulla collina di Custoza per rientrare a Sommacampagna.



ANDARE IN BICICLETTA A SYDNEY

..... di **Liz Gill**
traduzione di **Donata Avesani**

Sydney è la capitale dello stato del Nuovo Galles del Sud che si estende per oltre 17.000 chilometri quadrati su un territorio collinare. Questa estesa area urbana ha una popolazione di circa 5 milioni di abitanti ed è suddivisa in 649 sobborghi ed amministrata con 40 municipi locali. È una città relativamente giovane sorta nel 1788 con lo sbarco del capitano Cook proveniente dall'Inghilterra.

Qui il tempo è ideale per andare in bici perché il clima è mite. Il mese più freddo è luglio con una temperatura che va dagli 8° ai 16.3 °C, mentre i mesi più caldi sono gennaio e febbraio con una media dai 18.8 a 25.8 °C e una quindicina di giorni con temperature al di sopra dei 30 °C.

Bicycle NSW è l'ente al vertice delle associazioni che rappresentano i ciclisti per lo stato del NSW: <http://bicyclensw.org.au/>.

È un'associazione formata da iscritti con un'importante storia di rappresentanza degli utenti della bicicletta e offre ai suoi soci la copertura assicurativa.

Organizza programmi e manifestazioni che comprendono giri in bicicletta nelle regioni del paese e grandi giri sulla parte superiore del ponte del porto di Sydney. Chiede e propugna migliori condizioni per coloro che usano la bicicletta e fornisce una varietà di informazioni ai ciclisti. La rivista PushOn Magazine riporta l'elenco di gruppi locali di ciclisti nel NSW. Sul sito internet di PushOn Magazine: <http://www.pushon.com.au/> è disponibile anche un calendario di uscite in bicicletta.

Bicycle NSW lavora a stretto contatto con molti Gruppi di utenti della bicicletta (BUG), locali che organizzano iniziative di sostegno e promozione focalizzate sulla sensibilizzazione delle amministrazioni municipali locali sulle necessità

degli utenti della bicicletta l'organizzazione di manifestazioni quali giri in bici settimanali per i soci. Diversi BUG ed altri gruppi della bicicletta hanno pagine di forum, mailing list e siti sui social media. Sul sito SydneyCyclist: <http://www.sydneycyclist.com/>, e sulla sezione del Nuovo Galles del Sud dei forum della rete chiamata Bicycle Network Australia: <http://www.bicycles.net.au/forums/viewforum.php?f=13> vengono discussi frequentemente argomenti locali legati alla bici. BikeLove è un programma radiofonico prodotto localmente su 2SER-FM ed è disponibile in podcast: <http://bikelove.wordpress.com/>.

Bici come mezzo di trasporto: Sono sempre più numerosi gli abitanti di Sydney che usano la bici come mezzo di trasporto con un aumento del 100% negli ultimi 3 anni. Un numero doppio rispetto alla media nazionale di ciclisti urbani usa la bici per gli spostamenti. In una settimana tipo sono 31.600 i residenti della città di Sydney che salgono sulla bici (Indagine 2013 del Consiglio australiano della bicicletta). Questa accresciuta comprensione dei vantaggi dell'uso della bicicletta per gli spostamenti e per fini ricreativi sta esercitando pressione sullo Stato e sulle amministrazioni locali per migliorare gli interventi in favore della mobilità ciclistica. Di conseguenza nel dicembre 2013 il Governo del Nuovo Galles del Sud ha varato il piano Sydney's Cycling Future <http://www.transport.nsw.gov.au/sydneys-cycling-future>.

Ci sono ora numerosi siti internet per la bicicletta curati dal Governo del Nuovo Galles del Sud, il principale è http://www.rms.nsw.gov.au/hubpages/hub_bicycle.html, e il sito del Dipartimento Strade e Traffico http://www.rms.nsw.gov.au/hubpages/hub_bicycle.html.

Trasporto pubblico e bicicletta a Sydney. Nell'area urbana di Sydney le biciclette possono essere caricate sui treni urbani della City Rail gratuitamente ad eccezione dell'orario di punta dalle 6 alle 9 del mattino e dalle 3.30 alle 7.30 del pomeriggio nei



giorni feriali. Nelle ore di punta oltre al biglietto del passeggero per la bicicletta si deve comprare un biglietto con la tariffa per bambini. Vale la pena notare che questo provvedimento non è applicato rigidamente. Se si comincia il tragitto in una stazione non presidiata dal personale oppure se a bordo ci sono pochi pendolari, si può evitare di pagare il supplemento. Inoltre non tutte le stazioni hanno rampe o ascensori per salire ai binari e la maggior parte dei treni non hanno dotazioni specifiche per le bici, se non gli spazi nei corridoi intercomunicanti. I treni intercity che vanno a Newcastle, alle Blue Mountains e sulla costa meridionale hanno spesso un solo gancio in fondo alla carrozza. Le bici sono ammesse gratuitamente sui traghetti, ma soggette alla disponibilità di posto.

Il quartiere del centro finanziario di Sydney è situato nel municipio centrale e il consiglio di questo municipio sostiene la crescita dell'uso della bicicletta costruendo una rete ciclabile di 200 km che comprende piste ciclabili non promiscue separate dal traffico e dai pedoni. Dove sono state introdotte piste ciclabili, gli spostamenti in bici sono aumentati in misura significativa e nelle modalità di trasporto urbano ora andare in bici viene considerata un'opzione praticabile per andare al lavoro <http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/explore/getting-around/cycling>.

Oltre a costruire percorsi ciclabili, la città di Sydney è impegnata in una campagna di comunicazione, ha sovvenzionato corsi di bicicletta, installato anelli per parcheggiare le bici in tutta la città e ha sovvenzionato parcheggi per biciclette in City of Sydney. Il piano della città di Sydney (2008) 'Sydney Sostenibile 2030' ha una sezione dedicata alla bicicletta, e fa da guida agli altri municipi locali. Fornisce fondi al BIKESydney (il BUG locale), e studia la possibilità di nuovi sviluppi che comprende la necessità di aumentare tutte le misure che vanno a facilitare l'uso della bicicletta nelle zone residenziali e commerciali.

L'uso del casco è obbligatorio per legge per tutti i ciclisti e l'uso della bicicletta sulle strade pubbliche è soggetto allo stesso regolamento delle auto. Alle biciclette tuttavia è spesso consentito il transito dove è vietato alle automobili; di solito è indicato con la segnaletica "tranne biciclette" o "aree condivise/ciclopedonali". In alcune vie a senso unico sono state istituite corsie in senso opposto appositamente per le biciclette.

Ci sono molti siti ad accesso libero per le mappe per i percorsi in bicicletta, come ad esempio <http://bikesydney.org/new10/cycling-in-sydney/maps/> and <http://sydneycycleways.net/> per aiutare ad individuare le corsie segnalate per le biciclette, itinerari regionali e ciclovie.

Bike North (BN): <http://www.bikenorth.org.au/>, è il BUG più grande del Nuovo Galles del Sud. BN organizza bicicletate per tutti i tipi di bici e per tutti i livelli. Il calendario delle bicicletate è sul sito internet ed è pubblicato nella sezione "Push On" della Rivista australiana del ciclista (= Australian Cyclist Magazine). Le bicicletate di BN sono organizzate gratuitamente da volontari, con l'indicazione del grado di difficoltà. Non c'è quota di partecipazione per le bicicletate di BN e sono aperte a tutti.

BN e gli Amici della Bicicletta di Verona hanno ufficializzato un gemellaggio e così:

- I due gruppi possono condividere informazioni ed idee su strategie ed iniziative mirate al miglioramento delle condizioni dell'uso della bicicletta e al supporto dei ciclisti
- Possono far crescere l'uso della bicicletta con visite di gruppi e di soci del direttivo all'altro paese, fornire ai media occasioni di assistere ad eventi che promuovono il profilo internazionale dell'andare in bicicletta.
- I soci possono ottenere informazioni, collegamenti e materiale della località, come ad esempio mappe che possano essere di

aiuto a programmare il giro in bicicletta nel paese dell'associazione gemellata.

- I soci hanno la possibilità di incontrare nell'altro paese ciclisti con simile sensibilità.
- I soci possono partecipare a bicicletate e ad altre manifestazioni per la bicicletta organizzate dall'associazione del paese gemellato.

Questo gemellaggio mette a disposizione dei ciclisti in visita un contatto nel paese gemellato. Il contatto BN per i soci italiani è Liz Gill. Liz viene spesso in visita a Verona ed è felice di entrare in contatto con ciclisti interessati a visitare Sydney e l'Australia in bicicletta : lizzgill@hotmail.com.

Ogni Stato ha costituito gruppi a rappresentanza dei ciclisti: <https://www.bicyclenetwork.com.au/>; <http://www.sa.cycling.org.au/>; <http://www.qld.cycling.org.au/>; and <http://www.wa.cycling.org.au/>. La Bicycle Network nello stato di Victoria: <https://www.bicyclenetwork.com.au/>, offre alcune fantastiche "grande bicicletate", pedalando lungo la Grande Strada dell'Oceano che è una delle più spettacolari. I ciclisti australiani sono cortesi e alla mano. Piace loro pedalare in compagnia. Gli amici ciclisti italiani quindi sarebbero i benvenuti per una pedalata per Sydney e potrebbero approfittare delle meravigliose bicicletate organizzate dai diversi gruppi australiani della bicicletta in tutto l'arco dell'anno e vedere alcuni posti affascinanti raggiunti dalle bicicletate. ●



LIGURIA: PAGHI UNO E PRENDI DUE

“L'ultimo tuffo in mare” una ciclo vacanza “à la carte” ●●●●●●●● di **Adalberto Minazzi**

Mare o collina? Una ciclo vacanza che ci ha permesso di scegliere se restare affascinati dalla costa italo-francese da Bordighera a Nizza o goderci lo spettacolo dei colori autunnali e dei panorami mozzafiato scalando le colline dell'entroterra della riviera ligure di Ponente e della prima Costa Azzurra. Questa è stata “L'ultimo tuffo in mare”, la ciclo vacanza studiata da Guido Dosso che ha dato la possibilità ad una quarantina di soci di Verona (più alcuni simpatizzanti liguri) di trascorrere in bicicletta i giorni della festività di Ognissanti.

E' cominciata con la drammatica ricerca di un parcheggio - per scaricare le bici dal carrello - lungo la trafficata e strettissima strada costiera raggiunta dall'uscita di Imperia Ovest dell'Autostrada dei Fiori. Il “via” doveva essere dato a San Lorenzo a Mare. Ci arriviamo, lo superiamo e continuiamo sino quasi alle porte di Sanremo, ma posti per fermarci non ce ne sono. Una rotonda - una delle poche in verità - ci permette di tornare indietro e solo alla periferia di Imperia ci risolve il problema un distributore di benzina chiuso.

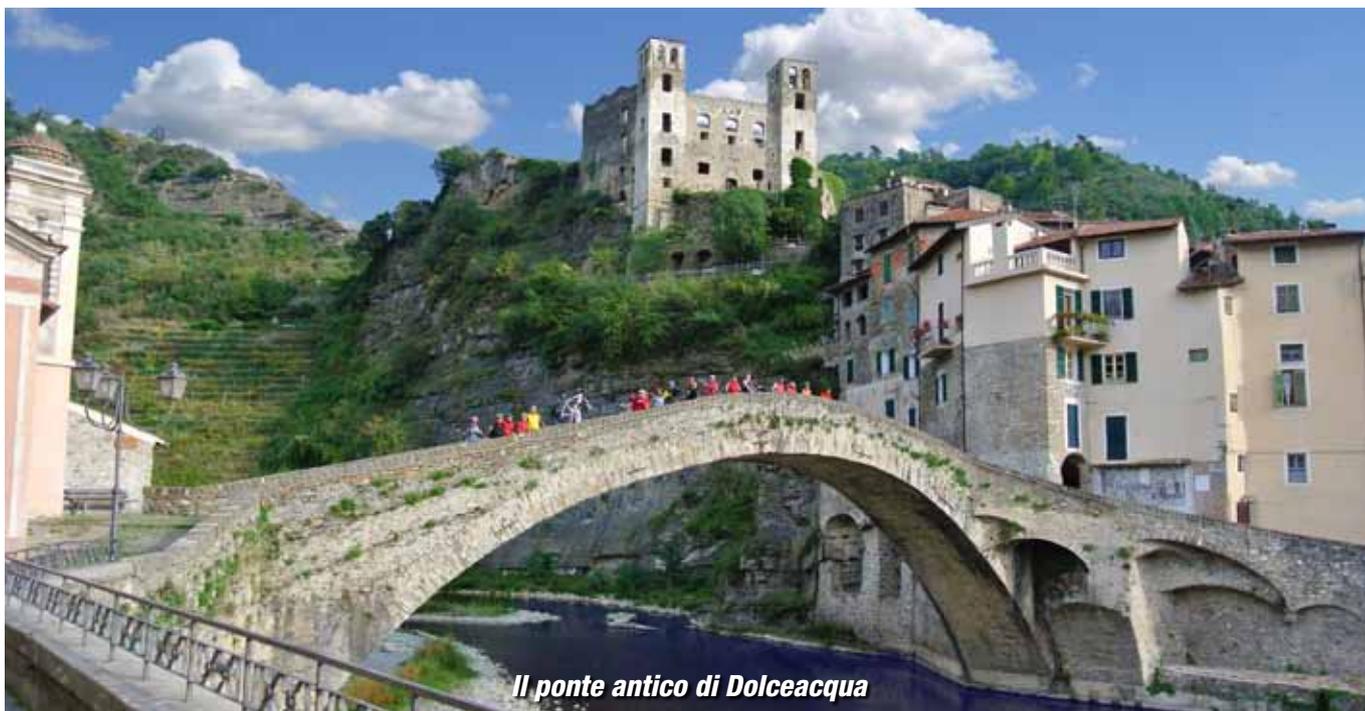
Finalmente in bici verso Sanremo sulla splendida pista ciclabile lungo il mare. A Sanremo prima divisione del gruppo. Chi ha voglia di fare un po' di fatica sceglie di andare a visitare il delizioso centro di Bussana Vecchia con le sue case antiche restaurate e occupate da artisti e artigiani. Gli altri si distribuiscono per Sanremo. La meta scelta dai più è La Pigna, la città vecchia dall'aspetto tutto medioevale. Poi di nuovo insieme sulla statale per raggiungere Bordighera. Davanti all'albergo che ci ospiterà per tre notti ci saluta un'anziana signora dandoci una nuova definizione del cicloturista: “Bravissimi. Benvenuti, risparmiatori di benzina!”

Venerdì 1 Novembre ci si divide a metà. I più tosti affronteranno le salite di un circuito che li porterà sino a Perinaldo, Apricale, Isolabona per scendere poi a Dolceaqua e Camporosso. Non ero con loro e debbo fidarmi dei loro entusiastici racconti fatti di salite dure - in due dopo le prime asperità sono tornati indietro e si sono uniti a noi - ma anche di spettacoli naturali splendidi e di paesetti uno più suggestivo dell'altro.

Noi del secondo gruppo ce la prendiamo comoda. Attraversiamo tutto l'enorme mercato di Ventimiglia ed entriamo in

Francia attraverso il passo di San Luigi (chi ha detto che non avremmo fatto salite?) per raggiungere Mentone. D'obbligo la visita delle chiese e la salita al cimitero sorto sui resti del vecchio castello, da dove si gode una vista bellissima del porto e della costa. Su una tomba un cartello: “per contattarmi telefonate a questo numero.....”, senza nessun' altra indicazione. Un medium forse? Non abbiamo resistito e abbiamo chiamato. Ha risposto un'impresa di pompe funebri. Pubblicità ingannevole?

Decidiamo di proseguire verso Ovest. Splendida la pedalata lungo Cap Martin dove ci hanno permesso di entrare anche nelle zone private. Arriviamo a Montecarlo in una confusione da sagra. Ancora avanti ma nell'uscire dalla città tra tunnel, rotonde e auto perdiamo due compagni che, sbagliando strada, saliranno sino a La Turbie. Li rivedremo a Villefranche, raggiunta senza poterci addentrare, per ragioni di tempo, nella penisola di Cap Ferrat. La luce cala, tornare in bici è impossibile e così chiamiamo l'autista del pullman che però ci dà appuntamento a Nizza. Ancora qualche km e siamo sul famoso lungomare. Ma del pullman nemmeno l'ombra. E' bloccato dal traffico



Il ponte antico di Dolceaqua



in Italia. Tre ore ad aspettarlo ballando in riva al mare per tener lontano il freddo.

Terzo giorno, ancora due gruppi. Stavolta sto con quelli della montagna. Gli altri vanno a Ventimiglia a visitare il bellissimo giardino di Villa Hambury. In seguito alcuni di loro raggiungeranno Mentone, altri saliranno a Dolceacqua. E noi a spingere in salita verso Airole accompagnati dallo spettacolo delle gole del fiume Roja. Poi ancora salita, oltre il confine verso Sospel che ci accoglie col crepitio delle foglie secche sulla strada e col magnifico ponte dogana del '200. Ancora salita ed eccoci

a Castillon dove incontriamo davanti alla chiesa un personaggio che ci racconta come il paese, distrutto due volte, sia stato ricostruito in un posto nuovo ma ripetendo le vecchie caratteristiche. La discesa verso Mentone è spettacolare. Appello e rientro in albergo.

Anche l'ultima mattina vede due gruppi. Chi non vuole fare fatica va a Villabona. Gli altri – ci sono anch'io – optano per Seborga. Panorama e salita (otto km) ci lasciano senza fiato. In lontananza riusciamo a scorgere anche i grattaceli di Montecarlo. Ma per vederli passiamo un confine perché Seborga

si è proclamato Principato. La strada alle porte del paese è tagliata da una striscia guardata da un garitta bianca e azzurra e le bandiere bianche-azzurre sventolano da ogni casa di questo grazioso improbabile paesetto, abbarbicato su una collina, che ha bandito il tricolore. Un'ultima stranezza di una vacanza diversa che, come i "saldi" di questi giorni, ha saputo offrirci il "due per uno": abbiamo pagato uno ma, come accennato all'inizio, avevamo a disposizione due itinerari completamente differenti l'uno dall'altro. Una trovata di Guido per accontentare tutti. ●



*Apricale,
la bicicletta sul campanile*



Monaco vista da Seborga



La chiesa di Seborga



CICLOVACANZA NEGLI ARCIPELAGHI DI TURKU E ALAND - FINLANDIA

di **Susanna Natale**
e **Giovanni Bertossi**

La Finlandia è nota per i numerosissimi laghi di ogni forma e dimensione disseminati fra le sue vaste pianure. Spostandoci più ad ovest è come se la carta geografica del territorio diventasse una fotografia in negativo: il golfo di Botnia, che separa la costa finlandese da quella svedese, è costellato da oltre 20 mila isole e isolotti degli arcipelaghi di Turku e Åland. La particolare morfologia del territorio e il desiderio di pedalare in un ambiente immerso nella natura ci hanno convinti che quella doveva essere la meta del nostro viaggio.

La decisione di partire a fine luglio, quando le giornate sono ancora lunghe e molto prima che arrivi la neve a ricoprire tutto per lunghi mesi, ci ha spinti a pedalare anche la sera fino a tardi godendo di temperature fresche ma gradevoli.

Per renderci pienamente conto che il viaggio si svolgeva passando di continuo tra un'isola e l'altra, la migliore soluzione era arrivarci via mare. A bordo di Amorella, la nave della Viking Line che da Stoccolma ci porta a Turku, antica capitale della Finlandia, si è già avvolti in una magica atmosfera rarefatta tipica del Grande Nord. Dal suo resoconto di viaggio leggiamo che, nel lontano 1798, Giuseppe Acerbi aveva fatto lo stesso

percorso viaggiando su una slitta, trainata dai cavalli, sul mare ghiacciato.

La rotta di navigazione arriva quasi a sfiorare il profilo delle isole, e noi affacciati sul ponte ammiriamo le caratteristiche abitazioni che si affacciano sul braccio di mare e che allontanandoci da Stoccolma si fanno sempre più rade. Lo scenario ci riporta ai ricordi d'infanzia di Pippi Calzelunghe.

Sbarcati a Turku (Åbo in lingua svedese), ci accoglie una cittadina vivace e animata per i festeggiamenti e gli eventi in quanto Capitale europea della Cultura 2011, molti dei quali si svolgono sui barconi ormeggiati sulle rive del centralissimo fiume Aurajoki.

A Turku andiamo alla scoperta di una rarità storica: il quartiere museo costituito da case di legno, le uniche sopravvissute al grande incendio del 1827. Poi ci soffermiamo nel museo di Jean Sibelius, il compositore che è simbolo musicale dell'identità finlandese e ascoltiamo per ore la sua musica. L'indomani lasciamo a malincuore l'affascinante Turku, per entrare nel vivo della ciclo-vacanza che ci porterà a percorrere in senso antiorario un anello di isole dell'omonimo arcipelago, traghettando poi sul la maggiore delle isole Åland e per concludersi a Turku.

Condividiamo il percorso a tappe con un gruppetto di ciclisti britannici, che però

usufruisce di un servizio di trasporto del bagaglio.

Lasciamo alle nostre spalle Turun linna, il grandioso castello medievale e la rada periferia cittadina per percorrere la ciclabile che conduce all'elegante cittadina di Naantali famosa per i Mumin (personaggi zoomorfi creati dalla fantasia della scrittrice Jansson) e proseguiamo lungo la costa frastagliata fino a raggiungere il primo porticciolo d'imbarco. Fortuna che gli amici inglesi ci avvisano di non fermarci troppo spesso a raccogliere mirtili, lamponi e ribes altrimenti rischiamo di perdere l'ultimo traghetto del pomeriggio. I giorni successivi avremo comunque modo di saziarci con frequenti scorpacciate di frutti di bosco.

La prima sorpresa del nostro viaggio arriva nei pressi di una chiesetta quando, sotto le chiome di una grossa quercia, incontriamo una coppia di cicloturisti intenti a dividersi un cuore di marzapane e cioccolato che tenevano appeso al bagaglio. Con discrezione tutta finlandese ci dicono che, con il loro tandem, sono in viaggio di nozze attraverso il sud della Finlandia. Proseguiamo sull'ultimo tratto di ciclabile che attraversa collinette ondulate e grazie a un efficiente e gratuito servizio di traghetti raggiungiamo una dopo l'altra le isole del nostro itinerario. Già

dal secondo giorno la terraferma ci sembra lontana anche se si confonde con il profilo delle altre isole. Su tutto quello che affiora dall'acqua dominano le distese dei boschi.

Le strade di collegamento tra le isole sono tutte di dimensioni ridotte; proviamo una gran gioia a pedalare in libertà e ci sembra che i rari automobilisti che incrociamo non abbiano nessuna fretta. Spesso incontriamo sul nostro percorso altri ciclisti, che poi ritroviamo al porticciolo successivo mentre aspettiamo di essere imbarcati sul primo traghetto. L'attesa non supera mai la mezz'ora, che è il tempo che la piccola imbarcazione impiega per tornare al molo di partenza. A volte preferiamo aspettare l'arrivo del traghetto mentre facciamo il bagno in mare, approfittando della temperatura insolitamente mite.

Ogni giorno andiamo in cerca di percorsi alternativi, avventurandoci spesso su stradine sterrate fidandoci del nostro senso di orientamento, ma difficilmente arriviamo a superare una distanza di 80 km. Gli alloggi che troviamo la sera sono sempre accoglienti, un paio ci sono sembrati addirittura incantevoli. Le saune ovviamente non mancano mai, molte hanno il riscaldamento a legna e, nelle vicinanze, il sentiero che scende al mare. Durante uno dei giri di perlustrazione che facciamo la sera, approfittando della luce radente del sole al tramonto, ecco che ci coglie un'altra sorpresa. Avvolti da un silenzio surreale dalla fitta vegetazione della brughiera, a un passo da noi salta fuori una gigantesca alce che attraversa il nostro sentiero. Dopo averci lanciato un'occhiata distratta con la sua inconfondibile flessuosa andatura, scompare in un fitto bosco di abeti. Superato lo shock iniziale, dovuto al fatto che non ci era mai capitato prima di trovarci vis à vis con una alce, a noi è rimasto solo il rimpianto di non avere avuto la freddezza di estrarre al volo la macchina fotografica.

La sera successiva, abbiamo preferito fare in... canoa il nostro giro. Ovviamente la bici e la canoa si muovono su ambienti diversi, ma per il resto hanno molto in comune tra loro. Dopo avere trascorso la prima settimana saltando da un'isola all'altra sulle principali isole dell'arcipelago di Turku, diciamo goodbye ai compagni di viaggio inglesi e ci spostiamo più ad ovest a Mariehamn che è il capoluogo della grande isola Fasta Åland che percorreremo durante la seconda settimana. Il bilinguismo caratterizza la fascia occidentale della Finlandia, ma qui è prevalente la lingua svedese. L'ampia autonomia è riconosciuta da trattati internazionali che danno alle Åland anche uno stato di neutralità e demilitarizzazione, ovvero nessuna base o forza militare può essere dislocata sulle isole. A memoria di un lontano passato che vede l'arcipelago conteso tra Svezia e Russia restano un paio di castelli medievali ed alcune fortificazioni tutte ben conservate del periodo napoleonico.

Con circa 50 km si può attraversare l'isola, ma noi preferiamo percorrere il suo profilo frastagliato rimanendo sempre in vista del mare, attraversando diversi ponti che tengono uniti gli isolotti alle penisole. Tutte le sere troviamo alloggio in minuscole casette di campagna affacciate sul mare, con all'esterno i servizi igienici nascosti nella boscaglia, raggiungibili percorrendo un breve sentiero. Abbiamo l'impressione, ad Åland, che ci abbiano tagliato la corda di ormeggio. Tra giorni blu e notti bianche, il piacere di pedalare ci ha accompagnati durante tutto l'itinerario fino a Tampere, dove un volo low cost ci riporta alla nostra "civiltà".

Come due Don Chisciotte, anche noi abbiamo fatto una scoperta alla fine del viaggio:

il cammino è meglio dell'arrivo. ●



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

PIGOZZI



DAL WESER A LUBECCA, DAI FRATELLI GRIMM A THOMAS MANN

di **Francesca Gonzato**

Partenza da Hann. Münden



Holstentor a Lubecca



Municipio di Lubecca



Da ogni viaggio torno ricca di ricordi: un mosaico di immagini, un accavallarsi di sensazioni, che del viaggio mi fanno rigustare il sapore ogni volta che lo racconto a qualcuno. Confesso che mi piace raccontare dei miei viaggi ai ragazzi a scuola, accompagnando le mie parole alle immagini. Mi permetto di farlo perché parlare di Germania in classe nel mio caso è del tutto pertinente, dato che insegno tedesco, e perché vedo che il loro interesse è autentico. Amo demolire i loro pregiudizi nei confronti dei tedeschi e penso sia importante far scoprire loro che in Germania c'è grande cura per l'ambiente, ci sono città in cui si vive davvero bene, c'è la possibilità di viaggiare in bicicletta in tutta sicurezza per le ottime infrastrutture, ma anche grazie al rispetto generalizzato delle regole del codice stradale.

So già quali immagini mostrerò di questo ultimo viaggio vissuto lo scorso luglio in quattro coppie collaudate di amici. Ci saranno le tranquille rive erbose delle anse del Weser, il fiume che abbiamo scelto di seguire dalla sua nascita, la confluenza del Werra e del Fulda ad Hannoversch Münden, fino al suo grandioso estuario nel mare del Nord. Ci saranno i colori vivaci e le vecchie scritte benauguranti delle facciate delle Fachwerkhäuser, le antiche case a graticcio, ammirate nelle cittadine lungo il corso del Weser: Hannoversch Münden, Hörter, Holzminden, Hameln, Minden, Nienburg. Ci saranno le Strohdachhäuser, le case dal tetto di paglia, ben curate e dai giardini esuberanti, disseminate nel paesaggio ormai nordico che abbiamo incontrato approssimandoci al mare. Ci saranno due grandi estuari, quello del Weser e quello dell'Elba, attraversati verso sera godendo un primo assaggio del riposo di fine tappa sulle mitiche Fähren, i traghetti che incessantemente navigano da una riva all'altra; o intravisti da riva di primo mattino nella nebbia, quando eravamo solo noi, le nostre bici, e greggi tranquilli di pecore. Ci sarà il Mittellandkanal, curiosamente racchiuso in un lungo ponte nel punto in cui incrocia il Weser presso Minden, con le navi che, scorte di lontano, sorprendono perché scivolano tranquille dove ci si aspetterebbe di vedere piuttosto un treno o degli autoveicoli. E ci sarà il maestoso Nord-Ostsee-Kanal, lungo 98 km e largo 162 m, che collega il Mare del Nord al Mar Baltico dall'estuario dell'Elba al fiordo di Kiel: spiegherò che noi pedalavamo sulla sua ciclabile alla stessa velocità di gigantesche chiatte portacontainer o di piccole barche a vela turistiche. Ci sarà la magia dei tratti più belli della costa baltica fino a Travemünde: prati, campi di cereali, cielo azzurro, mare blu, vele bianche. Ci saranno le due città regine del nostro viaggio, Brema e Lubecca. Di Brema mostrerò la scenografica Marktplatz, col celebre Municipio rinascimentale, e il meraviglioso Bürgerpark, il parco cittadino ricco di prati, alberi secolari, laghetti, sentieri. E mostrerò le migliaia di biciclette parcheggiate sul lungofiume di sera per godersi gli stands, la musica, l'arte, i giochi della Breminale, una tradizionale festa estiva cittadina. Di Lubecca farò vedere i tanti campanili che ne disegnano il profilo, la poderosa Holstentor, simbolo della potenza e della ricchezza della città



Strohdachhaus



I Musicanti di Brema



Fachwerkhaus ad Hameln

anseatica, il Municipio, il fiume e i canali che fanno del suo centro storico un'isola circumnavigabile.

Ai ragazzi dirò infine che non c'è nulla di più bello che viaggiare insieme agli scrittori vissuti nei luoghi attraversati. Ai miei amici avevo riservato una sorpresa: il percorso fino a Brema seguiva la Märchenstraße, la strada delle fiabe, perciò nel bicentenario della pubblicazione delle fiabe dei fratelli Grimm avevo portato con me i testi di alcune di esse per leggerle loro la sera. Ben presto abbiamo

nominato Roberta lettrice ufficiale, perché brava a dar vita alle parole. La lettura più bella è stata quella de "Il pifferaio di Hameln". Sul palco trovato nella piazza di Hameln, Roberta leggeva e dalle panche del pubblico noi animavamo con suoni e rumori... e, benché la lettura fosse in italiano, qualche passante si fermava divertito. "I musicanti di Brema" l'abbiamo letta seduti sulle panche di pietra sotto i volti del Municipio, a pochi passi dalla celeberrima statua in bronzo che li ritrae. A Lubecca, infine, ci siamo immersi

nel mondo della famiglia Mann visitando la Buddenbrokhaus, un affascinante museo che Lubecca ha dedicato al suo cittadino Thomas Mann, premio Nobel per la Letteratura, nella casa dove lui stesso era vissuto e che è riconoscibile tra le righe del suo più famoso romanzo, "I Buddenbrook"... un tomo troppo voluminoso, purtroppo, da portare con me in bici! Ma ora ho deciso, nel prossimo viaggio avrò un comodo e-reader, come le già tecnologizzate Roberta e Diana. E tu, Franca, ci stai pensando? ●



Il Baltico vicino a Travemünde



Municipio di Brema



Ciclabile del Nord-Ostsee-Kanal



Dolci anse del Weser

UNA NUOVA FERROVIA PROVINCIALE?

Da una tesi di laurea una interessante proposta per una rete ferroviaria che guarda lontano

di **Fabio de Giovanni**
e **Luciano Lorini**

Quando abbiamo ricevuto la richiesta di Fabio de Giovanni, laureando in Ingegneria e Architettura presso l'Università di Trento, di patrocinare la sua tesi di laurea, curandone una presentazione a cittadini ed Amministratori, abbiamo anzitutto visionato l'elaborato, e già dopo poche pagine ne abbiamo intuito la forza ispiratrice. Il lavoro ci è piaciuto a prima vista per l'accuratezza nell'analisi e per essere riuscito a considerare in una proposta complessiva tanto gli aspetti tecnici, quanto quelli antropici, più tipici di un approccio urbanistico. In particolare abbiamo apprezzato l'impianto analitico (di cui l'autore parla in questo articolo) propedeutico alla definizione dei tracciati, che parte da un approccio rigoroso e documentato, mai casuale, teso ad individuare (in modo misurabile) le caratteristiche, le potenzialità e le reali necessità di ogni comune della nostra provincia per riuscire a modulare un'offerta di trasporto pubblico sostenibile, realmente funzionale e adeguata ai bisogni di mobilità della cittadinanza. Il risultato è un sistema metropolitano dal disegno innovativo, nel quale raggi e cerchi si intrecciano in modo "pensato", per dare il massimo del servizio e delle possibilità operative.

E' lo stesso autore, comunque, a ricordarci nelle premesse che il suo lavoro è "solo" una tesi di laurea; non vuole e non può essere un progetto fatto e finito, ma si propone quale incubatore di idee, da condividere per sensibilizzare sull'argomento. Possiamo ben dire che di attenzione ne ha suscitata, e tanta. E questo lascia ben sperare, perché è nostra convinzione che tra le pagine della tesi si celino molte idee innovative e ben applicabili alla nostra realtà. L'interesse dimostrato dalle amministrazioni negli incontri sino ad ora organizzati sembra confermarlo.

Se è vero che, complici tanti fattori, crisi in testa, riscopriremo presto i vantaggi delle soluzioni collettive ai problemi a scapito delle scelte individualiste, non possiamo non ricordare che a Verona una volta esistevano ben quattro linee ferro-tramviarie. La gente dei paesi chiedeva con forza questi collegamenti, e le critiche piovvero copiose nel momento in cui le amministrazioni cessarono di investire in nuovi progetti e manutenzioni, abbandonando queste tratte. Giova infine sottolineare che, più che tecnica, quella di dismettere le ferro-tramvie fu una scelta di opportunismo politico (l'industria automobilistica italiana è sempre stata una lobby potentissima). Forse i tempi sono maturi per una riscoperta.

Questo viaggio nel trasporto ferroviario si svolgerà in due puntate: su questo numero approfondiamo i concetti alla base del sistema trasportistico; nel prossimo focalizzeremo l'attenzione sull'infrastruttura. Il lavoro è molto vasto e interessante, meriterebbe senz'altro molto più spazio. Stiamo cercando di organizzare una serata in Sede per offrire l'opportunità ai soci di avvicinarsi al progetto. L'autore è comunque disponibile all'approfondimento con chi lo desiderasse, sia in forma privata (degiovanifabio88@gmail.com) sia in incontri pubblici. (Luciano Lorini)

Premessa

Il lavoro di tesi fa proprio il motto "cercare per conoscere, conoscere per capire, capire per progettare" [G.Astengo], ed antepone quindi al progetto un'ampia fase conoscitiva che, per non tediare troppo a lungo il lettore, si omette di riportare.

Il sistema alla scala provinciale

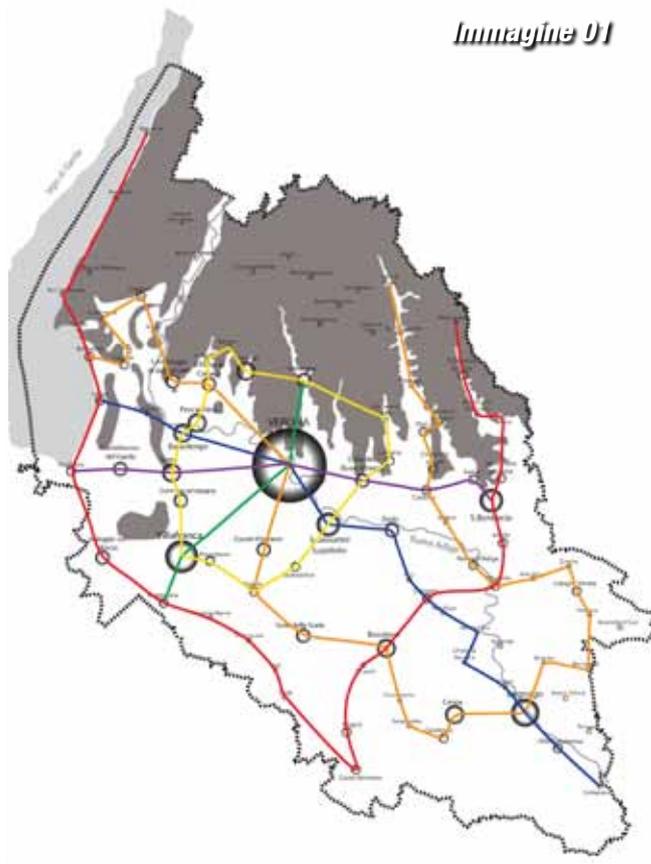
Alla scala provinciale è proposto un **sistema metropolitano composto da sei linee**, di cui quattro convergenti nel capoluogo e due anulari di raccordo. Il disegno di queste linee, per ciascuna delle quali è individuata una bozza di percorso (con indicazione delle fermate principali), nasce dall'interpretazione di una "griglia di valutazione" in cui le caratteristiche di ciascun comune vengono parametrizzate a formare degli **indicatori di traffico**.

Sono stati considerati i seguenti aspetti:

- Bacino d'utenza potenziale: numero di abitanti, densità abitativa, Trend demografico, flussi di pendolarismo.
- Evidenze problematiche legate al traffico: numero di veicoli registrati, tasso d'inquinamento atmosferico, tempi medi di percorrenza.
- Presenza sul territorio di nodi infrastrutturali di rilievo: aeroporti, stazioni ferroviarie, caselli autostradali.
- Presenza sul territorio di attività d'interesse provinciale: centri ospedalieri, poli scolastici (istruzione secondaria), centri commerciali, località turistiche, poli fieristici.

Ad ogni aspetto è stato attribuito un punteggio e ne è così scaturita una classifica in cui i comuni sono stati ripartiti (in base alla loro capacità

Immagine 01



di attrarre flussi di traffico) in 5 fasce. Semplici linee rette sono state inizialmente tracciate a collegare gli "attrattori" di prima fascia, infittendo poi il sistema mano a mano che venivano considerati i centri rientranti nelle fasce inferiori. Si tratta di un approccio ingegneristico ma flessibile: inserendo nuovi parametri o variando l'entità del punteggio attribuito a ciascuno di essi è possibile spostare l'accento sull'uno o l'altro aspetto, in funzione delle priorità che l'amministrazione provinciale (ipotetico committente cui si rivolge il presente studio) voglia prefissarsi.

Il nuovo mezzo di trasporto pubblico, un mini-metrò driverless (completamente automatizzato, senza conducente a bordo) con ruote in gomma, andrebbe ad integrazione e parziale sostituzione delle attuali corse autobus. **Sostenibilità, affidabilità ed attenzione per il territorio**, questi i tre cardini del nuovo servizio pubblico.

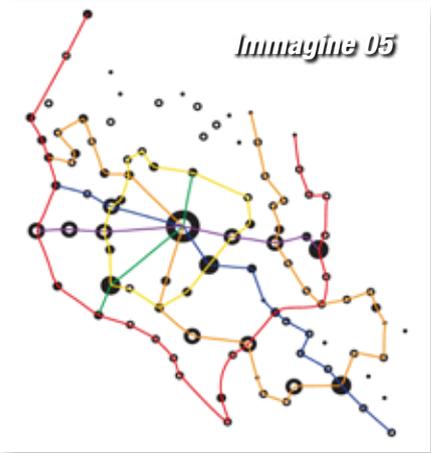
Per quanto concerne il **raccordo con l'infrastruttura nazionale**, le nuove linee si allacciano a tutti i grandi snodi infrastrutturali (stazioni FS e caselli autostradali), garantendo il **massimo grado di intermodalità** possibile. L'entrata in esercizio del sistema proposto

consentirebbe inoltre il riordino (con dismissione di alcune fermate minori) delle tratte ferroviarie nazionali che potrebbero concentrarsi sulle lunghe percorrenze.

Lo studio ha poi voluto spingersi oltre: stimato l'incremento demografico provinciale del prossimo cinquantennio, è stato elaborato un **possibile scenario futuro** in cui tale incremento fosse ripartito, attraverso opportune politiche urbanistiche (in ossequio a quanto espresso nel PTCP Veneto), sulla base del grado di strategicità determinato (con ragionamento analogo a quello degli "attrattori" visto in precedenza) per ciascun comune. Una pianificazione coordinata dei sistemi insediativo ed infrastrutturale che consentirebbe di aumentare efficienza e qualità dei servizi pubblici riducendo la pressione antropica sul territorio.

L'infrastruttura alla scala locale

Scendendo alla scala locale è stato approfondito lo studio della linea 2, tronco nord: ribattezzato "la Verona-Lago"; ma di questo si tratterà nel prossimo numero.



Bibliografia: Lavoro tratto dalla tesi di laurea "La Verona-Lago: infrastrutture tra memoria e scenari futuri" di Fabio de Giovanni, Dottore Magistrale in Ingegneria edile - Architettura.

Immagine 01: Il sistema provinciale nel contesto geografico provinciale

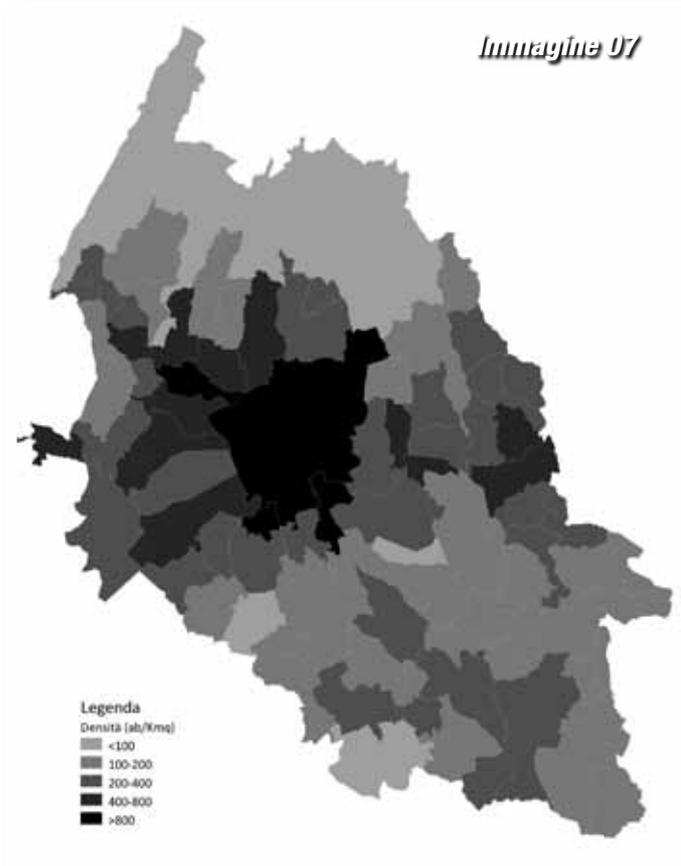
Immagine 05: Elaborazione del sistema provinciale-Fase5-Attrattori di I, II, III, IV e V fascia

Immagine 06: Il metrò di Tolosa (fonte: web)

Immagine 07: Densità abitativa media dei comuni veronesi (fonte: ISTAT e S.I.T. Verona)

Immagine 10: Esempio di calcolo del punteggio relativo al comune di Affi

Foto di: Tutte le immagini e le elaborazioni grafiche dei dati sono a cura dell'Autore.



ESEMPIO: comune di Affi Immagine 10

Campo	Punteggio
Abitanti	2,27
Densità	2,30
Trend	10,08
Pendolari	23,29
Auto/Km ²	1,74
Moto/Km ²	2,72
Inquinamento atmosferico	3,36
Tempi di percorrenza	2,92
Casello autostradale	25,00
Complessi commerciali	50,00
Punteggio complessivo	123,67



“I HAVE A DREAM” ANZI DUE O TRE; OVVERO “I SOGNI DI GUERRINO” di **Alberto Bonfante**



Quattro ciàcole con Guerrino Zandonà, Presidente di Isolainbici



D.: Presidente, spieghiamo innanzitutto perché “Isolainbici”.

R.: “Isolainbici” è formata da oltre 100 Soci, tutti iscritti agli Amici della bicicletta di Verona. Quindi il nome corretto è FIAB-Isolainbici-AdB. Il nostro scopo principale è partecipare alle varie attività proposte dagli Amici della Bicicletta; costituirci in Associazione ci ha permesso di entrare nell’Albo delle Associazioni di Isola della Scala ed interloquire più efficacemente con l’amministrazione comunale; vogliamo proporre un nuovo modo di intendere la mobilità e valorizzare il nostro territorio.

Come sono i rapporti con l’amministrazione comunale?

Abbiamo ottenuto: 1) una Sede a Palazzo Rebotti, dove si ritrovano altre Associazioni con le quali condividiamo obiettivi ambientalistici; 2) un locale – bene confiscato alla mafia – che utilizziamo come deposito bici; 3) una convenzione per il riutilizzo di

biciclette abbandonate, che ripariamo nella cicloofficina presso l’Istituto Professionale ENAIP e mettiamo a disposizione delle associazioni locali. All’amministrazione abbiamo presentato un documento contenente proposte migliorative per la ciclabilità, partendo da piccoli interventi a basso costo, ma soprattutto sollecitandola a dotarsi di un Piano per la Mobilità redatto da un esperto del settore e da realizzarsi gradualmente. Allo stato attuale il centro di Isola della Scala non è a misura di ciclisti.

E i rapporti con le altre Associazioni del territorio?

Collaboriamo con l’Associazione Pensionati (“giretto del giovedì”, riparazione bici, ecc.), con la Pro Loco, El Fontanil, la podistica AVIS, il gruppo Ippico, la Pesca sportiva, tutti raggruppamenti con i quali condividiamo progetti di salvaguardia del territorio.

Ma cos’ha di bello da offrire il vostro territorio?

Moltissimo; è una terra ricca d’acqua: fiumi, risorgive, zone umide come la palude di Pellegrina con la garzaia, e poi mulini, vecchie corti, “pile” del riso, antiche chiesette. Con il Consorzio di bonifica abbiamo contatti per rendere fruibili gli argini del fiume Tartaro dai Livelloni di Vigasio a nord fino a Nogara a sud. Questo percorso

si inserirebbe nella ciclovia Verona-Ostiglia. **Isola della Scala è ormai conosciuta come “Città del riso”.**

In occasione della Fiera del Riso organizziamo tutti gli anni bicicletate nel territorio; vogliamo che la Fiera sia un’occasione per far conoscere le nostre zone ai numerosi visitatori; con l’Ente Fiera intendiamo arrivare ad una Convenzione affinché venga messo a disposizione un certo numero di biciclette presso il Palariso per visite guidate; noi ci impegniamo a fare da accompagnatori. A giugno, in collaborazione con “La strada del Riso”, ripeteremo la classica ciclo-manifestazione “Riserie aperte” con visita alle risaie e ovviamente risottata finale. A questo proposito ricordiamo che l’EXPO 2015 porterà finanziamenti anche a Isola della Scala, che vorremmo venissero finalizzati almeno in parte ad interventi concreti per la valorizzazione del territorio. Siamo consapevoli che promuovere la ciclabilità non è un costo ma un investimento che darà un ritorno economico a diverse attività produttive.

Qualche sogno nel cassetto?

Completare i collegamenti ciclabili di Isola della Scala con le frazioni mediante piccoli interventi su percorsi secondari; ottenere un piano per la “mobilità dolce” come ho già accennato; realizzare la “ciclopista del fiume Tartaro”...

Fermiamoci qui. Qualche iniziativa originale?

La prossima estate invitiamo tutti i Soci Adb alle nostre pedalate notturne tra le risaie per sentire gracidare le rane. Un’esperienza emozionante!

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

Cierre Grafica	Cierre Edizioni
tel. 045 8580900 - fax 045 8580907 grafica@cierre.net.it	tel. 045 8581572 - fax 045 8589883 edizioni@cierre.net.it
Cierrevecchi distribuzioni editoriali	
tel. 049 8840299 r.a. - fax 049 8840277 distribuzione@cierre.net.it	
www.cierre.net.it	

PRIMA USCITA IN BICICLETTA PER GLI AMICI DELLA BICI FIAB ROVIGO

di **Cinzia Malin** e **Mauro Padoan**



Il giorno dell'Epifania gli Amici della Bici Fiab di Rovigo hanno organizzato una visita ai presepi della città e del circondario, in bicicletta ovviamente! Favorevolmente assistiti dalle condizioni atmosferiche, più di venti persone si sono ritrovate in piazza Vittorio Emanuele per la prima ciclo-escursione del 2014. La prima sosta è stata alla ciclofficina la "La Formichina", in centro città, dove il presepio è stato realizzato con parti di bici usate. Poi tutti diretti verso Sant'Apollinare dove ben diciotto abitanti hanno allestito il presepe davanti casa. Arrivati sul sagrato della chiesa di Sant'Apollinare, accolti dal parroco Don

Bernardo, il gruppo è entrato ad ammirare il presepio preparato da un gruppo di giovani e giovanissimi, coadiuvati da un maestro in arte di presepio, mentre sul piazzale antistante la casa della gioventù, nel frattempo, fervevano i preparativi per la tradizionale "brusavecchia". Il programmato giro per il paese ha fatto apprezzare la personale inventiva di ciascun autore dei presepi sia per l'utilizzo di materiali, i più svariati, sia per l'esposizione. Molto gradita è stata l'accoglienza dei paesani della frazione che hanno salutato i ciclo-escursionisti con fumanti cioccolate calde e vin brulé e panettone.

Sulla via del rientro verso Rovigo l'ultima visita al presepio in via Calvi, realizzato in modo semplice ma efficace, a rappresentare una natività povera di una casa polesana di un tempo. Anche in questa occasione lo spirito natalizio dell'ospitalità si è concretizzato in un breve ma piacevole momento conviviale. La giornata si è conclusa davvero in bellezza perchè, già soddisfatti e felici per le tante rappresentazioni presepiali visitate e per il bel clima d'amicizia, il gruppo è stato accompagnato nel rientro a casa da un tramonto color rosso fuoco da lasciar a bocca aperta da quanto spettacolare.



MARCHI: OLYMPIA - ADRIATICA - LOMBARDO - KAWASAKI

BICICLETTE ADIGE

di Roberto Manfrin

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

info@manfrinroberto.it www.manfrinroberto.it

BICICLETTE ELETTRICHE ACCESSORI RIPARAZIONI



El canton del Bepo - Ciclisti imprevedisti

Mio padre, ottimo camionista di cinquant'anni fa (e rimpianto genitore), giudicava i ciclisti sulle strade, allora semideserte, pericolosi per via della loro imprevedibilità di comportamento.

“Stai attento ai vecchi in bicicletta - diceva - in prossimità di un incrocio. Non girano la testa perché sono bloccati dalla artrosi cervicale. Si fidano dell'udito e, in genere, ci sentono pochissimo. Quasi sempre, poi, svoltano a sinistra”. L'esperienza mi insegnò che un po' di ragione ce l'aveva. Col tempo, l'aumento impetuoso delle automobili e la diminuzione drastica delle biciclette, ridusse il problema. Adesso che le biciclette stanno riprendendo piede (e pedale) il problema di convivenza si ripropone.

Secondo il Presidente dell'ACI, non bisogna consentire la circolazione dei ciclisti in controsenso perché gli automobilisti italiani, molto distratti quando guidano, di tutto si aspettano tranne che di trovarsi un ciclista che viene in senso inverso. Insomma, sarebbe un impreveduto, uno di quelli che fa esclamare all'autista distratto “Ohccavolo!” e lo fa sbandare

col rischio di tirar sotto, oltre al ciclista impreveduto anche ignari e indifesi passanti. Una strage.

Rimedio? Togliamo i ciclisti dalla strada, prima quelli in controsenso, poi anche gli altri. Tutto ciò che circola sulle strade italiane e non ha un motore è un non-senso.

Questo modo di ragionare del Presidente dell'ACI mi attira parecchio, anche se non è nuovo: in Italia è già successo che anziché punire chi va contro la legge si è cambiata la legge. Lasciatemi, allora, esprimere un paio di idee al nostro Governo.

Innanzitutto suggerirei di togliere le strisce pedonali, il luogo dove muoiono più pedoni in assoluto.

Così gli automobilisti italiani potranno guidare più spensieratamente.

Poi, vista la tendenza a distrarsi degli italiani in tale campo, toglierei anche il sesto e il nono comandamento. Il settimo è in disuso già da tempo.

Ma questa richiesta, mi rendo conto, forse non riguarda il Governo italiano.



La macina



Via C. Nepote, 4
(angolo Via Montorio)
37131 Verona
Tel. 045 971249

Ogni mese 200
prodotti biologici in offerta,
vieni a trovarci!

Grazie agli **Alimenti Biologici** seguiamo un'alimentazione sana
promuovendo la biodiversità delle colture e preservando
il nostro organismo dagli OGM per il bene Nostro e di tutta la Terra!

*Un tocco che fa la differenza
Risvegliare l'Energia e sentirsi Vivi!*



Trattamenti Shiatsu
ROBERTA SACCOMANI - Insegnante Shiatsu - Iscritta FISIO
Tel: 338 9645207 - robysacc@libero.it - www.doinshiatsu.it