

# RUOTALIBERA

Periodico della FIAB

Amici della Bicicletta per una città possibile di Verona - Onlus



## MOBILITÀ SOSTENIBILE I NODI IRRISOLTI DELLA CITTÀ

### INCHIESTA/1

- ZTL COLABRODO
- CAR SHARING: C'È MODO E MODO

### L'INTERVENTO

LA PROVINCIA DI VERONA  
AMA LA BICICLETTA

### PROVATI PER VOI

ITINERARIO I1 GARDA-VENEZIA

### INCHIESTA/2

- LINEE EXPRESS ATV
- RECORD BIKE SHARING: E ORA?

### ASSOCIAZIONI

- CICLOTURISMO ACCESSIBILE
- APRE VERONA FABLAB

### SEZIONI ADB

- LA CICLOFFICINA DIFFUSA
- ADB ROVIGO ANCORA SUL PODIO

<b>3</b>	<b>IL PUNTO</b> Zero idee zero fatti Iniziativa autunnale Programmi a lunga distanza
<b>4</b>	<b>MOBILITÀ</b> Zona a traffico motorizzato
<b>5</b>	Linee Express ATV
<b>6</b>	Bike sharing da record. Ma adesso?
<b>6</b>	<b>AGENDA</b> 14 Settembre, giro del Graspò Moro
<b>7</b>	<b>MOBILITÀ</b> Car sharing: c'è modo e modo
<b>8</b>	<b>CICLOTURISMO</b> La Provincia di Verona ama andare in bicicletta
<b>10</b>	Parco ciclistico del Custoza
<b>11</b>	Segnaletica fai da te

<b>12</b>	<b>ASSOCIAZIONI</b> In tandem nel veronese
<b>13</b>	Aprè Verona FABLAB
<b>14</b>	<b>BICI DENUNCIA</b> La scure sul verde e sulla fiducia
<b>16</b>	<b>AGENDA</b> Cicloraduno FIAB 2014
<b>16</b>	In ricordo di Paola
<b>17</b>	<b>CIBO DA VIAGGIO</b> Biscottoni energetici 2.0
<b>18</b>	<b>ENIGMISTICA</b>
<b>19</b>	<b>BICI È SALUTE</b> Dedicato agli insegnanti: Muovimondo
<b>20</b>	<b>RACCONTI DI VIAGGIO</b> Anche l'Eroica è entrata nel palmares

<b>22</b>	<b>BICI NEL MONDO</b> Corea in bicicletta
<b>24</b>	<b>RACCONTI DI VIAGGIO</b> Sull'argine dell'Adige verso il mare
<b>26</b>	<b>PROVATI PER VOI</b> Itinerario I1 da Venezia al Lago di Garda
<b>28</b>	<b>VITA ASSOCIATIVA</b> Georgia, la solidarietà si alza sui pedali
<b>29</b>	<b>ASSOCIAZIONI ADB</b> Lupo in bici
<b>30</b>	Isola in bici
<b>31</b>	ADB Rovigo
<b>32</b>	<b>EL CANTON DEL BEPO</b> W l'Itaglia

Gli Amici della Bicicletta aderiscono a:



## 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)

**Illustrazione di copertina:** <http://www.poliziamunicipale.comune.verona.it/>

**Hanno collaborato:** Enrico Peroni, Mario Lumastro, Luciano Butti, Elisabetta Pellegrini, Marco Passigato, Fabio Boeti, Anna Corradini, Mattia Zuanni, Massimo Muzzolon, Paolo Pigozzi, Luigia Pignatti, Susanna Morgante, Carlotta Chiari, Adalberto Minazzi, Roberto Ferrari, Luciano Zamperini, Corrado Marastoni, Enzo Pellegrini, Alberto Bonfante, Cinzia Malin.

**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 6 000 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@amicidellabicycletta.it](mailto:sede@amicidellabicycletta.it) internet: <http://www.amicidellabicycletta.it>



## Comune di Verona zero idee zero fatti

È triste ma è così. La Provincia di Verona ha completato la ciclovia del Biffis. Ora si va su ciclovia dal Brennero a Boscomantico, manca solo il collegamento con la diga del Chievo. La Provincia sta inoltre studiando il collegamento Adige-Mincio e tabellerà un anello di 105 km compreso fra Villafranca a sud e Caprino a nord ad est del Garda. Il comune di Dolcè ha realizzato una pista di 18 km da Ceraino a Borghetto d'Avio. Le 4 province di Verona Brescia Mantova e Trento stanno creando un anello ciclovia tabellato attorno al Garda. I 5 comuni di Bussolengo, Sommacampagna, Sona, Valeggio, Villafranca hanno tabellato circa 150 km di strade secondarie denominate "Anello del Custozza". Le ULSS del Veneto progettano 600 km di "Greenway" fra cui la Treviso Ostiglia. La provincia di Brescia ha realizzato circa 350 km di percorsi. Qui mi fermo.

A Verona persino molti commercianti e ristoratori incominciano a capire l'assurdità del centro storico invaso da auto parcheggiate dappertutto. Abbiamo fatto anche 2 rilevazioni nella ZTL: al mattino nel periodo scolastico un veicolo a motore entra ogni 2 secondi circa. Un permesso non si nega a nessuno!

Secondo i nostri amministratori invece a Verona bisogna solo fluidificare e velocizzare il traffico automobilistico, eliminando come sta avvenendo, anche gli storici viali alberati.

Non è che non ci siamo fatti sentire in Comune ma i colloqui con gli amministratori deprimonno, parliamo due lingue diverse. Nemmeno l'attrattiva del fatturato legato al cicloturismo desta interesse. Così è. D'altra parte la maggioranza dei veronesi ha fortemente voluto questi amministratori e forse ancora li sostiene. Che fare? Forse è meglio spostare il tiro delle nostre azioni.

## Iniziativa autunnale

Concentriamoci su un primo obiettivo circoscritto dove sappiamo di trovare persone disposte ad ascoltarci: a settembre vogliamo partire con una nuova iniziativa a favore della mobilità per chi va a scuola. Abbiamo individuato nel quartiere di ponte Crencano una scuola in cui ci sono genitori attivi ed un dirigente sensibile, quindi proveremo da lì a far decollare un'operazione concreta per trovare alcuni percorsi casa-scuola sicuri e fare proposte concrete all'amministrazione.

## Programmi a lunga distanza

Come molti sapranno ci siamo impegnati per portare nel giugno 2015 il cicloraduno FIAB nella zona del Garda, precisamente a Peschiera. Vogliamo portare anche una grandissima novità estendendo il cicloraduno agli stranieri ed affiancando alla classica formula FIAB dal giovedì 18 alla domenica 21 un programma settimanale dal 14 al 21. Faremo tutto questo con un partner alberghiero e con due partner per la bici. Noi ci occuperemo di cicloturisti, gli altri di MTB e bici da corsa. E' il primo tentativo che si fa in Italia ma l'area del Garda si presta molto bene. Dobbiamo riconoscere che le Province di Verona e limitrofe e la Regione Veneto molto hanno fatto in questi ultimi anni.

Chi percorre la ciclovia del Biffis o del Mincio si accorge di quanto i cicloturisti stiano aumentando. Dobbiamo cavalcare questa tendenza altrimenti l'onda del cicloturismo ci passa sopra e scavalca la FIAB mentre con il progetto del cicloraduno internazionale potremo prenderci dei meriti. L'impegno per noi FIAB Verona, per quanto condiviso con altre associazioni e delegata ad altri la parte alberghiera, sarà comunque notevole. Siamo l'associazione FIAB più grande d'Italia e dobbiamo essere di esempio e traino per le altre. Io dico sempre: l'associazione è a tua disposizione 365 giorni all'anno. Nel 2014 fra eventi in programma e qualche fuori programma arriviamo a circa 140 eventi! Niente male. Chiedere a ciascun socio di mettersi a disposizione almeno un giorno all'anno mi sembra equo! ●

# ZONA A TRAFFICO MOTORIZZATO ..... di Luciano Lorini

I nostri volontari hanno contato gli ingressi nella ZTL in una normale mattina di maggio

Un flusso di auto per nulla limitato. Accessi dal piglio sicuro, tipici degli habitués regolarmente autorizzati, che attraversano i varchi senza esitazione (gli occasionali solitamente rallentano e indugiano un momento davanti all'indicatore). Un viavai non molto dissimile da quello di una qualsiasi altra via cittadina. È questa l'impressione dei volontari che lo scorso 22 maggio hanno presidiato quattro degli otto varchi della ZTL per procedere al conteggio dei transiti. I risultati della nostra rilevazione sono facilmente sintetizzabili in una parola: colabrodo.

**> I mezzi a motore costituiscono il 78% degli accessi. Quasi mille auto l'ora.**

In fondo lo sospettavamo; non occorre saper contare per accorgersi che i varchi son ben altro che una barriera invalicabile. Nell'ora campione, dalle 7.30 alle 8.30, in pieno intervallo protetto (la ZTL si "apre" al traffico alle 10.00), quasi mille auto hanno violato la cintura del Centro Storico nei quattro punti rilevati. Sedici accessi al minuto, uno ogni quattro secondi circa, ai quali vanno aggiunti gli oltre seicento di moto e scooter. Le biciclette hanno fatto la parte di Cenerentola, con meno di cinquecento passaggi. In realtà il

numero assoluto di ciclisti non è per nulla trascurabile, ma a maggior ragione colpisce la sproporzione in termini percentuali tra biciclette e motori, con uno sbilanciamento a favore di questi ultimi pari al 78% dei passaggi totali.

Che cosa succede? Chi sono, che tipo di bisogni rappresentano questi mille veicoli, che necessitano di accedere ad uno spazio tanto pregiato quanto ristretto? Ci sono i veicoli commerciali, certo, anche se non ci è parso di osservare una quota particolarmente rilevante di furgoni e camioncini. Piuttosto, una parte importante è costituita dagli accessi verso le scuole, dal momento che un analogo conteggio il mese successivo, già in periodo vacanziero (il 19 giugno: sempre di giovedì, stesso orario, stesse condizioni meteo) ha rilevato un calo di circa il 40% delle automobili. Al riguardo ci sarebbe molto da dire... Ne abbiamo parlato in occasione di Bimbimbici, ricordando che solo l'8% dei nostri ragazzi raggiunge la scuola in autonomia (25% in Inghilterra e 76% in Germania): stiamo forse allevando una generazione di futuri automobilisti? Di sicuro non aiutiamo i nostri figli a crescere in autonomia e autostima. Un'ultima nota riguarda il traffico di attraversamento: non abbiamo contato le auto in uscita, che ci sono però sembrate numerose, ma è evidente che il piccolo Centro di Verona non ha la capacità di assorbire un numero così rilevante di ingressi, che diventerebbero parcheggi qualora tutte le auto dovessero concludere il proprio

tragitto all'interno. Abbiamo quindi il sospetto che per molti cittadini questo rappresenti una comoda scorciatoia agli incolonnamenti della Circonvallazione o di Veronetta. Una volta, agli albori della ZTL, questo era reso impossibile dalla configurazione dei sensi unici. Oggi invece non è improbabile che le nostre ipotesi siano azzeccate. I dati in nostro possesso non sono sufficienti a verificarlo, ma lanciamo questo pensiero quale spunto di riflessione per i nostri amministratori.

La ZTL è lo strumento di moderazione del traffico volto a preservare la bellezza e la vivibilità del Centro Storico, proteggendolo dall'invasione del

**> Molti i transiti verso le scuole. Attraversamenti del Centro come scorciatoia?**

traffico motorizzato. In una situazione equilibrata, una città sana dovrebbe attestarsi su quote di ripartizione modale intorno al 20% di pedonalità, 20% di ciclabilità e 20% di trasporto pubblico, con solo il rimanente 40% destinato al mezzo privato. Inoltre, man mano che ci si avvicina al Centro, le stesse quote (e la priorità nelle attenzioni ai flussi relativi) dovrebbero andare aumentando a netto svantaggio dell'utenza motorizzata. La nostra indagine ha invece dimostrato che i mezzi privati godono di un "vantaggio competitivo" almeno doppio rispetto alla best practice. Abbiamo ampi margini di miglioramento. ●

## TAB1 Rilevazione ingressi ai varchi della ZTL

Data e ora rilevazione: Giovedì 22 Maggio 2014, dalle 7.30 alle 8.30

	P.te della Vittoria (l.ge Panvinio)		Ponte Garibaldi		Ponte Nuovo (via Ponte Nuovo)		Ponte Navi (via Leoni)		TOT Ingressi		al minuto	1 ogni
AUTO	290	58%	227	43%	274	51%	195	39%	986	48%	16,4	3,7"
MOTO	158	31%	144	27%	158	29%	163	32%	623	30%	10,4	5,8"
A+M	448	89%	371	70%	432	80%	358	71%	1609	78%	26,8	2,2"
BICI	55	11%	157	30%	109	20%	146	29%	467	23%	7,8	7,7"
TOT	503		528		541		504		2076			

# LINEE EXPRESS ATV .....

di **Mario Lumastro**

Segretario Generale FILT CGIL Verona

## L'idea è buona ma manca un'adeguata politica della mobilità

**A** gennaio 2014 ATV ha deciso di istituire le cosiddette linee "Express", ovvero corse di autobus provenienti dalla provincia che, dietro un supplemento di 10 euro mensili e stando alle promesse aziendali, avrebbero dovuto garantire agli utenti i seguenti vantaggi: massima puntualità, garanzia del posto a sedere, servizio internet gratuito ma soprattutto un risparmio di tempi di percorrenza davvero allettante (da un minimo di 15 fino a 30 minuti!). Aldilà di alcune ovvie valutazioni di carattere politico che, insieme a molti utenti, ho espresso nelle sedi preposte (è giusto far pagare un supplemento per garantire un posto a sedere oppure per avere percorsi meno intasati?), con questo articolo vorrei fare un bilancio dei sei mesi di sperimentazione per poi esprimere alcune considerazioni. Ad inizio 2014 le linee express erano 7, che partivano da: Badia Calavena, S. Giovanni Ilarione, Minerbe, Legnago, Garda, Caprino e Domegliara. In alcuni casi le linee hanno effettivamente rispettato le promesse, ma in altri casi i problemi non sono certo mancati (e potevano essere evitati coinvolgendo maggiormente i conducenti). La situazione più strana si è verificata sulla linea "Domegliara": è stata soppressa dopo pochi mesi a causa, così sembra, della scarsissima affluenza di utenti. Questa decisione mi ha lasciato molto perplesso per il semplice motivo che una sperimentazione così breve non può essere assolutamente attendibile,

quindi le opzioni sono due: ATV ha sbagliato a istituirla senza prima fare un'indagine conoscitiva oppure i percorsi proposti non facevano recuperare i tempi promessi. Un'altra situazione "anomala" si è verificata sulla direttrice Badia Calavena/Verona: lo scarso numero di utenti (mediamente non più di 10 passeggeri per corsa) sicuramente è dovuto anche al "contorto" tragitto che si è deciso di fare percorrere all'autobus "Express", il quale impiega 1 ora rispetto ai 50 minuti della normale linea; in sostanza per gli utenti ad un maggior costo è corrisposto un allungamento dei tempi di percorrenza! Anche la linea diretta Legnago/Verona (già attiva fino ad alcuni anni fa) è stata soggetta a problemi che con un pizzico di attenzione potevano essere sicuramente evitati. Appena istituita, questa linea prevedeva il passaggio anche da Cerea, che complicava il rispetto dei tempi di percorrenza tanto da rendere "puntuale" il ritardo dell'arrivo Verona. Solo dopo alcune dettagliate osservazioni dei conducenti l'azienda ha capito che era necessario apportare delle modifiche, le quali hanno reso più attendibili gli orari. Le altre linee hanno tutto sommato rispettato gli impegni ma il problema principale è che questo servizio non ha avuto il successo sperato perché l'intento di reclutare nuovi utenti non si è realizzato, infatti la quasi totalità degli utenti delle linee Express erano già abbonati di ATV. Forse proprio per questa ragione ATV sembra intenzionata a non confermare per settembre 2014 le linee Express di Badia Calavena e Minerbe,

oltre alla già soppressa di Domegliara. Sicuramente le ragioni del mancato successo (testimoniato dal fatto che le corse più affollate hanno registrato non più di 30 passeggeri) sono diverse, e fra queste c'è il delicato momento economico, che spinge a fare un'attenta valutazione anche di spese non rilevanti. C'è però da segnalare che il Trasporto Pubblico Locale a Verona e provincia non ha mai avuto un grande appeal nei confronti dei cittadini, principalmente a causa di una politica della mobilità che ha sempre favorito il traffico privato rispetto a quello pubblico. Non è un caso che Verona risulta ancora tra le città con una velocità commerciale bassissima, dove non si creano nuove corsie preferenziali ma addirittura si eliminano alcune di quelle esistenti, non si creano piste ciclabili adeguate, non si vieta l'accesso nel centro storico ai veicoli privati, ecc. Queste politiche, che continuano ad ignorare le esigenze del TPL, non comportano solo l'intasamento delle strade con relativo inquinamento acustico e atmosferico, che nella nostra città da tempo ha raggiunto livelli inaccettabili, ma sono anche causa di malattie degli apparati respiratori che da troppo tempo nella nostra città hanno raggiunto livelli allarmanti. Concludo questo breve articolo facendo quindi un appello ai nostri amministratori locali: limitate il traffico privato privilegiando quello pubblico! Sicuramente i nostri figli un giorno ve ne saranno grati... ●

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



Via Oreficeria, 55 - 36100 Vicenza  
Tel. **0444/348222** - Fax 0444/348136  
e-mail [info@garoldini.it](mailto:info@garoldini.it)  
[www.noleggioautobus.eu](http://www.noleggioautobus.eu)



**VENDITA E MANUTENZIONE  
CITYBIKE - MOUNTAIN BIKE - BMX**

JUMP BIKE Via Generale Chinotto 23c, 37138 - Verona  
tel 045 572399 - email: [info@jumpverona.com](mailto:info@jumpverona.com) [www.jumpverona.com](http://www.jumpverona.com)

# BIKE SHARING DA RECORD. MA ADESSO?

L'estensione del servizio ai quartieri non è ancora nell'agenda dell'amministrazione .....

di Michele Marcolongo

Circa 240 mila utilizzi totali; oltre 3 mila abbonati annuali e 6.300 giornalieri, settimanali o mensili. A distanza di un poco più di due anni dall'entrata in funzione, quelli dei bike sharing di Verona sono numeri notevoli, confermati anche dal nuovo record di prelievi a maggio 2014: ben 12.560. Crescono soprattutto gli utilizzatori occasionali (+62% i giornalieri) ma anche tra i veronesi aumenta la voglia di usufruire di un sistema di spostamento comodo, pratico, efficiente e intelligente. Secondo quanto riferisce Clear Channel, la società che gestisce il servizio scaligero, tra le segnalazioni più frequenti da parte dei cittadini c'è proprio la richiesta di servire meglio i punti di attrazione (ospedali, università, uffici, piscine) e i quartieri. Ma qui arriva il punto dolente, perché nei piani dell'amministrazione un progetto di capillare espansione del servizio non c'è. A furor di popolo sono previste 3 nuove

ciclo stazioni in Piazza Renato Simoni, Piazza Vittorio Veneto e in prossimità dello Stadio Bentegodi, ma di portare le bici "condivise" fin nel cuore dei quartieri non se ne parla. Eppure questo sarebbe il momento propizio, dato che i ricorsi legali riguardanti presunti vizi sul bando di gara sono decaduti. Al momento le stazioni più utilizzate sono tutte quelle centrali: Porta Nuova, Piazza Bra, Porta Palio, Università, Via Cappello, mentre le meno utilizzate sono quelle più periferiche: Via Mameli, Ospedale, Cimitero, Fiera. Un'apparente contraddizione in termini: ma come, volete il bike sharing e non usate le stazioni che avete? Il problema, come noto, è la scarsa praticabilità dei percorsi di collegamento centro-periferia. Nella scorsa amministrazione, dalle fila della stessa maggioranza, alcuni consiglieri comunali avevano provato a piantare il chiodo su questo, ma con le buone o con le cattive furono tutti zittiti.



## 14 SETTEMBRE, GIRO DEL GRASPO MORO. di Enrico Peroni

Il Graspò del Moro è un percorso ad anello che prende forma tra il verde delle colline gardesane e l'azzurro delle acque lacustri nel territorio di Castelnuovo del Garda. In un continuo saliscendi fra sentieri battuti e strade di campagna ci si immerge tra gli inebrianti tra i vigneti, assaporando la natura e respirando il profumo del luogo, in un percorso dal carattere culturale, sportivo ed ambientale. Nella nostra passeggiata del 14 settembre incontreremo la chiesa

settecentesca di Sandra per poi proseguire verso le sponde del lago di Garda in località Ronchi. La tappa successiva toccherà la chiesa della Madonna degli Angeli di Cavalcaselle ed il centro di Oliosio. Tornando in direzione Castelnuovo, potremo ammirare la torre merlata simbolo e protagonista delle alterne vicende storiche. Un modo originale e divertente per conoscere i territori del pregiato vino Moro dal Castel, vanto della comunità locale.



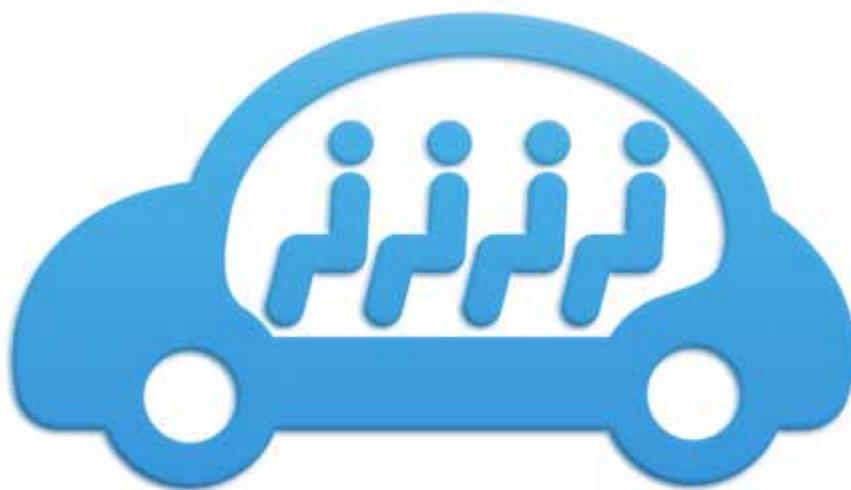
# CAR SHARING: C'È MODO E MODO ..... di Luciano Butti

Il punto sulla proposta dell'amministrazione che prevede l'uso di mini-car elettriche

**L**iberare le città dal traffico privato non indispensabile: è questa la chiave per migliorare, nello stesso tempo, la vivibilità dei nostri quartieri, l'efficienza del trasporto pubblico e la sicurezza dei ciclisti.

Per raggiungere questo obiettivo, anche il car sharing – l'auto condivisa – può dare un significativo contributo. Con il car sharing l'auto diventa un servizio, non più un oggetto da possedere, qualche volta da venerare e spesso da usare senza motivo. Usiamo e paghiamo l'auto condivisa solo quando è davvero necessaria. Questo servizio consente a molte famiglie di eliminare la seconda auto; permette ai giovani di non acquistarne una vecchia, inquinante e insicura; aumenta la sicurezza delle donne nelle loro uscite serali, soprattutto se, come in molte città accade, le tariffe notturne sono adeguatamente scontate. Perché tutto questo diventi realtà, sembra banale, ma in primo luogo il servizio deve essere attivato dal Comune. Un efficiente car sharing infatti esiste: a Milano, Padova, Bologna, Rovereto, Trento, Bergamo e in moltissime altre città anche del centro sud. Non esiste purtroppo a Verona, nonostante l'Assessore Corsi lo avesse annunciato come imminente già all'inizio del 2012.

In secondo luogo, il car sharing serve se è fatto bene: ed anche questo è banale. Quanto si è proposto finora a Verona non fa purtroppo ben sperare. La prima idea del Comune era quella di affidare il servizio in regime di monopolio ad una azienda comunale. Niente di



più sbagliato e contrario agli indirizzi dell'Unione Europea. Niente di più funzionale a privilegiare carrozzoni governati da personaggi prescelti solo

**> Per un efficiente servizio di car sharing è meglio puntare su molte moderne auto ibride piuttosto che su poche minicar elettriche**

per la loro vicinanza ai partiti. Ora sembra che l'idea del servizio in regime di monopolio sia abbandonata e si punti ad un bando aperto. Ma con limiti severi al numero di auto possibili, al numero di stalli dedicati a queste auto in centro, persino alla possibilità di restituire l'auto all'aeroporto (per non danneggiare i taxisti, si dice).

Molti sembrano poi d'accordo nel richiedere che le auto debbano essere tutte o quasi tutte elettriche, con il risultato di rendere il servizio molto più costoso, meno popolare e comunque inutilizzabile da chi, magari saltuariamente, ha necessità dell'auto condivisa per la gestione di acquisti incompatibili con le dimensioni di una minicar elettrica. Quindi – per un efficiente servizio di car sharing – è

meglio puntare su molte moderne auto ibride piuttosto che su poche minicar elettriche.

In sintesi, occorre comprendere un aspetto fondamentale del car sharing: questo servizio funziona efficacemente solo se è largamente disponibile per ogni genere di utilizzo saltuario dell'auto. E solo se le moderne tecnologie vengono utilizzate per rendere possibili il prelievo e la restituzione dell'auto ovunque ve ne è una disponibile. Dove il servizio è impostato in questo modo, la città vede una radicale diminuzione, in termini assoluti, del numero di vetture circolanti (e in parcheggio). Dove invece, come sembra tutti vogliono fare a Verona, il servizio viene pensato in termini di 'nicchia', resterà una curiosità per i turisti e non porterà ad alcuna reale diminuzione del traffico. ●



# LA PROVINCIA DI VERONA AMA ANDARE IN BICICLETTA

di **Elisabetta Pellegrini**

Dirigente coordinatrice dell'area  
programmazione e sviluppo del territorio  
Provincia di Verona

**L**o dicono i milioni di euro che sono stati spesi per realizzare le infrastrutture ciclabili provinciali e lo dicono anche i numeri di persone che utilizzano quotidianamente quelle piste: circa 20 milioni di euro spesi negli ultimi 15 anni e 30.000 passaggi all'anno monitorati su alcune tratte realizzate, con picchi di 3.000 passaggi al giorno nei festivi.

Alla fine di agosto verrà inaugurato l'ultimo lavoro eseguito: il tratto di 18 km di ciclovia che, lungo l'Adige, permetterà di connettere Verona alla Provincia di Trento, aprendo definitivamente il nostro territorio al cicloturismo proveniente da Nord.

La Provincia di Verona ha da sempre posto tra i suoi principali obiettivi la realizzazione di una rete per la mobilità slow, finalizzata all'attività ludico-ricreativa e alla diversificazione dell'offerta turistica, ma anche alla mobilità più sostenibile da utilizzare per i trasferimenti nelle aree urbane casa-lavoro oppure casa-scuola.

Nel 2003 la Provincia di Verona ha redatto il **Piano Provinciale delle Piste ciclabili**, che ha coinvolto tutte le autorità locali competenti, le associazioni ed i cittadini di

tutto il territorio, con l'intento di coordinare la realizzazione di piste e percorsi di vario livello e con varie funzioni.

Il piano aveva lo scopo di regolare e uniformare gli interventi sul territorio fornendo criteri, norme e schede descrittive di ogni itinerario.

Oggi la rete ciclabile provinciale principale prevista è costituita dalle due principali dorsali, la **ciclopista del Sole** e la **ciclovia dell'Adige**, e dalle loro diramazioni locali.

La prima è uno dei più importanti itinerari europei (Capo Nord - Malta) ed è l'itinerario principale italiano che collega tutto il paese da nord a sud; la seconda è un itinerario esclusivamente italiano, interregionale, che affianca il fiume Adige dalla sua sorgente in Val Venosta fino alla foce, sul mare Adriatico, poco a sud di Chioggia. Esse si sviluppano su un'unica direttrice da Brentino Belluno a Rivoli Veronese lungo il canale Biffis. Proseguono quindi separatamente: quella del Sole costeggia il basso lago di Garda fino a Peschiera lungo il primo cordone morenico e da qui, seguendo gli argini del Mincio, si dirige verso Mantova, la ciclovia dell'Adige segue ulteriormente il Canale Biffis fino a Bussolengo-Chievo, poi si sviluppa in città

prima lungo l'Adige, quindi lungo i Bastioni fino al Boschetto, riprende il corso del fiume fino a Castagnaro al confine provinciale sud seguendo nei pressi di Zevio il Canale Sava ed è principalmente in sede propria.

Della rete sopradescritta le tratte realizzate sono quelle che dal confine con Trento vanno fino a Verona e da Albaredo d'Adige fino al confine con Rovigo lungo l'Adige, da Peschiera fino al confine con Mantova lungo il Mincio.

Si può, pertanto, disporre di un itinerario ben organizzato, su sede propria, che permetterà di assaporare tutte le sfumature di un territorio caratterizzato da risorse ambientali straordinarie, con manufatti che arricchiscono il percorso anche da un punto di vista storico-culturale.

E' poi da rilevare che la costruzione di questi percorsi ciclabili di lunga percorrenza, come quello dell'**Adige-Sole**, offre una strategia di sviluppo del territorio attraversato e limitrofo di tipo sostenibile. Infatti, con poco dispendio di risorse territoriali, si valorizzano più equamente dal punto di vista turistico tutti quegli elementi paesaggistici che, pur avendo un alto valore ambientale, spesso

*f a r m a c i a*  
**BORGO MILANO**  
Corso Milano, 69  
VERONA tel. 045 574192



**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 INFORMAZIONI MATERNITÀ E NASCITA

*www.farmaciaborgomilano.it*

senza plastica naturalmente

sino ad oggi sono stati tenuti in condizione di marginalità. L'implementazione quindi di una rete ciclabile di area vasta, integrata con una rete di mobilità di scala urbana, può assumere un ruolo strategico nella gestione del territorio e nello sviluppo socio-economico. In questo modo, infatti, si concorre sia ad incentivare modalità di trasporto non-motorizzate, quindi più sostenibili, che alla promozione di nuove forme di turismo volte alla valorizzazione delle risorse naturali e storico culturali esistenti su territori non definiti fino ad oggi di interesse turistico.

In generale, il cicloturismo rappresenta una grande opportunità per tutto il territorio, capace di trainare dalle aree da sempre dichiarate ad alta concentrazione turistica verso ambiti di alto valore ma sconosciuti per le particolari peculiarità.

Le statistiche parlano chiaro. Tra i turisti si rilevano oltre sei milioni di cicloamatori a livello europeo e due milioni a livello italiano. Indubbiamente si è in presenza di un turismo slow, un fenomeno che rappresenta una reale opportunità.

È importante considerare che si è di fronte a un settore dove è necessario un lavoro di coordinamento collettivo. Se da un lato è encomiabile il fatto che ci siano comuni che si sono già mossi per offrire ai tour operator e al pubblico in generale un'offerta integrata, dall'altro lato è noto che il cicloturista ama gli spostamenti ampi e ciò comporta una maggiore integrazione del lavoro in parte già svolto.

Il ciclismo è lo sport più facile da praticare per chiunque, non necessita di particolari attrezzature e dà la possibilità a chi lo pratica di improvvisarsi sportivo a tutti i livelli, coinvolgendo tutta la famiglia nella pratica sportiva. Per questo motivo il cicloturismo è effettivamente un segmento in grande ascesa che denota un forte interesse anche da parte degli operatori che si stanno organizzando in questo senso.

In questa direzione si è mossa anche la Provincia di Verona, che oltre a portato a compimento il programma di realizzazione della ciclo-pista Adige-Sole, ha implementato la realizzazione di percorsi ciclabili che, seppur non vere e proprie piste ciclabili su sede propria, permettono di offrire ulteriori opportunità, per un pubblico più esperto ed attento, per fruire e godere in bicicletta il territorio gardesano e l'entroterra.

Ha quindi attivato, in partnership con

alcune associazioni di promotori privati, un progetto per un percorso ciclo-culturale nell'entroterra gardesano veronese, denominato "Anello del Garda". Il progetto consiste nella realizzazione di una segnaletica unitaria ed è un percorso in parte dedicato ai ciclisti ed in parte promiscuo con altri mezzi, per lo più su strade comunali o su strade prevalentemente a basso volume di traffico. Tale percorso è un itinerario a valenza provinciale, ma che interessa le due dorsali sopradette, collegandole tra loro e sovrapponendosi in alcuni tratti sullo stesso tracciato, ad ampliare l'offerta dei percorsi. Gli interventi previsti intendono eliminare e rendere sicuri gli attraversamenti di strade percorse da veicoli a motore e fornire indicazioni certe all'utente sul percorso e sulle peculiarità delle zone attraversate. Allo stesso tempo, essendo molte strade aperte anche ai mezzi a motore, intende allertare i conduttori della presenza dei ciclisti.

Infine il 25 giugno è stato siglato il protocollo d'intesa tra le Province di Verona, Brescia, Mantova e Trento per ampliare ulteriormente e realizzare un ulteriore nuovo percorso ciclabile, questa volta tutto intorno al lago di Garda denominato "Garda by Bike", che si snoderà su 30 località per una lunghezza di 190 km (89 in territorio bresciano, 7 in Trentino, 69 nel Veronese e 25 nel Mantovano), e si conetterà alle piste ed ai percorsi di Verona ed altri già esistenti. Il progetto, condiviso con i Comuni delle varie Province, utilizza piste esistenti con strade comunali e secondarie, scegliendo i tragitti più consoni ai visitatori bici-muniti. Il progetto, frutto della collaborazione fra le Province intorno al lago, ha portato alla definizione di un itinerario con valenza turistica, culturale e ambientale, che si inserisce nel più ampio contesto degli itinerari europei. L'accordo siglato, di durata triennale, prevede la messa in opera di una segnaletica uniforme per tutti i territori attraversati dal percorso e contraddistinta da un logo unico, valido per tutte le Province. Inoltre, è prevista la redazione di materiale cartaceo promozionale, che riporterà, oltre al "Garda by Bike", tutta l'offerta di percorsi e piste ciclabili finora presenti intorno al Lago di Garda.

Il progetto "Garda by Bike" parteciperà anche ad Expo 2015.



# PARCO CICLISTICO DEL CUSTOZA: INVASIONE RIUSCITA .....

di Marco Passigato e Fabio Boeti

## Un successo l'inaugurazione della nuova rete di percorsi dedicati al cicloturismo

Il bel tempo e il lungo impegno preparatorio ci hanno premiato!

Domenica 25 maggio eravamo in circa 300 persone a percorrere l'anello cicloturistico del Custoza inaugurando così, in modo simpatico ed informale, il grande sistema di segnaletica cicloturistica che interessa i 5 comuni di Bussolengo, Sommacampagna, Sona, Valeggio sul Mincio e Villafranca di Verona. La concomitanza con le elezioni amministrative che interessavano alcuni dei Comuni promotori non ha purtroppo consentito l'intervento degli amministratori locali, però il territorio e gli operatori economici sono stati presenti numerosi alla conferenza stampa preparatoria che si è svolta alcuni giorni prima nel Municipio di Sommacampagna.

L'associazione il Ciclone 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, assieme con l'Ufficio Cultura del Comune di Sommacampagna, hanno lavorato molto per questa iniziativa promuovendola sui social network e producendo e distribuendo numerosissimi volantini anche nei

territori limitrofi. L'associazione SOS Sona ha curato il ristoro a base di tortellini ed altre specialità locali per animare il momento di ritrovo conviviale che si è svolto sotto i grandi alberi del Parco di Villa Guastalla Nuova, in posizione centrale all'interno dell'anello. La segnaletica è stata molto apprezzata ed è un vero piacere muoversi in bici nel territorio accompagnati da indicazioni curate e rigorose ad ogni incrocio. Alle ore 10,00 il gruppo è partito dal Comune di Sommacampagna e percorrendo l'anello ha potuto ammirare la bellezza delle nostre ville storiche, gli splendidi panorami dei vigneti che spaziano fino al Monte Baldo, alla Valpolicella, ai Monti Lessini. La splendida giornata di sole e caldo ha permesso di muoversi con la bicicletta in assoluto relax. Grande la festa al Castello di Villafranca di Verona dove i cicloturisti sono stati coinvolti nelle riprese di "Mezzogiorno in Famiglia", il programma Rai che viene trasmesso la domenica mattina.

Tra i partecipanti abbiamo avuto persone provenienti dalle province limitrofe come Venezia, Padova, Modena e Brescia. Con nostra grande soddisfazione hanno confermato che il tracciato creato, oltre ad essere di grande impatto naturalistico, può essere

paragonato alle più blasonate Colline Senesi e che la varietà del percorso misto asfalto/sterrato con brevi tratti di salite può rappresentare una "mini-Eroica". La positiva collaborazione tra le associazioni aderenti (Verona Garda Bike, Agricycle, Sos Sona, Proloco di Sona, Mediaprint, 365 MTB, TopTravel Team, Bike Veneto, Ciaobici.it) e l'impegno delle amministrazioni nella realizzazione del progetto Terre di Custoza, ha dunque costruito una iniziativa di successo e dimostrato che la segnaletica cicloturistica rappresenta un elemento importante per il futuro di tutto il territorio. L'augurio è che sempre di più i turisti ma anche gli abitanti possano godere di questi percorsi riscoprendo il piacere di muoversi in bicicletta. L'impegno di Ciclone ASD, in collaborazione con FIAB AdB Verona, è quello di portare avanti questo importante progetto valorizzandolo il più possibile attraverso collaborazioni mirate con le amministrazioni locali. Il messaggio è che la bicicletta è divertimento, salute e piacere di stare all'aria aperta, sia per chi la intende in modo sportivo, sia per chi vuole passare una giornata diversa con la famiglia o gli amici. Infine un augurio: che "l'invasione" delle Terre del Custoza venga ripetuta negli anni.



# SEGNALETICA FAI DA TE .....

di Enrico Peroni

## I retroscena dell'inaugurazione dell'Archeoparco di Cavaion. L'odissea per tabellare il percorso

**È** il 6 di marzo, primo incontro con il sindaco. Dobbiamo decidere che strada fare per collegare la ciclabile del Biffis al nuovo Archeoparco sul monte S. Michele e organizzare l'inaugurazione del 17 maggio. Nei giorni precedenti avevo fatto delle foto su un percorso che poteva andar bene. Il tavolo concorda con quel percorso; il Comune si farà carico delle spese di tabellazione.

Dopo una ventina di giorni faccio visita al Comune scoprendo che la faccenda non è andata per nulla avanti. Mi dico che non faremo mai in tempo. Allora prendo una cartina del paese e con un evidenziatore segno il percorso dell'andata di un colore e il ritorno di un colore diverso, perché in centro storico ci sono dei sensi unici che mi impediscono di fare la stessa strada. Sperimento l'itinerario più volte finché ne esco con una prima lista di quanti cartelli servono.

Faccio una bozza dei cartelli e richiedo un preventivo ad una ditta. Il preventivo arriva ma lo faccio modificare perché metteva in conto anche i pali già presenti sul territorio o nel magazzino del Comune. Giro il nuovo preventivo al sindaco e agli archologi ma all'improvviso sembra che il Comune non possa più coprire la spesa, e fa marcia indietro: "facciamo i cartelli di plastica", "tabelliamo solo l'andata tanto il ritorno non serve", "tanto l'archeoparco non è aperto tutti i giorni", le scuse. Il sindaco che non dà più notizie e tutto resta nel limbo finché un bel giorno vengo a sapere che la segnaletica verrà pagata da SAP società archeologica. Bene, abbiamo il finanziamento, confermo dunque il preventivo.

Ma siamo già alla fine di aprile e mi viene detto la segnaletica sarà pronta solo per fine maggio, perché di mezzo ci sono le elezioni comunali. Scopro allora che anche i cartelli fanno campagna elettorale, non solo l'asfalto.

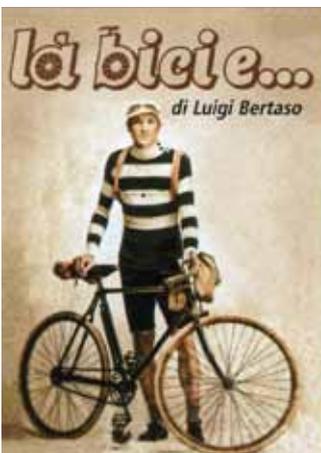


Il 25 maggio si vota anche a Cavaion V.se, il sindaco decade e ne abbiamo un nuovo che prende il triplo dei voti.

Sarà un segno di cambiamento?

La segnaletica arriva nei primi giorni di giugno e provvedo alla posa, con l'aiuto del comune per i tre pali che mancavano.

È stata dura ma alla fine il risultato è arrivato.



**Tutte le Novità 2014**  
- Biciclette  
- Accessori  
per il cicloturismo

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

[www.labiciverona.it](http://www.labiciverona.it)



# IN TANDEM NEL VERONESE: DIVERTIMENTO PER TUTTI! .....

di **Anna Corradini** (AMEntelibera)

La proposta di turismo eco-sostenibile accessibile anche ai disabili sensoriali

**I**n tandem nel veronese” è una nuova idea di turismo accessibile nata a Verona dall’iniziativa di molteplici soggetti, con l’intento di promuovere sul territorio un concetto alternativo di mobilità in bicicletta.

Il progetto, che ha il patrocinio del Comune di Verona e dell’Associazione FIAB di Verona, nasce grazie al cofinanziamento di CLV Impresa sociale srl e Fondazione Cattolica Assicurazioni ed è realizzato con la collaborazione di CISL Verona, associazione AMEntelibera, le sezioni provinciali di FAND (Federazione fra le Associazioni nazionali dei disabili), UICI (Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti) e ENS (Ente Nazionale Sordi). L’iniziativa prevede la realizzazione di una serie di iniziative durante l’anno 2014 che potranno proseguire con nuovi sviluppi negli anni a venire. Oltre ad avere una forte valenza di carattere sociale ed economica nella creazione di nuove opportunità sul territorio e per le stesse associazioni coinvolte, il progetto mira a rendere maggiormente fruibile la città e la provincia in un’ottica di accessibilità e di sviluppo di attività turistiche e di accoglienza. Si ritiene infatti che la realizzazione del progetto nel suo complesso costituisca un importante passo verso la creazione di proposte turistiche e di mobilità accessibile a Verona, come strumenti dedicati a singoli, gruppi e associazioni di fruitori italiani e stranieri. Il tandem, che racchiude in sé la duplicità del viaggiare e del muoversi insieme verso una meta comune, vuole offrire a persone con disabilità sensoriali e a chiunque voglia muoversi in modo slow e divertente la possibilità di conoscere lo splendido territorio veronese, un’esperienza davvero particolare che ricorda i tempi lontani quando si vedeva muoversi qualche tandem lungo le bianche strade di campagna.

La realizzazione del progetto prevede una serie di iniziative che hanno avuto avvio

in primavera, la prima delle quali è stata l’attivazione di un servizio di noleggio tandem a Verona, gestito da UICI in collaborazione con CLV, dedicato in primis a cicloturisti ciechi accompagnati, ma non solo. Il servizio è rivolto a tutti i singoli e le associazioni che ne facciano richiesta contattando la sede UICI di Verona in via Trainotti 1, dove è possibile ritirare da una a quattro biciclette. Prenotare è semplicissimo, è sufficiente telefonare al numero 045 8003172 oppure inviare una mail a [noleggio@veronaintandem.it](mailto:noleggio@veronaintandem.it).

Già attivo è anche il sito internet completamente dedicato al progetto: [www.veronaintandem.it](http://www.veronaintandem.it), che oltre ad essere l’indirizzo web del sito è diventato anche lo slogan del progetto e di tutte le iniziative che lo accompagnano!

È ora in fase di elaborazione una guida cicloturistica multilingue, in italiano, inglese e tedesco, all’interno della quale verrà riportata una serie di percorsi accessibili in bicicletta presenti all’interno della città e della provincia di Verona, che valorizzano in chiave sensoriale aspetti culturali e paesaggistici del territorio di particolare pregio, lungo itinerari collocati



al di fuori dei circuiti turistici tradizionali, in un’ottica di turismo ecosostenibile.

La pubblicazione della guida è prevista per il prossimo autunno e sarà in vendita ad un prezzo simbolico in tre differenti versioni: cartacea, in formato pdf scaricabile su pc o cellulare e mp3 per l’ascolto da parte di persone cieche. Le ultime due versioni saranno scaricabili direttamente dal sito [www.veronaintandem.it](http://www.veronaintandem.it).



# APRE VERONA FABLAB, LABORATORIO PER CONCRETIZZARE LE IDEE ..... di Mattia Zuanni

Con più di cento fondatori tra privati, aziende ed enti, è il primo esempio a Verona

**D**omenica 25 maggio è stato inaugurato il primo Fabrication Laboratory veronese con sede in Viale del Lavoro 2 a Grezzana. Una vera e propria festa iniziata con la terza edizione di Roboval, la fiera della robotica e delle nuove tecnologie che ha riversato nella sede del laboratorio più di 300 persone tra appassionati e curiosi. Ma cos'è un FabLab? Il nome FabLab deriva dall'abbreviazione del termine inglese "Fabrication Laboratory" cioè un'officina/laboratorio aperto che offre una serie di macchinari e strumenti di lavoro in grado di realizzare un'ampia gamma di oggetti e lavorazioni. Un Fablab è un luogo a disposizione di aziende, privati, scuole, designer, artigiani, makers, imprenditori e tutti coloro che desiderano trasformare le proprie idee in nuovi prodotti e prototipi.

«Possiamo definirla una sorta di "palestra del lavoro"» spiega Riccardo Bertagnoli, responsabile del progetto «dove al posto delle attrezzature per fare fitness si possono trovare macchinari solitamente reperibili solo in officine specializzate» Infatti all'interno del laboratorio gli associati avranno a disposizione un mix tra macchinari tradizionali ed innovativi come ad esempio le stampanti 3D ed il taglio laser, oltre a molti altri strumenti (cacciaviti, pinze, chiavi inglesi, ecc.) utili a formare il proprio banco da lavoro.

Come associarsi al FabLab?

È fondamentale ricordare che chiunque può associarsi al FabLab; chi desidera entrare a far parte di questa associazione (no profit) potrà versare una quota annuale che gli permetterà di usufruire sia dei macchinari presenti nel laboratorio come anche dei corsi e dei servizi che verranno attivati all'interno.

Si perché "non di soli macchinari vive l'uomo"; grazie alla sala conferenze sarà possibile frequentare diversi corsi sia di formazione che di informazione.

Se hai un'idea interessante da sviluppare



ma non sai come fare, se da tempo sogni di costruire la bicicletta dei tuoi sogni (un trike? una recumbent?) ma non sai da dove partire o semplicemente non hai un banco da lavoro dove appoggiarti per svolgere anche i lavori più semplici,

al Verona FabLab potrai trovare l'attrezzatura, ma soprattutto le persone che potranno consigliarti e magari aiutarti a crearla. Ciò che prima era solo un'idea abbozzata, potrà diventare qualcosa di concreto. ●

## Per maggiori informazioni

info@veronafablab.it - [www.VeronaFabLab.it](http://www.VeronaFabLab.it)

[facebook.com/VeronafabLab](https://facebook.com/VeronafabLab) - [twitter.com/VeronaFabLab](https://twitter.com/VeronaFabLab)

# LA SCURE SUL VERDE E SULLA FIDUCIA di Valeria Rigotti

Il taglio degli alberi di Viale Galliano riporta alla ribalta la questione della cura e della tutela del verde pubblico

**È** diventata una consuetudine di questa incerta estate 2014 il ritrovarsi ai platani di viale Galliano, angolo via San Marco. Una piacevole consuetudine, se non fosse che la motivazione è stata data dal taglio di tre platani, sani, robusti, ombrosi, di ragguardevole età, per poter far svoltare più agevolmente le macchine verso San Zeno.

Le macchine, sempre le macchine. Sempre più veloci. Che falciano senza misericordia pedoni e ciclisti, perfino sulle piste ciclabili. A luglio si contano già 8 morti sulle strade. E numerosi feriti, spesso gravi.

Ma non basta. Sono minacciati della stessa sorte i fratelli, anzi le sorelle - in botanica tutti gli alberi sono donne - che si trovano dall'altra parte del viale, all'incrocio con Via San Marco: dieci esemplari sani, robusti, ombrosi, di ragguardevole età, di *Platanus hybrida*. Dieci esemplari che si mangiano lo smog evitandolo a noi ed a chi ha la casa su questo viale percorso incessantemente dalle automobili. A cadenza settimanale il Gruppo, sorto sulla spinta di chi non vuole piegarsi a questa logica, si ritrova "Ai Platani da la Olga", la famosa persona fittizia, ma loquace ed efficace, che dalle pagine de L'Arena ha dato il suo sostegno alla causa.

Tanto più che l'alternativa non manca, e a costo zero: il Gruppo Platani sotto le cui chiome si raccolgono molti comitati ha ufficializzato al Comune la sua proposta, vale a dire di "vietare la svolta a sinistra

verso Via san Marco per chi provenga da porta Palio, considerando che ci sono ben due alternative per tale svolta, una all'altezza della rotatoria di Porta Palio, e una all'intersezione con Corso Milano". Ciò libererebbe una corsia rendendo inutile il sacrificio dei platani. E poi, una volta terminato il primo stralcio di lavori per agevolare la svolta verso San Zeno, si chiede di sperimentare gli esiti possibilmente attendendo la ripresa delle scuole.

Nel frattempo giungono purtroppo notizie di altri tagli, anche ben più consistenti, come quelli alla Spianà, e poi "l'oasi delle oche" cancellata alla Sorte in riva all'Adige, e poi l'ippocastano in piazza delle Poste, il giardino del Policlinico di Borgo Roma, c'è perfino un avvelenatore di ginkgo a San Bonifacio, e poi e poi.

Ma che mondo è questo? Ma assieme al verde questa scure si abbatte con sempre più veemenza sulla fiducia che le cittadine e i cittadini dovrebbero nutrire nei loro amministratori. Ogni progetto o "riqualificazione" mette subito in sospetto: si cerca immediatamente dove sta l'inganno; perché troppe sono state e sono le promesse non mantenute o peggio trasformate in danno per la collettività. Si spera solo nel non fare. Basta pensare alla Passalacqua, un parco "pronto" distrutto per farci case in un ordinato giardino forse per i posteri. Oppure pensiamo all'Arsenale, anche questo un parco "pronto" con una meravigliosa struttura di cui tutte e tutti potrebbero beneficiare, a rischio di cadere



in mano di privati che pensano al bene sì, ma quello proprio. E' la fine della "civitas", della cultura. E' il buio. Ecco che allora un angolo relativamente piccolo della città è diventato una luce, un simbolo: "Platani bene comune". Un punto di ritrovo per la difesa di tutti gli alberi, gli arbusti, le



siepi... con tutto il loro lieto e utile fardello faunistico. Ma anche per la lotta al cemento che ci mangia gli ultimi scampoli di verde cittadino o rurale, per la lotta alla velocità che ci mangia le vite, per la lotta alla cieca ignoranza di scelte che vorrebbero trasformare questa nostra bella città nella città del cemento, dei parcheggi e dei supermercati. Ma vuol dire anche unione. Unione dei comitati cittadini contro i comitati d'affari e del malaffare. Come è successo ai primi di luglio grazie a Radiopopolare che ha invitato Comitati ed Associazioni a parlare in diretta alla città. C'è poi una "Lista alberi", nata nell'agosto 2011 in seguito al taglio di quasi 200 alberi alla Passalacqua: [alberiverona@googlegroups.com](mailto:alberiverona@googlegroups.com) Possiamo chiedere di farne parte per essere informati ed informare. Presidiamo il territorio intorno a casa nostra. Facciamoci promotrici e promotori di ben vivere, delatrici e delatori di misfatti di civiltà.

## UNA POLITICA PERDENTE

di **Luciano Lorini, vicepresidente Fiab Verona**

«Le operazioni di taglio avverranno a partire dalle piante più giovani e meno frondose». Così fu detto e così riportarono i giornali, come se avesse senso stilare una classifica di merito dei condannati a morte per stabilire chi mandare per primo al patibolo. Vorremmo evitare di cadere in questo tranello, ribadendo la nostra convinzione che ogni pianta, grande o piccola che sia, ha un suo fondamentale ruolo nel già precario ecosistema urbano. Il ricatto "natura o progresso", inoltre, è mal posto e non può trovare soluzione in questi termini. Perché le ragioni del cemento (dell'asfalto) sono miopi e col vero progresso nulla hanno a che spartire. Una volta avanzata, questa "modernità" non torna indietro; alla natura non sarà data possibilità di riprendersi lo spazio perduto. E a rimetterci saranno, come sempre, la città e i suoi abitanti, sempre più abbruttiti, sempre più ammalati. Non ci stancheremo mai di ripetere che l'equazione "più strade, più parcheggi uguale meno traffico" non può funzionare. Perché il traffico è insaziabile: se non lo si doma non si accontenta e chiede sempre più spazio. Contestiamo quindi con forza, al di là delle varie alternative di progetto (tutte volte a "snellire"), la presunta ineluttabilità di questa tendenza, che tutti cercano di gestire, ma pochi si impegnano a invertire. La formula che proponiamo è "più bici, più pedoni e più trasporto pubblico uguale meno traffico, più salute, maggiore qualità della vita". Funziona. Molti amministratori e cittadini, altrove, se stanno accorgendo e le piccole e grandi conversioni conseguenti, pubbliche e private, cominciano a fare notizia e ispirarne di nuove. Certi politici veronesi, invece, sono ancora ispirati dalle motoseghe e continuano ad abbattere, come i famosi personaggi brechtiani.

Nel suo ultimo libro "La mia Londra", Simonetta Agnello Hornby scrive, in un passaggio particolarmente azzeccato: «Sono e continuo ad essere sorpresa dalla quantità di alberi, piante e giardini che si trova a Londra.» (città la cui modernità converremo non essere in discussione). «Si creano in continuazione spazi verdi anche piccoli, [...] perché Londra si esprime liberamente nei propri parchi. [...] Un paese civile si distingue anche per il modo in cui tratta le proprie piante.». Appunto.

## Arsenale, l'invito di Roberto Puliero



«È il sesto anno che noi allestiamo uno spettacolo in quest'area, di grande funzionalità, intrattenendo 7-8 mila persone. Invito la cittadinanza a venire a vedere una tal ricchezza storica prima che sia sottratta alla città, dal momento che l'amministrazione comunale, che sembra ignorare lo straordinario fenomeno di pubblico in questa sede, va meditando oscuri progetti di destinazione d'uso per il futuro e non mi sento di escludere nulla, nemmeno una sua trasformazione in un supermercato»...

## Hanno fatto sentire la loro voce:

Monastero del Bene Comune di Sezano/Comitato Pestrino Palazzina/Comitato Cava Speciale di San Massimo/Comitato No Traforo/Comitato spontaneo Verona Inalberata/Comitato Passalacqua/Associazione Amici della Bicicletta/Comitato Arsenale/Comitato Acqua Bene Comune/Orti collettivi e GAS/Comitato Madonna di Campagna/Comitato permanente Fossi di Montorio/Comitato SalvArbizzano/Associazione Terraviva Valpolicella.

**TRAGUARDO VOLANTE**  
*obiettivo ciclista*

64 anni di esperienza,  
al servizio del ciclista.

Biciclette  
Abbigliamento tecnico  
Spinning  
Triathlon  
Accessori per ciclismo e cicloturismo  
Integratori alimentari  
Assistenza  
Telai su misura

Progetto grafico di CEAS/DOC - Tel. 045151001

Paolo e Fabrizio: Verona - via Cà di Cozzi, 10/A - Tel. 0458302389  
Luca e Pasquale: Verona - via Sabotino, 1/C - Tel. 0458342500

# CICLORADUNO FIAB 2014: ..... di Massimo Muzzolon

## LA SICILIA DEL TARDO BAROCCO SICILIANO E DEL COMMISSARIO MONTALBANO

**D**ove si farà il prossimo Cicloraduno? È questa la domanda che correva domenica 22 giugno sulla bocca degli oltre 200 partecipanti alla chiusura del 26° Cicloraduno nazionale Fiab. E intanto, tra saluti e baci nel grande ristorante sulla mediterranea spiaggia di Sampieri, è già tempo di inforcare la bicicletta e di tornare tutti insieme per l'ultima volta alla base di Marina di Ragusa. Dietro di noi si staglia ancora l'imponente e bianca sagoma della fornace Penna, teatro di varie imprese del Commissario Montalbano televisivo. Durante il percorso, lungo la strada che si affaccia sulla costa sabbiosa e dorata, tra pinete alternate a orti e a qualche raro stabilimento balneare, il pensiero ritorna ai quattro giorni trascorsi in questa parte di Sicilia, "fra le città del tardo Barocco più a Sud d'Europa". Con due o tre percorsi

a scelta ogni giorno (facile, impegnativo e mtb), piatto forte della kermesse sono stati senz'altro gli itinerari che hanno guidato i partecipanti dal mare verso l'altopiano Ibleo, ad ammirare i tesori del barocco di Scicli, Modica, Ragusa e Ibla. Non meno spettacolari si sono rivelate le tappe al castello di Donnafugata, al sito archeologico di Kamarina, o nella selvaggia valle dell'Irminio e nella riserva del fiume Ippari per gli amanti

delle "ruote grasse". Ma archiviata ormai la Sicilia è tempo di rispondere alla nostra domanda iniziale: dove sarà il Cicloraduno 2015? E se fossimo noi di Fiab Verona ad organizzarlo, assieme agli amici di Brescia e ad altre associazioni cicloturistiche? Indovinato! Si prepara un cicloraduno internazionale sul Lago di Garda, con base a Peschiera e splendidi percorsi nell'entroterra gardesano. Teniamoci pronti! ●



# IN RICORDO DI PAOLA ..... di Bepo Merlin

**I**l La tua voce ti precedeva". "Avevi la capacità di inserirti contemporaneamente in due conversazioni diverse". "Mi hai fatto conoscere, l'anno scorso, la tua passione per la bicicletta, facendomi partecipare alla ciclovacanza in Salento".

Questi commenti da parte di fratelli e amici, hanno ben descritto Paola Bulbarelli, la socia di Pontepossero (Sorgà) che ci ha lasciati, a soli 57 anni, dopo quasi tre anni di lotta contro la malattia implacabile.

La bicicletta che a me e ad altri ha regalato anni di vita, a Paola ha dato solo la forza di combattere fino all'ultimo contro il cancro che l'aveva aggredita.

Paola era un ciclone di parole e di simpatia. Sapeva tener su una compagnia intera. La sua presenza non passava mai inosservata e fino all'ultimo, quando la voce e le forze ormai le erano venute meno, ha espresso con forza e dolcezza, tramite sms, il suo attaccamento alla vita e alla sua famiglia.

La chiesa di Erbè, piena all'inverosimile di amici di tanti ambiti diversi, che Paola ha frequentato, i saluti pieni di commozione e di gratitudine, hanno ben dimostrato quanto il suo passaggio su questa terra sia stato significativo per tante persone.

Come per noi Adb di Verona e Isola della Scala che siamo accorsi in massa al suo

funerale, in bicicletta, per espresso desiderio di Roberto, il marito di Paola.

La bicicletta non era l'unico interesse di Paola, ma ci ha fatto piacere questo desiderio di essere circondati da ciclisti in un momento così doloroso. Vuol dire che Paola e Roberto si sono trovati bene con noi. Anche noi con loro. Molto. ●



# Biscottoni energetici 2.0..... di Paolo Pigozzi

**R**icordate? La versione 1.0 dei mitici croccantini di sesamo e mandorle fatti con le proprie mani (buonissimi e indispensabili durante le gite per fornire energia di pronta utilizzazione) è comparsa su queste pagine nel lontano 2010. A grande richiesta, ritorniamo sul tema fornendo un suggerimento per realizzare con molta facilità stupendi e sostanziosi biscottoni. Gustati con calma in una sosta e masticati a lungo, riserveranno sorprendenti sensazioni.



## INGREDIENTI

Farina integrale	90 g
Burro di arachidi	4/5 cucchiari
Olio extra vergine d'oliva	2/3 cucchiari
Zucchero integrale di canna	50 g
Miele o malto	3/4 cucchiari
Lievito alimentare in fiocchi	2 cucchiari
Mandorle tritate grossolanamente	80 g
Fiocchi di avena (meglio piccoli)	70 g
Semi di lino	50 g
Uovo (facoltativo)	1
Bicarbonato	mezzo cucchiaino
Aromi in polvere (a piacere: cannella, semi di cumino, chiodi di garofano, vaniglia, ecc.)	1 cucchiaino
Buccia di limone grattugiata	q.b.
Cucchiari di latte (bene anche quelli vegetali come latte di soia, di avena, di mandorle, di riso)	q.b.
Sale	un pizzico

## PREPARAZIONE:

Preparate il caffè d'orzo e lasciatelo raffreddare. Nel frattempo in una ciotola, mescolate con una certa energia lo zucchero, il malto, il burro di arachidi (sostituibile con crema di mandorle o burro di sesamo-tahin, tutti acquistabili nei negozi di alimenti biologici) e l'olio. Aggiungete quindi tutti gli altri ingredienti. Otterrete un impasto appiccicoso che metterete a cucchiariate (distanziate di 2-3 centimetri l'una dall'altra) su una teglia foderata con carta da forno. Date una forma a piacere (tonda o allungata) ai biscottoni e infilate in forno già caldo a 170 °C per un quarto d'ora circa. Fate raffreddare e indurire prima di assaggiarli. Si conservano per qualche settimana. Da consumare in gita, ma anche a colazione o per uno spuntino. Le dosi indicate serviranno per 12-15 biscottoni, ma se vi appassionano potete tranquillamente raddoppiare le dosi.

## Cierre Gruppo Editoriale

via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

### Cierre Grafica

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

### Cierre Edizioni

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

### Cierrevecchi distribuzioni editoriali

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

[www.cierrenet.it](http://www.cierrenet.it)

## La macina



Via C. Nepote, 4  
(angolo Via Mantorio)  
37131 Verona

Tel. 045 971249

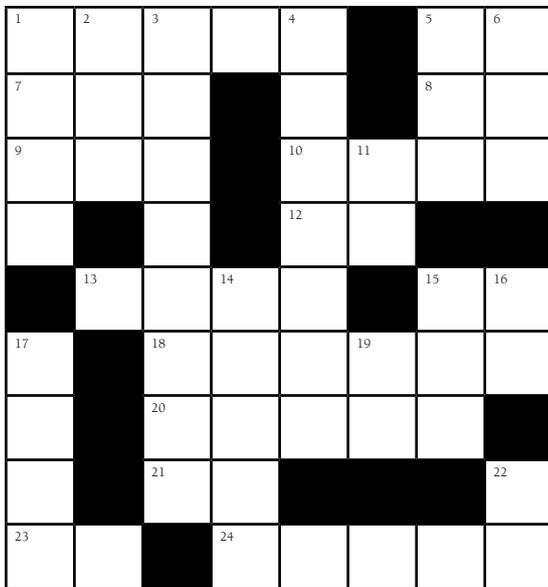
Ogni mese 200  
prodotti biologici in offerta,  
vieni a trovarci!

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!

# TUTTO QUELLO CHE AVRETE VOLUTO SAPERE SULLA CACCIA AL TESORO IN BICICLETTA ... MA NON AVETE MAI OSATO CHIEDERE!

**S**i avvicina la fine dell'estate e anche la prossima Caccia al tesoro in bicicletta! Gli ingranaggi ormai sono in moto e l'argomento scelto è davvero attualissimo: la non violenza e la pace. Stiamo già fantasticando sul Tesoro, sulle prove e sulle novità da apportare in questa edizione, seguendo la nostra fantasia. Tenetevi pronti e ricordatevi che le iscrizioni alla Caccia cominceranno **Lunedì 8 Settembre** presso la nostra sede negli orari di apertura (lun-mer-ven dalle 16 alle 18.45). Ma eccoci ai giochi delle passate edizioni: un cruciverba inventato da un nostro collaboratore, e i pezzi del rebus che per il gioco della caccia abbiamo esposto in un'elegante vetrina del centro. Buon divertimento!

di **Luigia Pignatti**



## CRUCIVERBA

### ORIZZONTALI

- 1. Opera di Bellini
- 5. Aeronautica Militare
- 7. Tu, nel passato
- 8. In fondo ai cappotti
- 9. Mio in Francia
- 10. Il nome della Pavone
- 12. Isernia

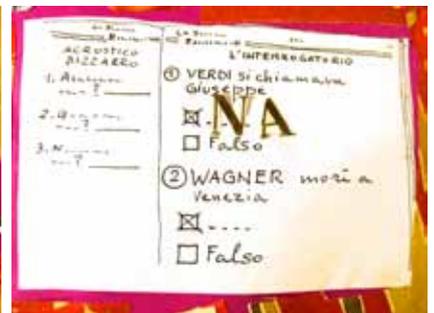
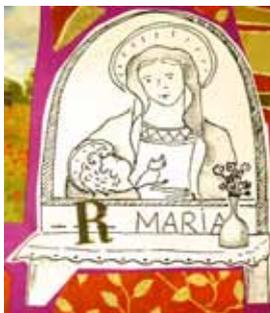
- 13. La lettera muta
- 15. Dubitare
- 18. Si balla al Moulin Rouge
- 20. Il figlio di Dedalo
- 21. La fine di una canoa
- 23. Azienda Trasporti
- 24. Ha scritto l'Iliade

### VERTICALI

- 1. Pesce in un cartone
- 2. Un metallo prezioso
- 3. L'innamorato di Lauretta
- 4. Nome della Lecouvreur
- 5. Attrice in breve
- 6. Nome della Martini
- 11. Le prime in istriche

- 14. Serve per il cioccolato
- 15. ... Tze Tung
- 16. Ancona
- 17. Opera di Verdi
- 19. Consonanti in caro
- 22. Argentina Olanda

## REBUS (5, 8, 1, 6)



**Soluzioni dello scorso numero:** Indovinelli: n. 1: trattoria I Masen in Piazzetta Peschera; n. 2: è il negozio CALZATURE AL PONTE, vicino a Ponte Nuovo; n. 3: l'ANNO, che ha come foglie i giorni (bianchi di giorno e neri di notte).  
**Soluzioni di questo numero:** Rebus: Opera verdiana a Verona. Per il cruciverba, la soluzione sul prossimo Ruotabbera: se volete sapere se avete fatto giusto aspettate il prossimo numero o mandate le vostre risposte a [luigiapignatti@virgilio.it](mailto:luigiapignatti@virgilio.it).

# DEDICATO AGLI INSEGNANTI: MUOVIMONDO, MANUALE INTERCULTURALE SUGLI STILI DI VITA

È stato pubblicato "Muovimondo", manuale per la didattica interculturale del movimento e degli stili di vita sani nelle scuole, che tratta con particolare attenzione la bicicletta e il camminare. Il testo è nato da una collaborazione tra MuoverSi (il programma veneto di promozione dell'attività motoria) e la rete Tante Tinte dell'Ufficio Scolastico Provinciale.

Muovimondo vuole educare bambini e ragazzi delle scuole primarie e medie ad usare sempre di più la bicicletta, che è un modo piacevole e divertente per essere più attivi ma anche per socializzare e divertirsi. Allo stesso modo, mira a proporre motivazioni e attività per camminare e giocare all'aria aperta con i propri compagni e per ridurre comportamenti non salutari, come ad esempio passare gran parte della propria giornata seduti davanti a TV o computer. Un altro obiettivo è sensibilizzare gli insegnanti sull'importanza che a scuola il movimento venga garantito, nonostante le indubbie difficoltà (tagli dei programmi, carenza di palestre attrezzate e di spazi verdi esterni...), utilizzando le ore curricolari ma anche altri momenti della giornata scolastica, come ad esempio la ricreazione o l'orario pomeridiano, il percorso casa-scuola, il tempo libero;



Susanna Morgante

altrettanto importante è sfruttare al meglio le potenzialità del gioco come momento di divertimento ma anche di apprendimento.

E soprattutto, Muovimondo vuole fornire strumenti di prevenzione per i ragazzini stranieri e le loro famiglie; infatti non sempre questi gruppi di popolazione vengono raggiunti adeguatamente dai messaggi preventivi ed i ragazzini possono essere anche un ottimo tramite per dialogare con le famiglie sui comportamenti salutari. Ad esempio è molto importante che gli insegnanti (e i dirigenti!) favoriscano anziché scoraggiare alcuni comportamenti "virtuosi" come il mandare i figli a scuola in bicicletta o a

di **Susanna Morgante e Carlotta Chiari**

Servizio Promozione ed Educazione alla Salute,

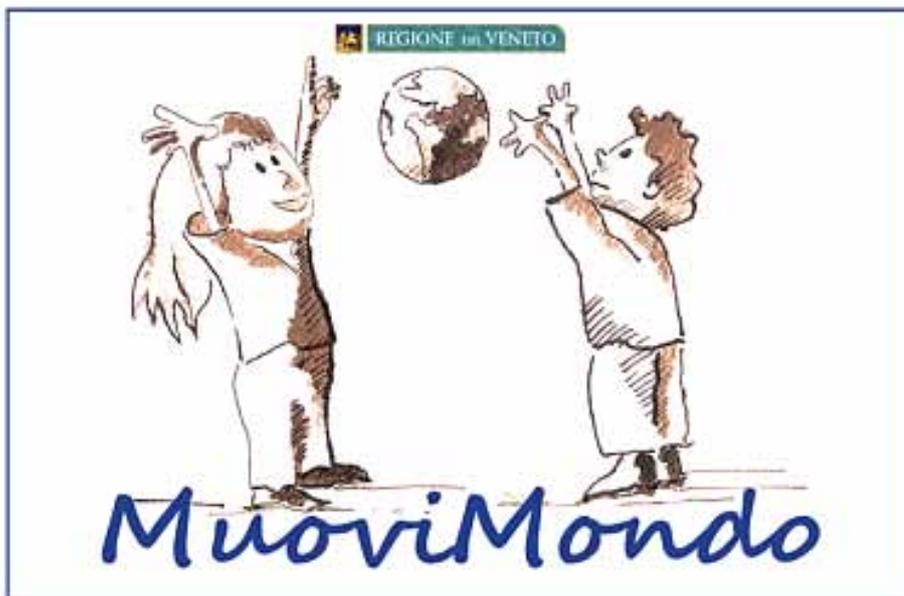
Dipartimento di Prevenzione ULSS 20

piedi, da soli o insieme ad altri compagni, anche se non sempre le normative e i regolamenti sono di aiuto...

La parte più corposa del manuale consiste in un set di unità didattiche di apprendimento (UDA) per la primaria e secondaria di primo grado, con molte esercitazioni e laboratori sul tema del movimento e della sana alimentazione. Si insiste molto sull'utilizzo della bicicletta come mezzo piacevole, economico, ecologico per andare a scuola e per gli altri spostamenti in città. Muovimondo pone anche una particolare attenzione alle diverse materie previste nei programmi scolastici (non solo scienze o educazione al movimento ma anche arte, musica, italiano e così via).

Gli insegnanti possono sviluppare, con attività pratiche ma non solo, molteplici aspetti legati al mondo della bicicletta, ad esempio conoscere le regole di base della sicurezza stradale o comeappare il buco di una camera d'aria forata, ma anche analizzare storie e poesie legate alla bicicletta o immaginare la bicicletta del futuro. Questi i titoli di alcune UDA: Ruotarte; Ruote, ingranaggi e nuvole; Numeri in movimento; Biciclettando, volo!; Piedi, pedali, ruote = bici!

Il manuale contiene anche molti contenuti sulla promozione del Pedibus e del cammino e sull'importanza del gioco e dello sport. dedicata alla raccolta "Giochi dal mondo", con 24 giochi tradizionali di altre culture, e 12 giochi didattici di movimento pensati per facilitare l'apprendimento della lingua italiana negli alunni non italofoeni. ●



Gli insegnanti possono richiedere una copia cartacea di Muovimondo a [muoversi@ulss20.verona.it](mailto:muoversi@ulss20.verona.it) oppure scaricarlo in formato elettronico o sfogliarlo a video dal link <http://www.newsletterattivamotoria.info/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=3&pid=221>

# E COSÌ ANCHE L' "EROICA" È ENTRATA NEL PALMARES

di **Adalberto Minazzi**  
Foto di **Roberto Ferrari**

## Dolci sali e scendi e salite spaccagambe tra le colline senesi

**C**el'ho fatta! E con me ce l'ha fatta anche Carolina Tonello. Nel nostro palmares ora possiamo scrivere anche l' "Eroica". Erano anni che sentivo parlare di questo stupendo tracciato che si snoda sulle colline senesi e delle difficoltà che presenta. E pensavo: "prima o dopo, se mi capita l'occasione, voglio affrontarlo." Così, quando in primavera gli Amici della Bicicletta di Verona hanno deciso di lanciare l'iniziativa, mi sono iscritto subito. Carolina mi ha immediatamente seguito: i due più "vet" di tante ciclo vacanze avrebbero affrontato insieme anche questa prova!

Certo non abbiamo percorso gli oltre 200 km con circa 3.500 metri di dislivello in un'unica tappa, come fanno gli appassionati che prendono parte alla manifestazione "storica" della prima domenica di ottobre. Che per di più utilizzano biciclette d'epoca e spesso non gli indumenti tech di adesso ma le più "caserecce" magliette di lana e

l'immane foglio di giornale sul petto per ridurre l'impatto con l'aria nelle impegnative discese.

La nostra "Eroica" – organizzata in ogni dettaglio da Roberto Ferrari con la moglie Marilena e da Marisa Milani – è stata divisa in quattro tappe che hanno però coperto tutto il tracciato tradizionale. E non pressati dal tempo e non sfiniti dalla stanchezza abbiamo potuto godere al meglio dello spettacolo che il percorso sa offrire. Spettacolo che cambia con il cambiare delle stagioni. Noi, in primavera, abbiamo scelto lo "scenario verde" con il grano che deve ancora maturare e la vite che mostra le prime tenere foglie. L'estate ha il giallo del grano maturo e dei girasoli; l'autunno i colori sgargianti e diversi dei vigneti temperati dal marrone dei campi. E, sempre, a far da corona, il verde pallido degli olivi, il grigio delle "creste", il verde quasi nero dei cipressi e il bianco delle strade non asfaltate che dà un tono naïf a tutto il paesaggio.

Appena scesi dal pullman, partito all'alba da Verona e arrivato di buon mattino a Siena, abbiamo inforcato le biciclette, meta Montalcino distante poco meno di 60 km. Forse stanchi dal viaggio, le salite ci hanno fatto penare, come quella di Castiglion del Bosco – primo contatto con il 14 per cento di pendenza – e quella finale per raggiungere il paese del Brunello, due chilometri e mezzo con tanti tratti oltre il 10 per cento. Per compensarci della fatica Montalcino ci ha regalato la festa del paese con tanto di banda e tombola in piazza.

La seconda tappa ci ha portato a Lucignano d'Arbia: 50 km. Un percorso tranquillo iniziato con una vertiginosa discesa di 4 km e con salite che solo lontanamente ricordavano quelle del giorno precedente. Siamo arrivati presto. Il paese è minuscolo con due belle porte medioevali. Meno di duecento persone. Gentilissimi hanno aperto per noi il loro gioiello: una suggestiva chiesetta romanica completamente restaurata che affascina





con la sua primitiva semplicità.

Altro discorso la terza frazione nella quale abbiamo dovuto raggiungere Radda in Chianti. 68 km tra calanchi e biancane che strisciano il verde dei campi e segnano i fianchi delle colline. C'era uno spauracchio: il Monte Sante Marie. Lo abbiamo affrontato dopo una serie micidiale di saliscendi sempre su strada bianca. Nessun cedimento. Ci siamo ritrovati tutti in cima, sudati e impolverati, per l'immane foto di gruppo. Ancora salite e discese per arrivare a Radda. Ma non era finita. L'albergo era lontano dal paese in mezzo a un bosco e per arrivarci un sentiero sterrato non proprio pianeggiante di quasi un chilometro: l'aperitivo per apprezzare meglio la cena!

Il quarto giorno, per tornare a Siena abbiamo pedalato per 43 km. Lungo il percorso, il castello di Brolio, longobardo in origine, poi ristrutturato, dal 1141 di proprietà dei conti Ricasoli. È il più grande e maestoso di tutto il Chianti. I vigneti attorno sembrano non aver fine. Per raggiungerlo abbiamo affrontato strappi del 15 per cento. Poi giù verso Siena. Prima della città l'ultimo ostacolo: un "muro", non lungo, ma col 18 per cento di pendenza. Cedere proprio adesso? Nooo!!! Il traguardo finale è vicino e nessuno ha messo il piede a terra. Infine la bandiera a scacchi.

Ci siamo tutti meritati l'applauso finale che ha accomunato anche Daniele e Amita i due ragazzi di "Viaggiare in bici" che ci hanno accompagnato in questa avventura: lui davanti al gruppo e lei alla guida del

furgoncino con i bagagli. Con competenza e simpatia ci hanno fatto conoscere non solo posti incantevoli, ma anche le specialità gastronomiche della zona. Per dimenticare a tavola, le fatiche delle "eroiche" giornate. ●





# COREA IN BICICLETTA ..... di Bepo Merlin

## Mode e consuetudini dei ciclisti in una capitale dell'Estremo Oriente

**N**on avrei mai immaginato di dovermi interessare delle abitudini dei coreani, tanto meno della loro passione per la bicicletta. Corea e coreano erano termini che, nella mia lontana giovinezza, erano legati ad alcuni quartieri popolari costruiti alla bersagliera negli anni cinquanta a cui vennero affibbiati nomi di fantasia popolare come Cina, Abissinia e, appunto, Corea, che dovevano chiarire immediatamente la non eccelsa qualità degli edifici e dei loro occupanti. Venne, poi, in voga il mitico colletto alla coreana, del tutto simile a quello della tonaca da prete, ma senza inserto rigido, che in Corea è pressoché introvabile. Quando, poi, nella mia lontana adolescenza, entrai nella squadra di pallavolo, imparai la strampalata battuta alla coreana, che le splendide pallavoliste coreane, viste e apprezzate unanimemente alle olimpiadi di Monaco - nel '72 - si guardavano bene dall'utilizzare. Dal che sospetto che detta battuta sia stata inventata nel quartiere popolare di Isola della Scala chiamato, appunto, Corea. Famosa è stata la guerra di Corea che, dal '53, ha sancito la divisione dello stato in due Repubbliche, al Nord quella comunista e al Sud quella democratica. È qui che io e mia moglie siamo andati a trovare nostra figlia, che abita e lavora a Seul da due anni a questa parte. "Sì, ma le biciclette?" Dirà qualche lettore infastidito da questa lunga premessa.

C'entrano perché la redazione di Ruotalibera - saputo del mio viaggio in Oriente - ha subito preso la palla al balzo e mi ha chiesto di fare l'inviato "speciale" e di fissare la mia attenzione sulle note di colore. L'impegno si è rivelato piuttosto semplice.

La mia breve permanenza in Corea non mi permette certamente di emettere giudizi definitivi sui coreani, dai quali, peraltro, sono stato affascinato per tanti motivi, primo fra tutti il vantaggio tecnologico da loro accumulato nei nostri confronti.

Qui, secondo il mandato conferitomi, mi permetterò di mettere in evidenza quelle che, per noi occidentali, sono delle stranezze incomprensibili.

Seul, un po' per le dimensioni, un po' per la conformazione del territorio, non è una città adatta alle biciclette.

Esistono ciclabili lungo le principali arterie cittadine ed altre, molto belle, solcano la

città e il territorio circostante a vantaggio dei cicloturisti e dei ciclisti della domenica.

Ma in giro per Seul non è facile trovare ciclisti che vanno al lavoro in bici. Pochi coreani la usano con regolarità.

Peccato, perché i ciclisti di Seul avrebbero anche delle facilitazioni. Ad esempio si possono portare le biciclette in metropolitana e ci sono delle canaline lungo le scale d'accesso.

Inoltre tutte le strade laterali delle grandi arterie a 4 o 6 corsie, sono praticamente delle aree semi pedonali, in cui le auto sono tollerate, ma vanno a passo d'uomo.

Cosa ancor più interessante, a Seul non ci sono i ladri, oppure sono troppo pochi e disorganizzati.

Pertanto, a parte qualche persona di mezza età che si sposta su biciclette pieghevoli tipo graziella (ma ho visto anche delle Dahon) e qualche giovane in bici da corsa o city



bike coloratissima, i ciclisti sono soprattutto sportivi o da passeggio.

Li si possono vedere sulle belle piste ciclopedonali lungo i canali e lungo il grande fiume Han che attraversano tutta la città.

Chi pensa che i ciclisti della domenica italiani siano pittoreschi, non ha visto i coreani. I più giovani sono i più disinvolti e semplici, ma quelli e quelle di mezza età sono incredibili.

Dovete sapere che i coreani hanno il sacro terrore del sole e se ne difendono con tutti i mezzi. Dunque che ci sia bello o brutto tempo vedrete un sacco di donne con l'ombrello aperto. Del resto i francesi chiamano l'ombrello *parapluie* e gli spagnoli *parasol*. Anche il nostro termine ombrello ricorda più la funzione di riparo dai raggi solari che dalla pioggia.

I coreani hanno fatto sintesi e lo usano in ogni caso.

Poiché andare in bicicletta è un'attività che espone molto ai raggi solari, loro adottano le contromisure a favore della pelle bianca. Sì, bianca, visto che sono meno gialli di noi e fanno di tutto per sbiancarsi ancora di più. Usano dosi massicce di crema protettiva, ma soprattutto si coprono.

Indossano pantaloni lunghi, maglietta a maniche lunghe, spesso anche una giacchina o uno spolverino, il casco e... uno scaldacollo tirato su fin sopra il naso. Ma ho visto i più accaniti con anche gli occhi coperti.

Il fatto è che si vestono pesante anche quelli che fanno *footing* o, più semplicemente, che vanno in giro per Seoul a fare shopping o a passeggio. In metropolitana si vedono gruppi di sessantenni vestiti con sgargianti abiti tecnici da montagna, giubbino multi tasche, cappellino e zaino, spesso con i bastoncini. La prima volta che li vidi, pensai che andassero all'ultima fermata della metro e di lì si inoltrassero nei boschi delle colline che contornano la città. Poi li vidi in pieno centro e in giro per il mercato e mia figlia mi spiegò che quest'anno l'abbigliamento alpino va di moda tra i sessantenni arzilli.

Ma la cosa più stupefacente, per noi occidentali, è stato constatare che (per i motivi sopra esposti) i coreani vanno in spiaggia vestiti. Semplicemente indossano abiti più leggeri e fanno il bagno perfettamente vestiti. Alcuni, addirittura,

indossano delle felpe leggerissime con cappuccio che copre doverosamente la testa. Noi eravamo decisamente imbarazzati, pur indossando costumi castigatissimi. C'è da dire che qualche giovane comincia a trasgredire e si toglie la maglietta.

E pensare che in città le ragazze indossano minigonne e hot pants da capogiro!

A proposito, volete sapere come sono le ragazze coreane? (per sapere come sono i ragazzi dovete chiedere a mia moglie e a mia figlia...).

Beh, sono come le svedesi: quelle belle sono decisamente belle, quelle brutte sono brutte e tutte le altre stanno nel mazzo. Ma il mazzo è decisamente di buon livello, almeno dal punto di vista del fisico. I coreani - questo vale anche per i maschi - conoscono molto poco la piaga dell'obesità che tormenta noi occidentali e questo ha la sua importanza.

Per il resto a Seoul abbiamo trovato una grandissima pulizia e dei mezzi pubblici nei confronti dei quali i nostri sono da terzo mondo. L'unico difetto che condividono con le Frecce di Trenitalia è l'aria condizionata polare. Per il resto la distanza è abissale, dalla frequenza delle corse alla puntualità, dalle informazioni (anche in inglese) alla pulizia, tutto sarebbe da imitare. E non solo in metropolitana.

Consiglio ai nostri amministratori di farsi un viaggio a Seoul, sarà molto istruttivo.

E lo consiglio anche a voi. Io ero titubante, soprattutto per il cibo. Invece devo dire che, grazie anche all'esperienza di mia figlia, alla fine ho mangiato bene. Tra l'altro, mangiare al ristorante è anche molto economico.

Se andate in Corea vedrete dei bellissimi palazzi reali e splendidi templi buddisti. Ma non vedrete altri edifici tradizionali, se non negli appositi musei o in rari quartieri sopravvissuti agli incendi e alle distruzioni delle guerre. A Seoul vedrete una città verticale. In centro ci sono quartieri di grattacieli lussuosi, in vetro. Nelle periferie enormi agglomerati di grattacieli residenziali e un po' dappertutto palazzi di 10, 15 piani. La Corea è un paese nuovo e giovane. Lo si vede anche passeggiando per le strade di Seoul, dove s'incontrano frotte di giovani e giovanissimi. Oltretutto i coreani sembrano tutti più giovani di quello che sono e raramente ingrisciano o perdono i capelli. Beati loro!



# SULL'ARGINE DELL'ADIGE VERSO IL MARE

Per una cena un po' vintage

di **Luciano Zamperini**

Quello lì nessuno lo vuole... i pezzi sono introvabili... impossibile da sistemare... meglio buttarlo! Una fine orribile per un vecchio telaio. Osservandolo appeso al soffitto, in quella insolita geometria e a testa in giù, mi era parso una sorta di disegno astratto. Alegggiava però un qualcosa di "già visto", un qualcosa imprecisabile che inconsciamente andavo cercando nella memoria, come un senso di nostalgia fino a quando, intravedendo la scritta "Peugeot Grand Sport", mi sono illuminato: il modello degli anni '70 che mi aveva tanto affascinato. Detto fatto, come raccogliere una sfida... mio!

Sega, filetta, pulisci e lucida... cerca qua e là i pezzi mancanti, nei mercatini, da altri appassionati restauratori ed ecco che lentamente cominciano ad apparire forse, soltanto nella mia immaginazione, le sembianze di una bicicletta. Quanti ricordi... progetti... sogni di viaggi, di allegre scampagnate.

Finalmente! Con il primo sole di primavera la vedo: splendente, affascinante così tutta rivestita di quella grazia da buon tempo antico... un po' retrò? Sì... anzi no, forse un po' tanto retrò. Soddisfatto



del risultato di tanta passione (... e olio di gomito) mi vien da mostrarla, tra gli altri, ad una conoscente. Il suo essere minuto ma ben determinato, i suoi gesti misurati quanto autorevoli, la sua naturale signorilità, mi hanno sempre indotto ad immaginarla nobildonna bretona, o forse anglosassone. Un colpo di fulmine! "Ma è il modello "Hirondelle" (rondinella), quella che ho sempre desiderato! Come la vorrei!" Già appagato per aver vinto la

mia sfida personale, chiudo rapidamente la transazione al puro costo (nello spirito della Ciclofficina) e, per dare all'evento la dovuta solennità, una cena a base di asparagi, a Ronco dalla famosa Sofia... beninteso in bici per il necessario collaudo e quindi lungo la ciclabile dell'Adige.

Questo bellissimo percorso è per me uno di quei luoghi in cui ritrovo il noto ed il familiare, l'incanto delle cose che non stancano mai e che, anzi, nel tempo sembrano rinnovarsi continuamente. Di contro però sento la necessità di una sia pur minima osservazione: questa ciclabile è "di competenza" di più Comuni e, come si usa ancora in alcune nostre zone, ogni amministrazione le cose da fare le "intende" come meglio crede, diciamo "mettendoci del suo". Così ne è uscito un percorso a segmenti, incompleto, che solo con incrollabile ottimismo potremmo definire "vario". Cogliendone gli aspetti positivi tuttavia verrebbe quasi da pensare ai movimenti di una sinfonia: un "allegro sterrato assai", "un ghiaino vivace - poco sostenuto", poi ancora un "adagio molto sull'erba" e, per finire, un "andante cantabile" su asfalto.

Così, grazie a quella incosciente certezza



*Lungo l'Adige*



che permetterebbe anche di attraversare il mondo senza alcun turbamento, partiamo senza far troppo caso a qualche tratto forse pregiudizievole per le caratteristiche anagrafiche del nostro “velocipede” assemblato con componenti vecchi ed usati, scelti poi, ma non si dovrebbe dire, con una certa attenzione al portafoglio... e, soprattutto, non ancora sufficientemente collaudati.

Appuntamento proprio dove inizia: al parco del Pontoncello, un'oasi verde, rilassante in quel di San Giovanni Lupatoto da dove proseguiremo fino a Ronco all'Adige abbandonando l'argine del fiume solo per qualche breve interruzione o in corrispondenza di alcune sue anse, ma sempre, per ritrovarlo più in là, pochi chilometri più a valle.

Pedaliamo lentamente conversando del più e del meno, siamo anche abbastanza in anticipo sull'ora di cena e così, di quando in quando, ci fermiamo a raccogliere degli “schiozzettini” ottimi per un risotto o una frittata. Non possiamo però trascurare, già che siamo in stagione, nemmeno quei

tenerissimi biondi (germogli di papavero) o i ciuffi di crespino qui abbondanti ed entrambi dal sapore delicato.

Dall'alto dell'argine osserviamo il paesaggio intorno: campi coltivati, filari di meli e, brillanti nella luce del pomeriggio, grandi serre di fragole. I prati sono coperti da variopinti fiorellini che fitti, fitti creano un insieme di colori dal tono indefinito: un quadro simile a quelle “Rose sotto gli alberi” di Klimt. Davanti a me un cappello di rafia a larghe tese, cinto di fiori di campo, “veleggia” elegantemente sopra una esile silhouette bianca come una grande farfalla o come certe incantevoli figure celebrate dalla pubblicità. C'è tanto silenzio intorno e l'aria dolce e fresca della sera ci distoglie dalla fatica rendendo ancor più piacevole questo lasciarsi andare lungo il corso dell'Adige. Sembra quasi ci voglia portar via... per depositarci poi alla meta, in un quel luogo accogliente dove non sarà difficile sentirsi come a casa.

Immersi in questi pensieri non ci accorgiamo del susseguirsi dei campanili

fino all'antica pieve di Scardevara, la cui abside del XII secolo è un piccolo gioiello del romanico medievale... forse un po' troppo restaurata... che ci vien incontro splendente nella luce del tramonto. Siamo praticamente arrivati. Parcheggiate al sicuro le nostre biciclette cerchiamo, senza interrompere la nostra amabile conversazione, di “ripristinare i livelli” per consentire al nostro motore l'autonomia del ritorno. E poiché... non si può mai dire, sarà utile anche una buona dose di quel gustoso frizzante “rabosello”.

E gli asparagi con le uova? Beh! Grazie ai sobbalzi per i milioni di buche in agguato nel buio della notte, quei saporitissimi “turioni” son scesi letteralmente sotto ai piedi ben prima di casa.

Così, tutto è bene quel che finisce bene. Prima però della buona notte mi sia concesso un encomio: a me stesso, fortunato restauratore dilettante. Sì, perché la bici nonostante tutto ha retto perfettamente e, come dice il saggio: “... bici intera, amicizia salva!” ●



# ITINERARIO I1 ..... di Corrado Marastoni

## DA VENEZIA AL LAGO DI GARDA

La Regione Veneto propone quattro itinerari ciclabili lunghi, denotati con I1-I2-I3-I4 e tabellati sul terreno con piccoli rettangoli marrone. Di questi itinerari il sito [www.veneto.to](http://www.veneto.to) (Seguire Itinerari - Sport e Turismo - Cicloturismo) fornisce dettagliate mappe in formato pdf che è indispensabile stampare e portare con sé durante il viaggio, e che è meglio guardare leggendo queste note. Nel sito sono disponibili anche le tracce gps.

Nelle mappe si mostra che con questi quattro tracciati i principali luoghi di interesse ambientale e artistico della regione sono raggiunti sfruttando i percorsi ciclabili esistenti e, per il resto, facendo il possibile per scegliere strade poco trafficate e piacevoli. Passando dalla carta alla bicicletta, questo resta vero? L'esperienza fatta dice di sì: gli inevitabili punti delicati e qualche lacuna nella tabellatura hanno solo aggiunto un po' di sana "suspense" e sono stati superati con le mappe o l'aiuto degli abitanti. Parliamo ora dell'itinerario I1, con dati aggiornati al 20/5.

**Come l'ho percorso.** *La mia descrizione andrà in realtà da est a ovest: sono partito di buon mattino dalla stazione di Mestre (partire da Venezia è sconsigliato, ma a quanto pare sugli 8 km del ponte della Libertà ci sarà presto una ciclabile) rientrando a Verona nel pomeriggio; il tratto Verona-Garda mi era noto da tempo.*

**Come attrezzarsi.** *L'itinerario è in prevalenza asfaltato ma presenta lunghi tratti sterrati: anche se il fondo è generalmente buono serve una bici adatta. Si passa spesso in centri abitati, dunque le occasioni per il ristoro abbondano. Organizzarsi per tenere le mappe sempre sottomano. Munirsi di spirito curioso e paziente: il piacere della scoperta e il ricordo dei luoghi visitati supereranno di gran lunga qualche momento di sconforto.*

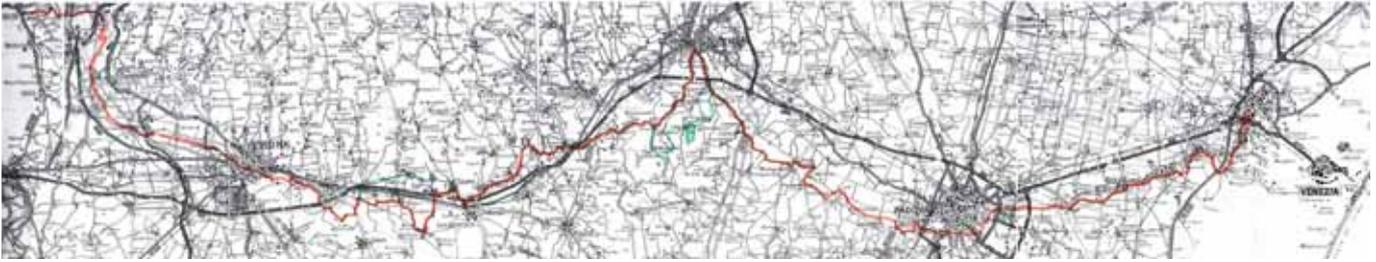
**Per i cicloturisti.** *Il percorso è pianeggiante tranne qualche pendenza tra Vicenza e Garda, senza serie difficoltà. Le tappe presentate nelle mappe sono indicative, ognuno può fare come crede; si ricordi che tra Venezia e Verona la ferrovia si raggiunge facilmente e permette il trasporto delle bici nei treni regionali.*

**Per i randonneurs.** *Per chi ha nelle gambe le lunghe distanze, nessun problema: l'itinerario può essere percorso in un giorno, partendo nel primo mattino.*

**TRATTO MESTRE-PADOVA (40 km) Percorso.** Da Mestre si percorre la riviera del Brenta con le sue ville venete fino alla nota villa Pisani di Stra. Dopo Stra inizia il lungo percorso sterrato dei canali padovani (il Naviglio Brenta, poi i canali scaricatori) che circondano a sud la città, il cui centro è raggiungibile con una deviazione nel punto più basso. **Note.** A Mestre la ciclabile passa in stazione, in fondo al lato est del binario 1. All'uscita dalla città, per evitare Marghera si sta per 2 km sulla SS11 con traffico pesante: prudenza! A Malcontenta, imboccata via Malcantone (segnalazione non buona) si passa su via Fusinato con un semaforo sulla SS309 Romea; poi tutto bene fino al ponte dopo Stra, dove inizia lo sterrato ben battuto sul Naviglio Brenta. Prima di entrare in Padova si tenga la sinistra per circondare il centro urbano da sud seguendo il canale scaricatore, frequentato da molti padovani per il jogging.

**TRATTO PADOVA-VICENZA (45 km) Percorso.** Si risale il corso del Bacchiglione. Già uscendo da Padova si costeggia il fiume immersi nel verde; si incontra poi il bel parco fluviale del castello di San Martino delle Venezie. Con la storica cittadina di Montegalda inizia la provincia di Vicenza; a Longare parte la ciclabile "Renato Casarotto", che in 10 km porta a Vicenza passando a fianco della celebre villa "La Rotonda". **Note.** Alla foce del canale Brentella nel Bacchiglione si risale il canale per circa 1 km: la divagazione, ben visibile sulla mappa, termina all'incrocio con la SP89 per Teolo, dove (segnaletica non chiara) va attraversato il canale per ridiscenderne l'altra riva e riportarsi sul Bacchiglione. Prima di Longare si fa 1 km su uno svincolo con grossa rotonda: prudenza! Entrati ormai in Vicenza, a Longara c'è la deviazione per il lago di Fimon che permette di accorciare la strada per Verona, a prezzo però di una salita di 3 km piuttosto dura da Fimon (50 m) alla località berica di Perarolo (245 m).

**TRATTO VICENZA-VERONA (63 km) Percorso.** Da Vicenza si sale al santuario di Monte Berico; da lì parte la strada Dorsale Berica che si alza fino a 250 m. A Brendola si scende in pianura a Montebello, poi si entra in provincia di Verona a Monteforte d'Alpone e Soave. Da Soave si può raggiungere Vago di Lavagno in due modi: uno collinare via Colognola ai Colli, e uno pianeggiante verso Belfiore. Da Vago si passa nelle campagne tra Mambrotta e San Martino Buon Albergo; arrivati ormai alle porte di Verona si percorre un tratto sterrato di riva dell'Adige fino al ponte di Porto San Pancrazio, da cui si raggiunge la ciclabile di via Torbido e piazza Bra. **Note.** La Dorsale Berica è un bel saliscendi in mezzo al verde con poco traffico. Dopo Pedocchio girare a destra per Montebello (c'è il segnale stradale ma non il segnavia I1). Tra Monteforte e Soave c'è traffico anche pesante: prudenza! Per Vago consiglio la via per Colognola, con un po' di salita ma più bella e sicura di quella per Belfiore, in trafficata zona industriale; scesi da Colognola si segua la mappa per evitare strade caotiche. Attenzione: uscendo da Vago verso sud, dopo 3 km girare a destra sullo sterrato con indicazione "Mariona" (manca il segnavia I1). In via Buri girare a sinistra e dopo 200 m imboccare a destra l'argine dell'Adige.



**TRATTO VERONA-GARDA (37 km) Percorso.** Da piazza Bra si va alla diga del Chievo con la ciclabile Camuzzoni. Dopo 1,5 km di strada normale parte la ciclabile Biffis, che passa per Bussolengo e con 1 km di salita e un po' di saliscendi arriva a Rivoli Veronese. In 5 km di strada normale si è a Albaré di Costermano, e da lì si scende a Garda lungo la valle dei Mulini su strada parzialmente sterrata. **Note.** A Verona c'è traffico fino al canale Camuzzoni. La ciclabile Biffis, con vista sulla valle dell'Adige e panoramico transito per Rivoli, è diventata in pochi anni un fiore all'occhiello del nostro territorio. La discesa finale lungo la valle dei Mulini (sono tabellate due diverse possibilità), a tratti sterrata e scoscesa, è suggestiva ma non facile, specie in salita; un'alternativa è uscire dalla ciclabile Biffis a Piovezzano, percorrere poi da Tacconi la strada Bardolina fino a Calmasino, scendere a Bardolino dalla panoramica della Riviera degli Olivi, e raggiungere Garda con la ciclabile del lungolago. ●



*Discesa della valle dei Mulini verso Garda*



**ITINERARI DELLA REGIONE VENETO**

- **11:** ovest-est, 185 km: Garda - (37) Verona - (63) Vicenza - (45) Padova - (40) Venezia.
- **12:** circuito, 305 km: Venezia - (32) Chioggia - (63) Abano - (53) Vicenza - (45) Bassano - (57) Treviso - (55) Venezia.
- **13:** fluviale-lagunare-costiero, 230-249 km: Rovigo - (51) Adria - (75) Chioggia - (24) Cavallino - (45) Caorle - (35) Portogruaro o (54) Bibione.
- **14:** nord-sud, 241 km: Passo Cimabanche - (48) Calalzo - (50) Belluno - (44) Vittorio Veneto - (56) Treviso - (43) Venezia.

in acciaio  
corsa  
vintage  
cicloturismo  
single speed  
urban

**Produzione artigianale  
di biciclette  
Officina riparazioni**

**Cicli Pigozzi**  
Via Centro 213  
Verona  
045 2227185

info@ciclipigozzi.it  
www.ciclipigozzi.it

**PIGOZZI**

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



**Centro Caritas e scuola italiana Kutaisi**



**Casa Tommaso Buttura a Batumi**

# GEORGIA, LA SOLIDARIETÀ SI ALZA SUI PEDALI .....

di **Fernando Da Re** ed **Enzo Pellegrini**

In Georgia, ci siamo alzati sui pedali per la solidarietà. È stato duro, ma lo rifaremmo.

*“La solidarietà parte da Verona e arriva in Georgia in bicicletta, grazie alle gambe, al fiato e al grande cuore di Fernando Da Re ed Enzo Pellegrini. I due amici e compagni di viaggio, sono ciclisti instancabili, pellegrini operosi verso il prossimo e viandanti pronti a inseguire passioni”.*

L'annuncio sul quotidiano locale, oltre che riportarne il programma ne promuoveva l'idea: dare al viaggio in bicicletta una motivazione diversa oltre a quella ludico-sportiva. Un'idea che veniva da lontano, dal cicloviaggio dell'anno precedente, quando io ed Enzo fummo a contatto con persone, quelle sì di grande cuore, che si occupavano di dare una mano a famiglie, a giovani, a ragazzi in difficoltà non solo economica. Approfondendo, al ritorno, ci accorgemmo che altre famiglie veronesi stringevano, in un largo abbraccio di solidarietà, alcune realtà georgiane. Diventò facile dunque produrre l'idea che portò all'iniziativa mirata a raccogliere fondi destinati a sostenere quelle vivaci comunità che già famiglie veronesi aiutavano in proprio. Facebook e altri media divulgarono la nostra proposta

e ci trovammo in breve, più che ad organizzare il viaggio in bicicletta, a guidare persone verso l'adesione a questa iniziativa.

Nel contempo ci accorgemmo che Verona dal 2010 è legata da un patto di amicizia con la città di Batumi, città georgiana, perla del Mar Nero. Il Sindaco di Verona ci ha consegnato dei doni e una lettera che ci dava le credenziali di nuovi ambasciatori di amicizia verso la municipalità di Batumi.

“Un viaggio spesso ci cambia più di quanto crediamo possibile e aiuta a vedere con occhi nuovi le terre che cercavamo solo come mete”. Il motivo del viaggio poteva racchiudersi in questa frase che anche davanti a Gumber Kakidze, vice presidente del consiglio municipale di Batumi, pronunciai sostenendo che il viaggio, che colà stavamo concludendo, costituiva una tappa nel cammino di cambiamento nostro, simile a quello di molte persone che si mettono in viaggio con la mente aperta ad accettare i suggerimenti di mutare se stesse con gli incontri nei luoghi lungo le strade che percorrono.

Lungo questo itinerario, prima e durante, incontrammo:

- l'**Istituto veronese Piccole Figlie**

**di San Giuseppe** di cui fa parte suor Loredana Monetti, che vive e lavora a Kutaisi, responsabile della Caritas per la Georgia Occidentale;

- l'**Istituto veronese dei Padri Stigmatini** di cui fanno parte alcuni religiosi veronesi presenti e operanti in Georgia tra cui il Vescovo di Tbilisi, mons. Giuseppe Pasotto e padre Gabriele Bragantini nostro traduttore ufficiale;

- la **“Casa della Speranza” di Batumi** e il **“Centro dei Ragazzi” di Kutaisi**, operanti grazie alla sensibilità e generosità di amici veronesi stretti attorno a **Giovanna e Roberto Buttura** di Montorio, promotori di annuali raccolte fondi;

- l'associazione **“Amici di Don Baldo e di Madre Forante”** (che opera in comunione con gli ideali carismatici della “Congregazione delle Piccole Figlie di San Giuseppe”), impegnata ad affrontare e sostenere progetti di natura sanitaria, educativa, di formazione e istruzione di giovani e anziani attraverso un centro Caritas in Georgia;

-L'**Ufficio manifestazioni del Comune di Verona e la rappresentanza del Comune di Batumi** (di cui faceva anche parte Mamana Iluridze che siglò a Verona il patto di amicizia con il sindaco Tosi).

Sono stati consegnati fino a questo momento 2.300,00 euro.

Chi vuole aderire a questa iniziativa può sempre farlo servendosi del conto corrente:

Banca Popolare di Verona ag. N.10

IBAN IT79K050341171600000005035

intestato a: ASSOCIAZIONE Amici Don Baldo e Madre Forante

causale: la solidarietà si alza sui pedali





*Diga SA.VA (San Giovanni)*



*Passaggio sul cavalcavia di Palazzina (Bimbibici)*

# SAN GIOVANNI SULLA PISTA GIUSTA ..... di Redazione

Quattro ciacole con Alberto Bottacini, riferimento della sezione lupatotina della nostra associazione

## Che cos'è Lupoinbici ?

Lupoinbici è una sezione della Fiab Verona – Amici della bicicletta. Siamo parte integrante dell'associazione provinciale, ma ci chiamiamo in modo diversi per renderci immediatamente riconoscibili nei confronti degli amministratori locali e degli altri interlocutori del paese. Non è solo questione di mero campanilismo, il concetto di sezione funziona benissimo ed infatti FIAB riconosce questa modalità di operare. Il sottoscritto è anche membro del Consiglio direttivo al quale riconosciamo una sensibilità unica nell'aiutare le sezioni.

## Che attività e proposte portate avanti?

La nostra sezione esiste da dodici anni e svolge varie attività: ci troviamo per parlare dei problemi della mobilità e del traffico; cerchiamo di sensibilizzare amministratori e stampa locali alle tematiche della mobilità sostenibile, difendiamo i nostri diritti di ciclisti, organizziamo gite e manifestazioni, cerchiamo di divulgare il nostro pensiero "ciclocentrico". A proposito, questo è l'undicesimo anno consecutivo che aderiamo alla manifestazione Bimbibici: un bel traguardo, no?



*Febbraio 2013, lungo l'Adige*

## Che risultati avete raggiunto ?

Ovviamente non sappiamo quanto sia stato il nostro peso nell'evoluzione del nostro paese, di certo sono stati fatti dei passi avanti: sono state realizzate molte isole salvagente negli attraversamenti, sono state sistemate alcune ciclabili, sono partiti alcuni progetti importanti (ciclopista delle risorgive e anello ciclabile dell'Adige), abbiamo organizzato gite e manifestazioni e soprattutto notiamo una certa sensibilità sugli argomenti che trattiamo.

## Qualche rimpianto?

Qualcuno sì, uno dei quali è grande: quello di non avere ancora un collegamento ciclabile con la città lungo l'Adige o lungo qualche canale. Ad oggi per raggiungere in modo sicuro il capoluogo si deve fare il "giro dell'oca" da Borgo Roma, passando da parecchi fastidiosi semafori: i ciclisti (come dar loro torto?) scelgono quindi percorsi più diretti, ma più trafficati, trascurando la sicurezza. Noi da anni indichiamo il percorso lungo il canale Marazza, dalla zona industriale di San Giovanni a Porto San Pancrazio (c'è già anche il sottopasso dell'autostrada A4), come un buon collegamento, ma nessuno si prende la briga di concretizzarlo.

## E per il futuro?

Oltre a chiedere di migliorare le infrastrutture urbane (San Giovanni ha una densità abitativa di quasi 1.200 ab/Km2 quindi ha bisogno di spostamenti in bici!), insisteremo con l'amministrazione comunale sull'importanza di completare i progetti pendenti (Adige e Risorgive). Secondo noi sarebbe intelligente la realizzazione di un ponte ciclopedonale. Sarebbe utilizzato moltissimo perchè renderebbe più facili a ciclisti e pedoni gli spostamenti (ora i ponti di Pestrino e Zevio



*Alberto Bottacini*

sono troppo lontani) e le visite al nuovo Parco di Pontoncello. Avrebbe un fascino incredibile: se pensiamo che fino alla fine degli anni '60 era possibile in località Porto attraversare l'Adige con il traghetto, verrebbe proprio da dire: "Si stava meglio quando si stava peggio".

## Un ultimo messaggio?

Gli amministratori pubblici dovrebbero esser più coraggiosi nel proporre iniziative e modelli che nelle altre città sono già di successo. Non c'è da rischiare e da inventare nulla, basta guardare quello che fanno gli altri. Citiamo sempre città quali Monaco, Amsterdam, ma anche l'italiana Ferrara, come esempi di mobilità. La direzione sembra evidente: togliere spazio alle auto per darne a mezzi pubblici, ai pedoni e ovviamente... alle biciclette. ●



*Ponte scaligero (Bimbibici)*

# A ISOLA DELLA SCALA NASCE LA “CICLOFFICINA DIFFUSA” .....

di **Alberto Bonfante**



**Il deposito bici**



**Claudio al lavoro**

**C**ertamente avrete sentito parlare dell’“albergo diffuso”: non più una struttura dove tutto è centralizzato (cucine, sale da pranzo, camere e servizi) in un unico edificio, ma gli stessi servizi sparsi per la città: si fa colazione in via Roma, si pranza in un locale in via Mazzini, si va dormire chi in via Garibaldi e chi in viale dei Tigli. Sarà forse nata da qui l’idea di una “ciclofficina diffusa” che è ormai una realtà ad Isola della Scala.

In un precedente numero di Ruotalibera abbiamo già parlato della ciclofficina sorta all’interno dell’Istituto Professionale ENAIP grazie alla collaborazione tra “Isolainbici”, preside e docenti della scuola; abbiamo anche detto delle bici riparate e depositate presso la sede Scout nel Comune di Erbe – a disposizione di associazioni e ospiti della sede stessa per cicloescursioni nel territorio. A tutto ciò si è aggiunto da pochi mesi un nuovo locale, messo a disposizione dall’amministrazione comunale, sito nel centro di Isola della Scala, che funge da deposito biciclette e officina per piccole riparazioni. Ed è qui che troviamo il capo-officina Claudio.

- Buon giorno Claudio, quante biciclette! Ma da dove arrivano?

- La maggior parte dai depositi presso la Polizia Urbana di Isola della Scala e di Bovolone. Si tratta di bici a suo tempo rubate o abbandonate, e comunque non più reclamate dai proprietari; sono bici spesso in pessimo stato, mancanti di questo o quello, che noi

riassembliamo recuperando pezzi da altre bici rottamate. Altre bici ci vengono donate da privati che svuotano cantine o rustici.

- Quante bici avete sistemato finora? E dove le avete collocate?

- Credo un’ottantina di bici, tutte perfettamente funzionanti. Con me collaborano altri soci, tutti con una solida esperienza meccanica maturata nelle precedenti attività lavorative. Una cinquantina di bici le abbiamo collocate presso la base Scout, alcune sono state date alla parrocchia per la Colonia di Caorle, altre sono a disposizione dell’Associazione Pensionati, alcune sono state offerte a singole persone – segnalate dai Servizi sociali – che le utilizzano per recarsi al lavoro.

- Sicuramente un’attività di utilità sociale. Avete qualche richiesta da fare all’Amministrazione Comunale?

- Questo nuovo locale – che utilizziamo come deposito bici – non è molto idoneo a funzionare come officina perché privo di

allacciamento idrico e di scarichi. Abbiamo avviato dei contatti per poter avere un’altra stanza all’interno della Stazione Ferroviaria.

- Quindi una ciclofficina sempre più diffusa...

- Sì, e speriamo che questo serva a diffondere la passione per la bici anche nei giovani. A proposito di giovani: noi mettiamo la nostra esperienza a disposizione di chi voglia imparare a riparare o sostituire una camera d’aria, a regolare i freni o i cambi; basta mettersi in contatto con qualche socio.

Durante la nostra chiacchierata parecchi passanti hanno infilato il naso nella porta aperta: - Riparate biciclette? – Che bello! Avete aperto un’officina? Ce n’è proprio bisogno! – No, ci spiace, è un servizio riservato ai soci! Però, a pensarci bene... In questi periodi di crisi nera del mercato del lavoro, qualche giovane intraprendente che volesse imparare il mestiere e aprirsi un’attività potrebbe avere un futuro assicurato. ●



**Da sinistra Luciano, Angiolino, Guerrino, Claudio, Fausto**

# ADB E ISTITUTO DE AMICIS ANCORA SUL PODIO

di Cinzia Malin

Conquistato il secondo posto al concorso nazionale organizzato da Italia Nostra e Ministero dell'Istruzione



Partenza bici ITC 2014



Il lavoro presenta una vera proposta di viaggio sostenibile in cui la bicicletta, quale mezzo per scoprire il patrimonio medioevale presente nelle città di Rovigo, Arquà Polesine e Monselice, è il mezzo di trasporto insostituibile. Si intuisce, inoltre, lo studio accurato del percorso/itinerario proposto sia nella forma editoriale che negli strumenti informativi e divulgativi, utilizzando le principali quattro lingue della Comunità Europea. Contribuisce all'efficacia espositiva la buona padronanza degli strumenti tecnologici e la completezza del prodotto multimediale presentato".

È questa la motivazione con cui la classe IV<sup>A</sup> -Turismo dell'Istituto De Amicis di Rovigo, guidata dall'insegnante Sara Nalli, tra 52 elaborati provenienti da scuole di tutto il territorio nazionale, ha ricevuto il 2° premio al concorso nazionale Italia Nostra "Le pietre e i cittadini", sezione "Il viaggio tra cultura e sostenibilità", nella cerimonia che si è svolta a Roma venerdì 23 maggio 2014.

La giuria, composta da Maria Rosaria Iacono del Settore Educazione al Patrimonio Culturale di Italia Nostra; Patrizia De Socio della Direzione Generale Ordinamenti del Miur; Cinzia Raffio del Centro Servizi educativi MiBACT; Maria Teresa Strani dell'Ufficio Scolastico Regionale del Lazio; Livia Buzi Jannetti, dottoranda presso la Facoltà di Architettura de La Sapienza di Roma, ha riconosciuto il lavoro di squadra tra l'Istituto scolastico e l'Associazione Fiab Rovigo. L'elaborato consiste nella realizzazione di un ipertesto su Rovigo città murata e nella stesura di un itinerario turistico denominato "In bici nel Medioevo", rivolto al turista che intenda visitare le città murate di Rovigo, Arquà Polesine e Monselice in bicicletta. Grazie al lavoro di ricognizione e di tracciato dell'itinerario, ora il progetto è divenuto un circuito fruibile che ha prodotto un dépliant tradotto in diverse lingue straniere a cura dello stesso istituto De Amicis: inglese, spagnolo e tedesco.

L'Associazione Amici della Bicicletta di Rovigo ha collaborato all'individuazione dell'itinerario turistico ed ha guidato "sul campo" gli studenti, svolgendo nel contempo un'azione di educazione stradale, di mobilità sostenibile e di conoscenza del territorio, primo "veicolo" (tanto per stare in tema...) di conoscenza.

L'anno scorso la collaborazione tra i volontari Fiab di Rovigo e l'istituto De Amicis aveva già conquistato il primo posto in classifica del concorso "Turismo a scuola di sostenibilità", sempre organizzato da Italia Nostra con il Miur, con il lavoro "Pedalare, resistere, pedalare", viaggio sui luoghi della Resistenza nel Polesine. La Fiab è stata chiamata a collaborare per la sua specifica competenza nel diffondere la cultura della mobilità dolce nell'ambito della fruizione e della valorizzazione del patrimonio artistico, storico e ambientale.

Antonio Gambato degli Adb e l'insegnante del De Amicis Sara Nalli





## El canton del Bepo - W l' Itaglia

Quindici alberi in più o in meno: che sarà mai?!

Soprattutto quando vengono sacrificati per una nobile causa, cioè "fluidificare il traffico".

Perché l'esistenza del traffico è un assioma o, meglio, un postulato indimostrabile e la sua fluidificazione un obiettivo assessoriale imprescindibile.

Un "amico" di facebook mi chiariva, a modo suo, il concetto di amministrazione pubblica efficiente: "Quando il lunedì mattina ci saranno file di ciclisti sulla ciclabile di Montorio e una o due auto sulla strada, allora potremo sperare di cambiare le cose". Intendeva dire che l'Amministrazione comunale deve corrispondere alle richieste dei cittadini e siccome i cittadini veronesi vogliono andare in auto è giusto che si allarghino le strade per "fluidificare il traffico".

Ora a me pare già poco sensato scegliere come amministratori delle persone che non hanno idee e progetti superiori alla

media dei cittadini. I capi, infatti, hanno il compito di guidare la comunità, non di farsi guidare da essa.

Ma ancor meno sensato è allargare le strade per "fluidificare il traffico". C'è infatti una legge, ben conosciuta da chiunque s'interessa di mobilità, secondo la quale più una modalità di trasporto è favorita più attira utenti. Questo significa che se costruisco tante piste ciclabili ben fatte aumenterò il numero di ciclisti, se costruisco un sistema di trasporto pubblico efficiente avrò più persone che prendono i mezzi pubblici e se allargo le strade, più persone useranno l'automobile. Con il risultato che la nuova corsia ben presto sarà intasata come le altre e le code rimarranno intatte. Tempo e paja!

Nel frattempo i nostri amministratori avranno eliminato alberi e ristretto gli spazi per pedoni e ciclisti. Avranno cioè, arrecato un grave danno alla convivenza civile e alla natura.

E il traffico continuerà a dover essere "fluidificato".



*Una storia naturale*

**TURRI**

WWW.TURRI.COM