



gli "Amici della Bicicletta" - Via Porta San Zeno, 15/B - 37123 Verona
 Tel-Fax: 045-8004443 - e-mail: adbvr@iname.com - <http://www.rcvr.org/assoc/adb/>
 aderiscono a: FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta),
 ECF (European Cyclists Federation)

RUOTALIBERA



68

Periodico degli Amici della Bicicletta
 per una città possibile

Indagine a scuola
 nella 3^a circoscrizione



Reportage
 dal cicloraduno FIAB

Personaggi in bici:
 i postini



4 SPECIALE TRENO + BICI

Strade residenziali e zone 30: nel PUT grazie agli AdB

Come molti lettori ricorderanno nell'ormai lontano 1997, in fase di elaborazione del Piano Urbano del Traffico, gli Amici della Bicicletta inviarono al Comune di Verona una serie di osservazioni sull'inserimento delle "zone 30" e delle "strade residenziali" (vedasi Ruotalibera n°55, pagg.4-5) peraltro previste anche dal nuovo Codice Stradale.

A distanza di tempo, riprendendo in mano la materia, abbiamo notato che le nostre richieste sono state accettate e che, almeno a livello teorico, il testo del regolamento comunale ricalca quasi esattamente quello contenuto nelle nostre proposte.

Riportiamo nel riquadro in basso l'articolo 44 del nuovo Regolamento Viario del Comune di Verona (aggiornamento 19.06.1998).

Come più volte riportato da Ruotalibera, il Codice della Strada prevede due segnali specifici per indicare dette aree vivibili (Figura n.1 e 2). Il Regolamento Viario offre un'opportunità importante per la riqualificazione di molti quartieri, però purtroppo ancora una volta notiamo che i predetti segnali a Verona risultano ancora sconosciuti e non utilizzati, nonostante in occasione del Natale '97 ne avessimo regalato uno all'allora vicesindaco Francesco Girondini.

Quella delle 'zone 30' e delle 'strade residenziali' in ogni quartiere è una delle battaglie più importanti che la nostra associazione dovrà continuare a portare avanti anche nel prossimo futuro. Non sarà possibile continuare ad essere presenti, tuttavia, senza la mobilitazione dei soci e delle persone interessate, in sinergia con gruppi e comitati locali.

Le piste ciclabili sono importanti, ma da sole non bastano. E' dimostrato che senza una serie di provvedimenti complementari volti a ridurre l'uso dell'automobile e a proporre ai cittadini un utilizzo più consona degli spazi del quartiere... non si fa molta strada.

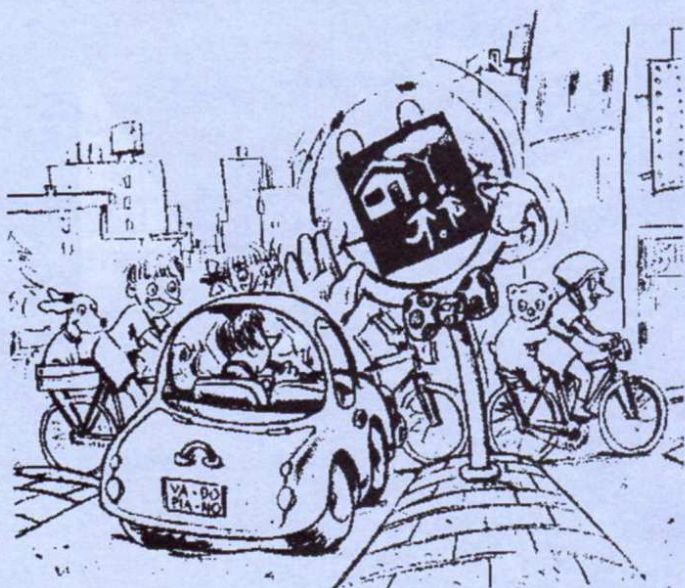


Figura n.1



Figura n.2

Art 44 del Regolamento Viario del Comune di Verona

<< Per alcuni insiemi di strade locali, preferibilmente costituenti ambiti omogenei o comunque aventi particolarità che le caratterizzano, sono attivabili interventi di natura strutturale o normativa al fine di favorire la vivibilità locale attraverso la realizzazione di due tipologie di utilizzo dello spazio urbano: le "zone 30" e le "strade residenziali".

Le zone 30 sono strade o sistemi di strade locali ove è consentito l'accesso a tutte le componenti del traffico, anche a funzione di parcheggio, escluso i mezzi di trasporto pubblico collettivo.

Il limite di velocità è 30 km/h.

Al loro interno i singoli elementi compositivi e di arredo (stalli per parcheggio, alberature, panchine per pedoni, marciapiedi) devono essere disposti in modo tale da conseguire una mobilità tranquilla e sicura.

Le strade strette o a prevalente funzione di parcheggio vanno rese a senso unico.

Al contorno, ove sboccano sulla viabilità principale, le "zone 30" sono caratterizzate da "accessi lenti", realizzati con strettoie o continuità rialzata dei marciapiedi a formare piattaforma di accesso.

Le strade residenziali realizzano condizioni tali che pedoni, ciclisti e veicoli motorizzati si muovono sulla stessa sede con pari diritti.

Hanno accesso solo le auto dei residenti.

La velocità massima consentita è di 10 km/h.

Deve essere impedito ai veicoli motorizzati l'effetto by-pass, organizzando un sistema di circolazione tale che i veicoli escano, dalle isole ambientali, in prossimità del punto in cui sono entrati. A tal fine la strada residenziale può essere resa a "cul de sac" per i veicoli motorizzati.

L'effetto by-pass è però consentito alle biciclette, poiché le strade di questo tipo possono concorrere ad integrare le reti pedonale e ciclabile. >>

SUCCEDE A SAN BONIFACIO

Parla l'amministratore amico dei ciclisti "dimissionato"

Abito a San Bonifacio in provincia di Verona, un paese di circa 17.000 abitanti cresciuto a vista d'occhio sia in termini urbanistici sia in termini di traffico, con tutte le conseguenze che quest'ultimo comporta per noi amanti della mobilità alternativa, per quelli che vorrebbero praticarla ma non osano, per gli anziani e i bambini.

Un po' della mia storia più recente: nel dicembre 1998 mi candido alla carica di consigliere comunale nel mio Comune aderendo ad una lista civica di estrazione di centro moderato; dopo aver superato il ballottaggio con una coalizione di altri quattro gruppi politici mi "viene" assegnata dal sindaco la delega di assessore ai lavori pubblici, sport e tempo libero: niente di meglio, dal momento che nei miei pensieri e nel programma della lista a cui appartengo vi è il "chiodo fisso" delle piste ciclabili e la mobilità ciclistica in ambito urbano.

Mi adopero con grande dedizione a questo argomento (oltre che ad altri ovviamente) e in 14 mesi di lavoro riesco a:

- far progettare, finanziare e dare inizio ai lavori per la realizzazione di una pista ciclabile sull'argine del torrente Alpone che collegherà due frazioni, ora divise dalla SS.11, con il capoluogo,

- far realizzare dei tratti ciclabili su alcune strade trafficate;

- nella sistemazione da parte della Provincia di una strada che attraversa due frazioni far realizzare un marciapiede ciclo-pedonale anziché il solo marciapiede come in origine previsto;

- porre a bilancio per l'anno prossimo 1500 milioni per un ulteriore stralcio della ciclabile sull'argine dell'Alpone in direzione di Arcole;

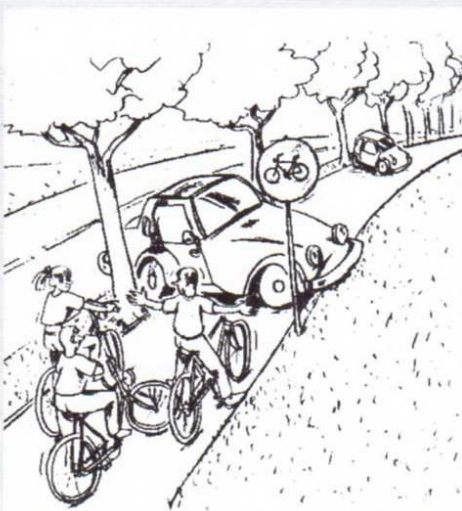
- far redigere un Piano Generale di Rete Ciclabile da realizzare per stralci successivi sul nostro territorio e un piano di finanziamenti per gli anni 2000/2001/2002.

Ed è proprio in questo periodo "da amministratore" che ho modo di conoscere l'associazione degli Amici della Bicicletta, in particolare attraverso un incontro con l'ing. Passigato e l'arch. Fiore in merito alla realizzazione della

ciclabile regionale Padova - Vicenza - Verona che interesserà anche il nostro Comune. In quell'occasione, recependo scopi e finalità degli AdB e della Fiab, nasce in me la volontà di diventare una "matricola" Adb iscrivendomi presso la sede di via Porta San Zeno nel gennaio di quest'anno. Ma dopo soli 14 mesi il mio ruolo di assessore è ormai al traguardo. Per motivi elettorali e di visibilità alle imminenti elezioni regionali un gruppo consiliare di maggioranza dal "forte" peso politico "vuole" l'assessorato ai lavori pubblici; il resto della maggioranza "obbedisce" e mi viene revocata la delega (per ironia della sorte quel gruppo poi perderà alle regionali e l'assessore che prende il mio posto si dimetterà assieme al capogruppo consiliare).

A questo punto accade che, con il rimpianto, il nuovo assessore decide che i 200 milioni stanziati per le piste ciclabili per l'anno 2000 siano accorpati ad un'altra opera. La forte influenza dell'assessore e del gruppo consiliare ad esso collegato "impongono obbedienza" agli altri componenti della maggioranza. Viene bocciata perfino una mozione che invitava a non toccare quei soldi.

Tantissimi in paese sono convinti dell'utilità di percorsi ciclabili, molti ne



Ce ne eravamo accorti anche a Verona, finalmente almeno in un comune della provincia c'era un assessore, giovane, ingegnere e preparato, seriamente intenzionato a promuovere la mobilità ciclabile e con essa un modo diverso di relazionarsi con il proprio territorio. Ma non sarebbe durato molto: i giochi di potere e le logiche di partito sono riusciti a soffocare il brillante tentativo di rinnovare la politica locale e il suo rapporto con i cittadini.

Non è detto che sia finita qui, però. Provaci ancora Marco Andrioli, noi siamo dalla tua parte, e se per una volta è andata buca non è detto che le nostre buone ragioni non debbano alla fine prevalere!

Questa lettera ci fa sperare in un tuo ritorno alla politica.

sentono l'esigenza. Due assessori sono perfino andati ad un incontro con i bambini di una classe 4a elementare per vedere e sentire le loro proposte in merito alla carenza di piste ciclabili. Ed è di fronte a questo fatto che non mi sono trattenuto dallo scrivere loro una lettera, esprimendo i miei dubbi circa la possibile ipocrisia politica che si celava nel loro comportamento, visto che due mesi prima la loro maggioranza aveva decretato la fine dei 200 milioni per le piste ciclabili. Mi sono permesso, in quella lettera, di affiancare al mio nome di poco spessore la qualifica di "socio degli Amici della Bicicletta", convinto, anche da altri amici, che quella che sto conducendo sia una battaglia per i diritti dei ciclisti del mio paese. Mi è sembrato doveroso "da socio" dare a quel testo la giusta importanza nel rispetto di chi, come riporta un volantino della Fiab: "tutti i giorni rischia la pelle". Da oggi non mi occupo più di politica (forse un giorno riproverò) ma di trovare altri amici che mi aiutino nella promozione della mobilità ciclistica e nella tutela della stessa a S.Bonifacio. Continuerò a leggerVi in Ruotalibera, per il momento ... a risentirci.

Marco Andrioli

L'orario ferroviario in vigore dal 28 maggio di quest'anno ha portato con sé anche una positiva novità. Per gli amanti del turismo a pedali, o per tutti coloro che si trovano a dover trasportare la bici sui treni delle FS, c'è stato un notevole ampliamento dell'offerta. Ed è merito soprattutto della pressione che la Federazione Italiana Amici della Bicicletta sta attuando da anni nei confronti dell'azienda ferroviaria se è ora possibile caricare la bicicletta su tutti i cosiddetti 'treni verdi'. Quei treni, cioè, e non sono pochi, normalmente a basso indice di frequentazione e che sono contraddistinti sull'orario ufficiale da un riquadro verde.

Come testimonia la lettera di un nostro socio che pubblichiamo, e le numerose altre segnalazioni che i gruppi Fiab ricevono, il servizio per il momento è tutt'altro che perfetto, ma i dati delle vendite dei biglietti indicano che la richiesta di trasporto treno+bici sta costantemente crescendo. E' quindi immaginabile che a lungo andare anche le ferrovie stesse saranno costrette ad allestire un servizio degno di questo nome, specialmente per quanto concerne la preparazione del personale FS, dimostratosi non sempre a conoscenza delle numerose novità della nuova normativa.

la lettera

Perdonate i fogli a quadretti e la scrittura a mano, ma

vi scrivo direttamente dal treno su cui mi trovo.

Dunque, oggi 19 giugno avevo una giornata piuttosto intensa. Dovevo essere al lavoro, come sempre, alle 8, poi alle 10.30 dovevo partecipare ad una riunione che si teneva sette chilometri e mezzo più in là ed alle 16 dovevo trovarmi a Mestre, in un luogo abbastanza lontano dalla stazione. Bene, dico, ottima occasione per smuovere le gambe e fare tutto in bici. Puntuale agli appuntamenti mattutini, grazie alla bici, alle 13.40 cerco di caricare la bici sul treno per Venezia S.Lucia, previsto per trasporto biciclette. Il treno, però, non è dotato di vettura apposita ed il capotreno non vuole assolutamente farmi salire. Solo dopo avere ripetutamente consultato l'orario ed essersi sorbiti le mie vivaci proteste deve ammettere che il trasporto è previsto e mi lascia salire anche se, in effetti, devo sistemare la bici in qualche modo, sperando che non cada e che non impicci troppo.

Al ritorno opto per il diretto delle 18.23 da Mestre. Anche questa volta manca la vettura per il trasporto bici. Il capotreno mi dice di sapere che il treno è dedicato al trasporto bici, ma che la vettura apposita non c'è e che mi permette di viaggiare solo perché c'è poca gente. Se il treno fosse affollato, mi dice serenamente, mi lascerebbe giù, perché se qualcuno si fa male con la mia bici (?) la responsabilità è sua che mi ha fatto salire, dato che il treno non è dotato di apposita vettura, anche se è indicato come trasporto bici. Aggiunge che le FS riterrebbero lui responsabile del danno (??? ma insomma, 'sto treno è trasporto bici o no???)

A quanto pare, diversi treni trasporto bici in realtà non potrebbero trasportare le biciclette o le trasportano solo se il capotreno è d'accordo. Quindi non fidatevi dell'orario ufficiale delle FS per programmare spostamenti treno+bici per lavoro, potreste comunque essere lasciati a terra.

Convertitevi anche voi, come tutti, all'automobile, consumate benzina, inquinare l'aria, rischiate la pelle sul tratto autostradale più pericoloso d'Italia: nessuno vi farà storie!

Valerio Ciuffa

Treno + bici: grandi novità, luci e ombre

di Massimo Muzzolon

Guida all'utilizzo del "treno+bici"

Come è noto per caricare la bici sui treni è necessario acquistare, e obliterare, l'apposito biglietto a tagliando valido 24 ore del costo di 7.000 lire (10.000 lire per Espressi e Intercity e 24.000 per i viaggi internazionali).

Per capire se su un treno si può trasportare la bicicletta è necessario consultare l'orario ufficiale FS in vendita in edicola. Ne esistono anche delle edizioni locali in distribuzione gratuita presso le stazioni; per chi parte da Verona è molto utile il fascicolo del Triveneto che comprende anche i collegamenti con la Lombardia e l'Emilia.

I treni previsti sono quelli che riportano il simbolo della bicicletta nel riquadro in testa alla colonna, proprio sotto il numero del treno. Vi rimandiamo ai tre esempi riportati qui a fianco:

Figura 1: il riquadro in testa alla colonna-treno ha il fondo bianco: non è un 'treno verde', il trasporto è consentito tutti i giorni della settimana, salvo le limitazioni che possono essere contenute nelle note numerate sui quadratini neri.

Figura 2: il riquadro in testa alla colonna-treno ha il fondo verde: questo è un 'treno verde' tutti i giorni, il trasporto è consentito tutti i giorni della settimana, salvo le limitazioni che possono essere contenute nelle note numerate sui quadratini neri.

Figura 3: il riquadro in testa alla colonna-treno ha il fondo bianco con un triangolino verde: è un 'treno verde' solo il sabato e i festivi, il trasporto è consentito solo nei giorni di sabato e festivi, salvo diverse indicazioni che possono essere contenute nelle note numerate sui quadratini neri.

Vi ricordiamo che il carico delle bici è autorizzato anche se il treno non ha vetture attrezzate per questo tipo di trasporto, anzi, proprio qui sta il senso della nuova regolamentazione che prevede il servizio biciclette anche su convogli non attrezzati, purché a bassa frequentazione, cioè i 'treni verdi'. La presenza o meno del simbolo della bicicletta su una carrozza non è quindi indicativa dell'esistenza o meno del servizio su quel treno, ma serve unicamente per individuare il vano porta-bici quando il servizio viene svolto.

Ovviamente il carico è ammesso limitatamente allo spazio a disposizione, che varia a seconda del tipo di materiale e dalla presenza di altri viaggiatori. In particolare, in mancanza di vani attrezzati, è consigliabile munirsi di corde elastiche per fissare le bici a eventuali appigli che si possono trovare nei vestiboli delle vetture.

Rimane la regola che per i gruppi composti da più di 10 biciclette è necessaria la prenotazione da presentare al Centro Compartimentale Comitive o alla stazione iniziale del viaggio almeno 7 giorni prima della partenza.

Nostra intervista ad Antonio Dalla Venezia, degli AdB di Mestre, responsabile della Fiab per i rapporti con le FS

Come è cambiato negli anni l'atteggiamento dei dirigenti FS nei confronti di una federazione, la Fiab, che con pazienza e caparbietà ha convinto le Ferrovie Italiane a trasportare anche le bici sui treni?

Direi che, soprattutto negli ultimi tempi, l'atteggiamento FS è profondamente cambiato nei confronti dei cicloturisti e della FIAB che in qualche modo li rappresenta. Questo vale per quella parte di FS che ricade sotto la competenza della Divisione Trasporto Regionale (che gestisce l'80% dei treni in circolazione), mentre è quasi nulla la disponibilità della Divisione Passeggeri, almeno per quel che riguarda i dirigenti "romani".

La recente "liberalizzazione" del trasporto bici in tutti i 'treni verdi' è un segnale da non trascurare per comprendere quanto sia improntato alla disponibilità e al dialogo il confronto tra FS e FIAB. E non è neppure da trascurare il fatto che abbiamo in piedi una convenzione che ci permette di ottenere delle agevolazioni tariffarie e non solo. Certo alcuni problemi rimangono, così come ci vengono segnalati da più parti, ma essere riusciti in pochi anni (treno+bici è attivo dal maggio '92) a trasformare il servizio da residuale a "tutto campo" mi sembra un ottimo risultato.

Ora dobbiamo aprire una vertenza con la Divisione Passeggeri per arrivare ad ottenere una rete di treni a lunga percorrenza che garantisca il trasporto delle bici, uniformandoci così ai Paesi europei a più alta tradizione ferroviaria come la Francia, la Svizzera, la Germania e l'Austria tanto per citare quelli più vicini.

Sei in grado di fornire dati riguardo alla vendita dei biglietti su scala nazionale?

Sono in possesso di un dato complessivo riferito al 1999 che riporta la vendita di 100.000 supplementi giornalieri per il trasporto bici in tutta Italia. Questo dato in sé dice poco, considerato che il servizio sui treni del Trasporto Regionale può definirsi di buon livello solo a partire dall'estate di quest'anno, tuttavia è significativo il trend di crescita dal '92 (5321 tagliandi venduti) ad oggi, e la ripartizione degli stessi nei mesi dell'anno che mette in evidenza come il turismo in bicicletta, o meglio il cicloescursionismo, copra un periodo dell'anno molto ampio che va da Aprile a

Settembre, ma anche marzo e ottobre sono mesi utilizzati con soddisfazione. Questo conferma quanto diciamo da tempo e quanto è stato riscontrato in altre esperienze europee, la bicicletta può costituire un volano per rivitalizzare territori marginali rispetto a flussi di turismo tradizionale e per diluire la presenza in quei territori nei quali il turismo si concentra solitamente nei mesi di luglio e agosto.

La nuova normativa, che consente il carico delle bici praticamente su tutti i treni a bassa frequentazione, sta causando diverse interpretazioni da parte del personale dei treni. I controllori talvolta non consentono il trasporto adducendo il motivo che non esiste il vano-biciclette.

La valutazione della bassa frequentazione non è discrezionale da parte del personale dei treni ma è stabilita a priori dalle competenti Direzioni Regionali che in tal modo identificano i cosiddetti treni verdi. Tali treni sono perciò segnalati nell'orario ufficiale come idonei al carico delle biciclette, ma il relativo materiale non è contrassegnato dall'apposito pittogramma in quanto sono sprovvisti di apposito vano. Il passeggero pertanto potrà caricare la bici dove questa darà meno fastidio agli altri passeggeri (pochi altrimenti non sarebbe un treno verde). Caso vuole poi che al sabato e alla domenica quasi tutti i treni siano verdi (gli italiani per la gita domenicale si muovono ancora in auto) e pertanto ritengo che tale conquista sia di estremo interesse per noi cicloturisti. Il personale viaggiante si è dimostrato finora poco informato, ritengo sia questione di tempo e di scarsa professionalità, però dobbiamo insistere perché la normativa è dalla nostra parte.

DALL'ORARIO FS

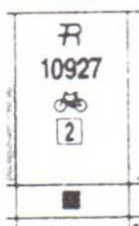


Figura 1: fondo bianco. In questo caso non è presente nessuna nota limitativa



Figura 2: fondo verde: solitamente trasporto bici tutti i giorni. In questo caso però esiste la nota 27 che specifica in calce alla pagina "solo nei festivi"



Figura 3: fondo bianco con triangolino verde: solitamente trasporto bici solo sabato e festivi. In questo caso però la nota 13 in calce alla pagina specifica "servizio bici tutti i giorni"

E Verona come viaggia?

Anche Verona conferma il dato nazionale riguardo la crescita dell'utilizzo del servizio treno+bici. Nel corso di tutto l'anno '99 sono stati 1443 i supplementi giornalieri per trasporto bici emessi dalla biglietteria di Porta Nuova. Nei soli primi sette mesi di quest'anno, invece, si è già raggiunta quota 1382 contro gli 820 dello stesso periodo dell'anno precedente, con buone probabilità di arrivare ai 2000 biglietti emessi in tutto il... 2000!. Questi dati, oltretutto, si riferiscono ai soli tagliandi "Ci 275 TL bis", sigla incomprensibile che sta ad indicare i biglietti da 7000 lire per treni regionali, interregionali e diretti. Non sono invece inclusi i biglietti da 10000 e da 24000 lire, ma sembra che questi siano in numero assai esiguo.

La distribuzione delle vendite varia di molto a seconda della stagione; stranamente i mesi della calura estiva superano quelli primaverili, probabilmente a causa dell'utilizzo del servizio da parte di turisti stranieri. Quest'anno si è passati dalle punte di 368 biglietti in luglio e di 357 in giugno ai soli 31 di gennaio (che comprendono anche i 7 della nostra tradizionale ciclo-invernale!).

Le due stazioni dell'ex Compartimento FS di Verona che hanno emesso il maggior numero di biglietti nel '99 sono, e c'era da giurarlo, Trento (2379) e Bolzano (1494), a testimonianza del fatto che dove il cicloturismo è più diffuso per la presenza di percorsi ciclabili, anche il treno ne beneficia. Stranamente, però, mentre le vendite anche a Bolzano sono in aumento (già 976 fino a luglio 2000) il dato di Trento è in controtendenza (814 fino a luglio, contro i 1467 dello stesso periodo '99). Difficile capire i motivi, forse la cosa può essere spiegata con il progressivo completamento in città della ciclopista della Val d'Adige, che porta il capoluogo veronese ad essere sempre più un punto di destinazione, mentre il biglietto viene acquistato generalmente alla stazione di partenza, Verona o Bolzano ad esempio.

A 14 ANNI DAVVERO SOGNANO TUTTI LA MOTO ?

a cura di Luigia Pignatti

E' quanto ci siamo chiesti noi Adb. E con l'occasione di un intervento in alcune scuole medie di Verona da parte delle nostre operatrici del 'gruppo scuola - città possibile' lo abbiamo chiesto ai ragazzi attraverso una serie di domande.

Per la prima volta lo scorso anno come Adb abbiamo avuto l'occasione di incontrare 336 ragazzi di 3a media, che vivono nel territorio della 3a Circoscrizione di Verona, e abbiamo subito

pensato di rivolgere loro delle domande su quale mezzi usano per spostarsi ogni giorno, su cosa pensano e come considerano il mezzo bicicletta.

A questa età si pensa spesso che i ragazzi abbiano un'aspirazione in particolare: avere un motorino, per spostarsi in autonomia (per modo di dire, perché non va certo ad aria e i soldi per il carburante non piovono dal cielo). Abbiamo cercato di verificare se ciò corrisponde a verità.

Dai risultati della nostra indagine risulta che più della metà degli intervistati vorrebbe cambiare il mezzo di trasporto che sta usando per andare a scuola e che è così distribuito: il 41% va a piedi, il 34% è accompagnato in auto, il 17% usa l'autobus e solo il 5% va in bici. E qui i dati si fanno interessanti, perché mentre le ragazze vorrebbero cambiare con il motorino nel 22% dei casi e con la bici nel 12%, i ragazzi desiderano in uguale

misura, 27%, cambiare con il motorino e la bici.

E' risultato poi che dei 336 alunni (di cui il 43% sono ragazze e il 57% ragazzi) il 95% possiede una bicicletta che usa soprattutto in vacanza (36% dei casi) mentre solo un quinto degli intervistati la usa per gli spostamenti quotidiani (20%).

Alla domanda se il quartiere dove vivono è sicuro per gli spostamenti in bici, il 57% ha risposto che non lo è. Per migliorare la sicurezza ci vorrebbero più piste ciclabili (80%), più controllo del traffico (49%), più rispetto del codice della strada (37%) ma anche una buona manutenzione della bici (11%).

Leggendo i risultati sembra inoltre che i ragazzi abbiano una visione più positiva della bici rispetto alle ragazze (vedi la tabella qui sotto).

Risultati del questionario* suddivisi tra ragazzi e ragazze

M= maschi (57%) F= femmine (43%)

Quale mezzo preferiresti per andare a scuola?

	nessun altro	motorino	bici
F	52%	22%	12%
M	38%	27%	27%

Quale mezzo è più comodo?

	Auto	bici	motorino	autobus
F	39%	15%	22%	13%
M	32%	34%	23%	-

Quale è più ecologico?

	bici	piedi
F	66%	31%
M	73%	25%

Quale è più veloce?

	bici	motorino	auto
F	2%	32%	63%
M	6%	34%	57%

Quale è più economico?

	bici	piedi
F	27%	64%
M	39%	52%



... c'è anche chi sogna la bici

Questa indagine è stata possibile grazie al progetto ideato e realizzato dal 'Gruppo scuola - per una città possibile' degli Amici della Bicicletta e finanziato dalla 3 Circoscrizione di Verona. Il lavoro si è articolato in 17 interventi di un'ora in tutte le classi terze delle scuole medie di quella circoscrizione, per presentare ai ragazzi che si apprestano all'età 'da motorino' cosa si può fare con la bici, cos'è una città ciclabile e quali vantaggi offre a chi lo usa questo mezzo in ambito

RISULTATI GENERALI DELL'INDAGINE *

Domanda	Risposte	%	Domanda	Risposte	%
- Hai una bici?	si!	95%	- Qual è secondo te: il mezzo più comodo?	auto	36%
- Quando la usi?	in vacanza	36%		bici	23%
	spostamenti quotidiani	20%		motorino	22,7%
	altro	34%	- il mezzo più ecologico?	bici	69%
- Con chi la usi?	con amici	63%		piedi	29%
	altro	31%	- il mezzo più economico?	piedi	59,5%
- Che mezzo usi per andare a scuola?				bici	37,5%
	piedi	41%	- il mezzo più veloce?	auto	60%
	automobile	34%		motorino	33%
	autobus	17%		bici	4%
	bici	5%	- il mezzo più di moda?	motorino	89%
- Preferiresti un altro mezzo?	si!	54%		bici	4,5%
- Quale?	motorino	45%	- Il tuo quartiere è sicuro per la bici?	no!	57%
	bici	33,5%	- I tuoi genitori ti considerano sufficientemente responsabili per spostarti in strada in autonomia?	si!	91%
	auto	10%	- Pensi si possa migliorare la sicurezza per le bici?	si!	96%
	piedi	5%	- Con cosa? (possibilità di 2 risposte)		
- Consideri la bici un mezzo (possibilità di 3 risposte)			più piste ciclabili	80%	rispetto del codice stradale
	sportivo	77%	più controllo del traffico	49%	manutenzione bici
	ecologico	64%			37%
	economico	53%			11%
	divertente	43%			
	rilassante	18%			
	faticoso	11%			

urbano ed extraurbano, negli spostamenti quotidiani, nel tempo libero e nelle vacanze.

Incontrando i ragazzi ci siamo stupiti del loro entusiasmo per l'argomento bicicletta. Presentando un brevissimo video (9 minuti) sull'uso quotidiano e non della bici in alcune città europee abbiamo scatenato la loro fantasia soprattutto perché:

- non avevano mai immaginato che così tanta gente in un paese o in una città potesse andare in bici (ci hanno chiesto se erano tutti attori e comparse le persone in bici del filmato!);

- non credevano fosse possibile passare una vacanza di giorni e giorni pedalando in bici;

- non sapevano che esistono percorsi ciclabili in Italia e negli stati vicini e lontani d'Europa con campeggi e ostelli un po' per tutte le tasche.

Sono rimasti entusiasti di scoprire le possibilità che può offrire questo mezzo che quasi tutti loro hanno (95%) ma usano poco rispetto a come potrebbero.

Li abbiamo trovati molto interessati anche riguardo la manutenzione della bici e molto preparati sui diversi tipi di bici, di cambi, di copertoni e di tutto quello che concerne le novità, anche se più in ambito di bici 'da gara': molti non avevano mai sentito parlare né di bici da cicloturismo ('che cos'è?') né di borse da bici.

Li abbiamo trovati infine attenti osservatori anche parlando del modo di comportarsi andando in bici nel traffico.

Insieme agli operatori Adb era presente un vigile che poi intratteneva per un'altra ora i ragazzi. Ci siamo trovati molto bene anche con questi "custodi del traffico", che hanno per lo più sostenuto i nostri interventi spesso anche calorosamente, dando a volte quel tono autorevole che sui ragazzi fa ancora molto effetto.

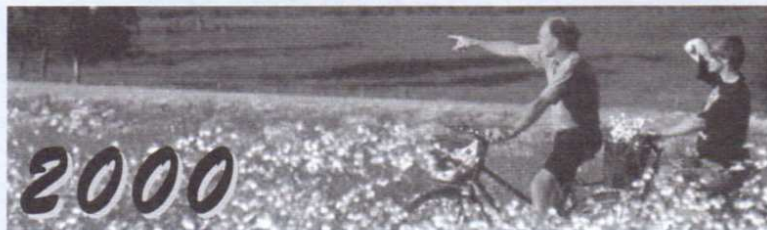
Anche i vigili hanno apprezzato i nostri incontri e il nostro video, che è servito loro per preparare una 'prova di abilità' con le biciclette per tutti i ragazzi delle 17 classi, a cui nessuno di noi Adb ha potuto purtroppo partecipare per impegni di lavoro.

Siamo stati apprezzati anche dalla Circoscrizione, che ha deciso di promuovere anche quest'anno gli incontri. Avremo così occasione di riproporre le interviste ai ragazzi, che quest'anno saranno più numerosi, e verificare le opinioni di questa fascia di età così importante nella maturazione della personalità di ogni ragazzo/a e che rappresenta tra l'altro la futura classe "automobilistica".

* N.B.: nelle percentuali che compaiono nelle tabelle non abbiamo esposto le risposte 'non so' e 'non risponde'.



Programma Biciclettate Ottobre



LE GITE DEGLI AMICI DELLA BICICLETTA

LE "CITTA'-CAMPAGNA" - Sono gite brevi e facili della durata di mezza giornata alle quali si può partecipare con qualunque tipo di bicicletta. Sono assicurati un minimo di servizio d'ordine per il traffico agli attraversamenti (se non ci sono i vigili) e un furgone per chi avesse difficoltà (guasti, malori, ecc.). La presenza dei vigili o del servizio d'ordine non esime i partecipanti dall'assumere un atteggiamento responsabile, osservando le norme del codice della strada (in particolare stare sulla destra e non invadere la corsia opposta).

LE "CICLOESCURSIONI" - Sono gite più impegnative, solitamente di una intera giornata, richiedono una bicicletta in buono stato e di tipo da turismo, sportivo o mountain-bike. Non sono ammesse quelle tipo "Graziella" (troppo lente) e neppure quelle con tubolari (si percorrono anche strade bianche). Per le gite più impegnative si richiede una bicicletta con il cambio. E' obbligatorio essere muniti di una camera d'aria di scorta (ed eventuali chiavi per sganciare la ruota). Non c'è servizio d'ordine e neppure scorta motorizzata, solamente il capogita e una "scopa" per dare una mano a chi ha difficoltà tecniche.

TRENO+BICI e BICI-BUS - Sono cicloescursioni con trasferimento su mezzo e prenotazione obbligatoria (posti limitati). Per le bici-bus occhio al programma: bisogna prenotarsi circa 10 giorni prima.

E PER PARTECIPARE ...

Sei interessato alle gite degli Amici della Bicicletta? Nessun problema, basta soltanto:

- 1- Essere soci per il 2000* (vedi istruzioni per tessersi in ultima di copertina)
- 2 - Conoscere e rispettare il regolamento gite distribuito dagli AdB.

* salvo per quelle gite APERTE A TUTTI



domenica 15 ottobre
Bici-bus



Aperta a tutti

**LA VIA FRANCIGENA:
IN BICI SULLE ORME DEGLI ANTICHI PELLEGRINI**

Difficoltà: Leggera

Percorso (60 km per un dislivello di 500 m in discesa):
le colline parmensi, Berceto, Parma

Visite previste: antiche pievi, Parco Regionale Boschi di Carrega, Parma

Pranzo al sacco

Informazioni ed iscrizioni: in sede fino a sabato 7 ottobre negli orari di apertura

La gita viene annullata se non si raggiunge un numero minimo d'iscritti

Posti limitati

La domenica non si accetta chi non ha prenotato

Accompagnatori: Alfonso Roldo, Gion Fazion

domenica 29 ottobre
Cicloescursione



Aperta a tutti

CICLOAUTUNNALE NEL BOSCO DEL TARTARO

Difficoltà: leggera

Partenza: ore 10.00 davanti alla stazione FS di Cerea
Percorso (51 km in maggior parte sterrato): palude del Brusà, Torretta, bosco del Tartaro, S.Teresa in Valle, Cerea

Pranzo al sacco

Informazioni: in sede la settimana precedente (anche per chi è intenzionato a raggiungere Cerea in treno o in bicicletta)

Accompagnatore: Alfonso Roldo

CASTAGNATA 2000:
domenica 12 novembre, ore 16
presso la Casa della Gioventù
della parrocchia di Santa Lucia
(Via Santa Elisabetta, 21)

saranno graditi dolci, torte
e bevande!

CENA SOCIALE:
sabato

16 dicembre ore 20
presso un rinomato
agriturismo di Tregnago
siete tutti invitati !!
prezzo ragionevole ...

info (anche per il trasporto)
ed iscrizioni in sede
entro sabato 9 dicembre



CICLOESCURSIONI AUTUNNALI

La Via Francigena: in bici sulle orme degli antichi pellegrini

Anche gli Amici della Bicicletta, nel loro piccolo, festeggiano un proprio Giubileo seguendo per un giorno le tracce di una delle più famose vie romee del passato: la Via Francigena. Detta anche Francesca, essa divenne un'importante direttrice europea di transito nell'epoca Carolingia ed è l'itinerario che percorrevano i pellegrini che dall'odierna regione francese intendevano raggiungere Roma.

Nell'Alto Medioevo erano numerosi i viandanti che spinti dalla fede camminavano verso le grandi mete religiose: Roma, Gerusalemme, Santiago de Compostela. Il raggiungimento di questi luoghi rappresentava per molti la più grande aspirazione dell'esistenza. Il cammino di purificazione verso i luoghi sacri, con i suoi pericoli, le insidie, gli ostacoli, accomunava il ricco al povero, il mercante al cavaliere e, oggi, il ciclista al comune pellegrino.

Nel 990 d.C. l'arcivescovo di Canterbury, Sigerico, percorse tutta la Via Francigena e, cosa insolita per quei tempi, indicò in una sorta di diario di viaggio la successione delle tappe percorse giorno dopo giorno. Grazie alla sua cronaca è stato individuato l'itinerario dell'antica Via e redatto un volume che ripercorre in 56 tappe tutto il viaggio descritto da Sigerico.

Il 15 ottobre ripercorreremo in bicicletta una parte di questa antica via, carica di storia e di umanità: il tratto pedemontano dell'Appennino Parmense.

Alfonso Roldo

CICLOAUTUNNALE al Bosco del Tartaro

Nell'attraversare oggi la Bassa Veronese riesce difficile immaginare che un tempo ci fosse un'unica immensa foresta al posto di quella piatta campagna che noi oggi vediamo. Un paesaggio monotono, composto di campi coltivati e altamente antropizzato. Solo pochi resti boschivi, in Lombardia e nella Pianura Veneta orientale, rimangono a testimoniare le caratteristiche dell'antica copertura vegetale.

Nel veronese non è rimasto nessun nucleo di quella ininterrotta foresta "planiziale" (di pianura), ma a cominciare dal 1991, nell'antico alveo del fiume Tartaro nel comune di Legnago, il Consorzio di Bonifica 'Valli Grandi e Medie Veronesi' ha promosso l'avvio di un impianto per il ripristino del bosco originario. Su una superficie di 13,45 ettari sono state poste a dimora 15.000 nuove piantine, di cui il 40% sono alberi e il restante arbusti, appartenenti a 43 specie diverse della nostra flora autoctona.

Le piante provengono per la quasi totalità dal vivaio di Montecchio Precalcino (VI) della ex Azienda Regionale delle Foreste (ora confluita in Veneto Agricoltura), specializzato nella produzione di piante di pianura.

Certamente dovranno passare vari decenni prima di vedere una foresta matura, ma malgrado siano trascorsi solo nove anni dall'impianto, i risultati sono già apprezzabili e, soprattutto in questa stagione, il paesaggio risulta molto suggestivo.

Ecco perchè il 29 ottobre siete tutti invitati alla ciclo-escursione programmata dagli 'Amici della Bicicletta'. Potremo vedere questi due ambienti diversi immersi nei colori autunnali (se non c'è nebbia): i campi coltivati con le corti rurali e la nascente foresta nella sua veste migliore, cioè in autunno.

L'itinerario, che parte da Cerea, è di 52 km, ed è tratto da un opuscolo pubblicato dal Consorzio di Bonifica.

A. R.

Appunti sparsi da un cicloraduno



Scrivere mi è sempre stato un po' indigesto e perché lo faccia stavolta mi riesce difficile spiegarlo.

Forse sarà una sorta di piacere masochista, una sorta di esibizionismo o la passione per la sempre nuova piccola avventura del Cicloraduno Nazionale Fiab, diventato per me l'appuntamento fisso del mese di giugno.

Una volta tanto la partenza la farò dal mio paese, Desenzano, alle 9.35 di **giovedì 29 giugno**. Biglietto fatto dagli AdB di Mestre, grazie alla loro poderosa organizzazione ed alla nostra sede che con i suoi presidi pomeridiani ha reso possibile il consueto sbarco di veronesi al cicloraduno.

Saluti, baci, facce nuove e conosciute del centinaio circa di compagni d'avventura triveneti. In un batter d'occhio siamo a Porta Nuova ... a Torino Porta Nuova!

Alla stazione incontriamo gli effi-

cienti organizzatori ed espletiamo le formalità della registrazione. Ognuno trova il proprio alloggio, vi lascia i bagagli e si dirige verso il centro per l'apertura ufficiale del cicloraduno al Teatro Carigliano con il saluto delle autorità e un "lauto rinfresco" con contorno di sfarzose hostess (come dice il programma)

Nel teatro, gioiello barocco del settecento torinese, una sorta di dorata bomboniera, riceviamo il benvenuto, cordiale ma breve da parte delle autorità, e poi via per strade e ciclopiste di Torino. E il 'lauto rinfresco'? Ah, dimenticavo: ci era già stato anticipato al bar della stazione ferroviaria sotto forma di bifido tramezzino e ricca bibita. Delle sfarzose hostess neanche parlarne.

Torino mi è sembrata diversa da quello che credevo: ci sono verde e percorsi ciclabili lungo il Po e la Dora. Certo, siamo nella capitale italiana dell'auto e si vede, ma qualcosa è stato fatto per rendere vivibile la città.

Venerdì 30 giugno. Inizia con sveglia alle 6.30, veloce colazione e ritrovo in stazione. Espletato il caricamento delle bici sul treno speciale riservato, si parte diretti ad Alba dove inizia il giro dei tre gruppi che, come di consueto, sono divisi lungo tre percorsi: 'facile e bambini', 'salite' e 'mountain bike'.

Oltrepassato l'abitato di Alba la strada comincia ad inerparsi tra le colline tappezzate a perdita d'occhio di

frutteti e vigneti: il gruppo si sfilava sempre più e incontro i soliti coniugi tedeschi, immancabili ad ogni cicloraduno, quest'anno con la figlia e due amici. Si vede che la terra di Langa ha buona fama oltralpe. Più in là ecco i milanesi, gruppo nutrito, simpatico e ben rappresentato soprattutto dalla compagine femminile. Su a Diano d'Alba, quota 500 m, e poi giù vertiginosamente verso Grinzane Cavour dove visitiamo il museo del vino. Tra i saliscendi delle Langhe passiamo diversi borghi fino a Barolo dove pranziamo.

Riguardo ai pranzi e all'alimentazione in genere dei cicloraduni, si sa, vige una prassi consolidata: per una specie di proporzionalità inversa chi percorre meno chilometri trova più cibo e bevande. Capita l'antifona ci si adegua subito. Verso La Morra, "cima Coppi" della giornata (513 m), possiamo ammirare un bellissimo panorama sui luoghi attraversati al mattino e sicuramente è una soddisfazione dopo la fatica della salita. Ci accoglie infine Bra con un'abbondante quanto rinfrescante 'merenda sinoira'.

Bici sul treno e si fa ritorno a Torino. La giornata è stata molto impegnativa e domani non sarà da meno. Stanco ma contento non riesco ad addormentarmi prima dell'una.

Sabato 1 luglio. Con il giro 'salite' oltre a coprire il tratto più lungo dei quattro giorni in terra piemontese, affronteremo oggi la temibile salita della Sacra di S.Michele in Val di Susa, un santuario a strapiombo sulla valle e luogo di devozione fin dall'anno mille.

Dopo un breve viaggio in treno arriviamo a Bussoleno. La mattinata scivola tra leggeri saliscendi in una larga valle con irti monti sui fianchi, fino ai Laghetti d'Avigliana, dove comincia la salita e in alto si scorge l'obiettivo della giornata. Nei primi cinque chilometri strappi brevi si susseguono a tratti più dolci così che si tiene un ritmo sostenuto. Be', ma la salita è tutta qui? C'è perfino una breve discesa! Calma per favore, il meglio deve ancora arrivare. Al termine della discesa, dopo una breve 'esse'





all'ombra d'alcuni alberi, improvviso a strapiombo sulla valle si erge un "muro" diritto e interminabile. La salita dura circa dieci chilometri e un'ora buona, con arrivo in vetta a quota 952 metri. L'impresa è compiuta finalmente! L'ultimo tratto, ci dicono, aveva una pendenza costante del 14%.

I padri rosminiani ci accolgono con calore e dopo una breve visita al santuario, che per la stanchezza non ricordo, giù ancora per la stessa strada sotto alcune gocce d'acqua. La discesa compiuta in un batter d'occhio ci porta al laghetto piccolo d'Avigliana dove, una volta tanto, ci attende un abbondante pranzo.

Rinfrancati riprendiamo il percorso con gli altri gruppi fino all'abbazia di Sant'Antonio di Ranverso, dove tutti possono ammirare quel gioiello romanico-gotico o, come me, fare una veloce pennichella al fresco degli olmi secolari. In finale ancora una

sorpresa: giunti a Rivoli, torinese naturalmente, ci accolgono la banda cittadina e un gruppo di giovani sbandieratori molto bravi; la cerimonia si conclude con il conferimento del gagliardetto comunale a tutti i gruppi Fiab convenuti al cicloraduno.

Si ritorna a Torino, stavolta in bici: percorriamo corso Francia che ci porta nel cuore della città, opportunamente scortati dai vigili urbani e paralizzando gioiosamente la circolazione.

Si conclude la serata con la visita al castello del Valentino, un intrattenimento danzante con un gruppo di danza popolare occitano e le ultime ore passeggiando nel verde, appagati da una giornata faticosa ma soddisfacente.

Domenica 2 luglio: ultimo giorno. Giretto fuori porta fino a Pinerolo, km 52, nessun dislivello, tracciato lungo la "Ciclostrada Pinerolo-Stupinigi". Il percorso si snoda lungo

il fiume Po inizialmente, attraversando il parco del Valentino e quello delle Vallere; passiamo nel quartiere di Mirafiori osservando così l'altra faccia della città, certo poco attraente: condomini che sembrano alveari e, poco distanti, grandi snodi stradali, tangenziali e autostrade. Qua e là drappi tricolori ricordano che oggi non è un

giorno qualunque: stasera c'è la finale di Coppa Europa di calcio Italia - Francia: come finirà?

Nel verde della periferia incontriamo una delle tante palazzine di caccia di Stupinigi, dimore di campagna edificate dai regnanti di casa Savoia per divertimento e svago lontano dalla corte torinese. Di buon'andatura sfiliamo nella campagna del Pinerolese, toccando diversi abitati fino al castello di Macello per il pranzo.

Beh, per quest'anno pare proprio terminata l'avventura. Saluti, baci, scambio d'indirizzi, tutto si sussegue concitato in un continuo di partenze verso la stazione ferroviaria di Pinerolo, per il ritorno a Torino. Io scelgo il treno delle 15.30, in tempo, così si spera, per la coincidenza che riporterà a casa noi del Triveneto.

Le cose non filano del tutto lisce: arrivati a Pinerolo il treno non è approntato per il trasporto di così tanti ciclisti. Gli organizzatori si danno da fare e finalmente eccoci in un convoglio che sfreccia verso Torino. Alcuni volontari di 'Bici e Dintorni' vanno a tentare di recuperare i bagagli rimasti in albergo mentre io raggiungo sconsolato il treno per Venezia ormai in partenza. All'ultimo secondo, arrivati non si sa come, i bagagli giungono e sono caricati sul treno, già in ritardo sull'orario di partenza. Il mio c'è tutto o quasi: nella confusione i gadget del cicloraduno, compreso il bellissimo zainetto, hanno preso un'altra direzione.

Fino all'ultimo, come previsto, anche questa edizione del Cicloraduno Nazionale Fiab non è stata priva di emozioni. Appena il tempo di riaversi da tutte le fatiche che sono di nuovo a casa! Sono le 20, giusto in tempo per la finale di Coppa Europa di calcio. Ma questa... è un'altra avventura!

GiamBa Crosara

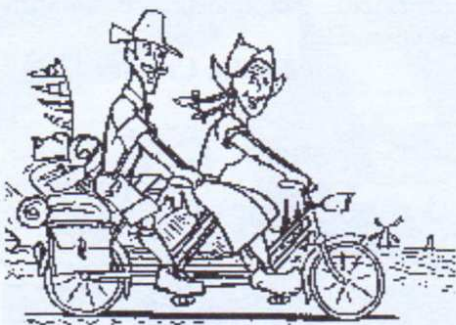


Pedalando in Olanda: un papà, una mamma e un bambino

Due bici e un carrettino



E l'anno prossimo dove andremo in vacanza??? Questa è la domanda che ci si pone durante il viaggio di ritorno dalle ferie dell'anno precedente. Che fretta c'è... è la risposta... abbiamo tutto l'inverno!!! E via a fantasticare. In un inverno si fa il giro del mondo, ma a pochi giorni dalla partenza non si ha ancora una meta decisa. L'unico punto fermo "naturalmente" è che si farà una vacanza con la bici: d'altronde dopo due anni di semiastinenza, possiamo riprendere ad andare in vacanza in bicicletta dato che Edoardo è grande: ha ben 18 mesi!!! E poi c'è il carrettino regalatici dagli amici... bisogna usarlo. E' ora di partire, iniziamo gli ultimi frenetici consulti: gli amici, le riviste, le agenzie viaggi, ecc. Ci siamo. Fumata bianca: L'OLANDA.



D'altronde è il paradiso per i ciclisti, le piste ciclabili sicuramente non mancano: ci dicono siano ben 10.000 chilometri che l'attraversano in lungo e in largo. Abbiamo deciso... quella è la nostra meta.

Il cicloturista di solito prima della

partenza ha il problema del bagaglio; naturalmente deve essere essenziale, leggero, con tanto di attrezzi per le riparazioni, ma un cicloturista-baby ha altre esigenze che purtroppo non sono contemplate nei vari "manuali" di cicloescursionismo. Basta adattarsi: il porta-borraccia che diventerà un porta-biberon, il porta-attrezzi servirà da porta giocchini, e via dicendo compresi pannolini, latte in polvere, biscotti, ecc. che troveranno posto sulla bicicletta. E' giunta l'ora; Aeroporto di Villafranca: borse stracariche, bici, seggiolino e carrettino, tutto nelle apposite sacche e chili sicuramente in esubero... speriamo nella tolleranza dell'addetto al check-in. Naturalmente non è stato così: L.180.000 di supplemento bagaglio!! Il volo è stato in perfetto orario compresa la coincidenza da Francoforte e alle 17 siamo già ad Amsterdam. Il tempo di ritirare il bagaglio, montare le biciclette e alle 18 in sella. Fin dalle prime pedalate ci si accorge cosa significhi veramente "pista ciclabile": usciti dalla porta dell'aeroporto si imbecca subito una ciclabile con segnaletica super dettagliata con tutte le direzioni con tanto di chilometraggio. La prima cosa che ci viene in mente sono i vari Stefano Gerosa e l'ingegner Passigato ed i loro sogni, qui realtà. Il centro di Amsterdam è a 15 chilometri ma nel nostro programma la capitale rimane in coda al viaggio.

Puntiamo su Zandvoort sulla costa ovest bagnata dal mare del Nord; località famosa per le immense dune di sabbia e per l'autodromo fino a qualche anno fa tappa per la Formula 1. Purtroppo la prima giornata è terminata male perchè non c'è stato verso di trovare un letto per dormire ed un piatto per mangiare. Avevamo per fortuna appresso la nostra tendina da viaggio che, essendo piccola e leggera per il trasporto, lo è anche da montata e che però speravamo di non dover usare. Quindi la prima notte siamo finiti in un campeggio e per giunta a pancia vuota per l'assenza totale di qualsiasi attività ristorativa. Edoardo se l'è cavata con il latte in polvere e biscotti. Morale della favo-

la: chi ben comincia...

Il giorno dopo però le cose sono migliorate soprattutto per lo stupendo parco che abbiamo attraversato: Il Parco Nazionale di Zuid-Henne Merlad tra il mare e stupende dune di sabbia. La nostra meta è Alkmaar verso Nord sempre sulla costa, città famosa per i suoi formaggi, compreso il caratteristico mercato caseario. Proseguiamo sempre verso nord fino a raggiungere le splendide Isole Frisone. Dopo consigli di altri cicloturisti abbiamo deciso di evitare la famosa diga di: Afsluitdijk 35 Km. con pista ciclabile in fianco all'autostrada in mezzo al mare, che, per i



ciclisti pare infinita. Abbiamo optato per il traghetto da Enkuizen, con somma gioia di Edoardo che dopo bici, aereo, pullman prova anche il traghetto. Naturalmente anche questo intasato di biciclette; infatti appena saliti, eravamo tra i primi, ci ha impressionato la meticolosità con cui l'addetto alle biciclette, le sistemava sul traghetto; col passare dei minuti c'è stata un'invasione di due ruote che se non sistemate a dovere avrebbero occupato anche i posti a sedere. Arrivati alla riva opposta, abbiamo pedalato per 20 chilometri fino a raggiungere la città di Harlingen dove il giorno dopo ci siamo imbarcati su un altro traghetto per l'isola di Terschelling, nelle isole Frisone occidentali.

Purtroppo nei week-end estivi gli olandesi, specialmente i più giovani, usano trasferirsi in massa su queste

8 - 22 AGOSTO 2000: LE TAPPE DELL'IMPRESA

- 8/8 - Amsterdam (Schiphol) – Zandvoort – Km 25
- 9/8 - Zandvoort – Alkmaar – Km 45
- 10/8 - Alkmaar – Hoorn – Enkhuizen – Km 40
- 11/8 - Traghetto Enkhuizen/Stavoren (1 ora e ¼) – Stavoren – Harlingen – Km 40
- 12/8 - Traghetto Harlingen – Terschelling (2 ore) – giro nella zona sud est dell'isola Km 30
- 13/8 - Giro a nord dell'isola – Km 20 – Traghetto per Harlingen – Sneek – Km 30
- 14/8 - Sneek – Lemmer – Pasloo – Km 50
- 15/8 - Pasloo – Parco del Werribben – Zwartluis – Km 40
- 16/8 - Zwartluis – Epe – Km 50
- 17/8 - Epe – Otterlo – Km 50
- 18/8 - Otterlo – giro all'interno del Parco De Houge Veluwe – Km 40
- 19/8 - Otterlo – Apeldoorn – Otterlo – Km 40
- 20/8 - Otterlo – Ede – Km 15 – treno per Amsterdam (2 ore)
- 21/8 - Amsterdam – visita città
- 22/8 - Amsterdam – aeroporto Schiphol

isole armati di tende e grandi scorte di birra. Perciò nonostante la bellezza di questi luoghi il nostro soggiorno non è stato dei più tranquilli, sia per l'alloggio miracoloso anche se in tenda (era tutto straesaurito compresi i numerosi campeggi) che per i gruppi di baldi giovani eccitati dai litri di birra, che vagabondavano sull'isola. Un vero peccato perchè dalle immense spiagge, alle dune di sabbia, ai boschi, ed all'intenso profumo di erica selvatica, presente abbondantemente, lo spettacolo naturalistico è veramente unico.

Il nostro itinerario continua verso sud nella regione della Frisia, dove il paesaggio è caratterizzato dai vasti Polder: zone di terra rubata al mare, per mezzo soprattutto dei famosi mulini a vento usati come pompe per il drenaggio delle acque, e poi coltivate.

Il viaggio continua liscio come l'olio, anzi diremmo "come le salite

dell'Olanda", visto che la zona è meno turistica della costa ma sempre piacevole.

L'attenzione del nostro passeggero (Edoardo) era tutta per il paesaggio caratterizzato da mulini a vento, animali al pascolo ed i continui ponti levatoi.

Dopo alcune tappe nei simpatici B&B di campagna gestiti da gentili signore sempre ospitali siamo giunti nel grande Parco Nazionale di "Hoge Veluwe". Curioso soprattutto per l'azzeccato accostamento tra cultura e natura; infatti all'interno c'è il "Kroller Muller Museum" che conserva sculture e pitture di varia scuola ed epoca. Famose le sale dedicate alle opere di Van Gogh, Mondrian, Seurat, Picasso e Gris. Da notare che all'interno è possibile noleggiare gratuitamente biciclette per girare in lungo e in largo il Parco. Vista la bellezza di questi luoghi e l'ottimo alloggio, dopo una riunione di famiglia, si è deciso di rimanere qualche giorno in più e visitare i dintorni. Da segnalare il Palazzo Reale di Apeldoorn.

Per recuperare il tempo perduto abbiamo usufruito del perfetto servizio "treno + bici" olandese (ogni treno ha lo spazio apposito per le due ruote) con il

quale abbiamo raggiunto la nostra meta: AMSTERDAM. L'impatto con la metropoli è sempre traumatico perché dopo aver pedalato nella tranquillità della campagna e delle piccole cittadine ci si immerge di colpo nella confusione e nel traffico. Fortunatamente trattasi di ingorghi spesso procurati dalle biciclette visto che le ottime piste ciclabili cittadine sono sempre super trafficate.

Due giorni per le visite di routine: musei, mostre, palazzi ecc. anche se Edoardo non ha apprezzato visto ormai la sua abitudine a stare solo in bici. Purtroppo i luoghi più "famosi" non sono stati "esplorati":

- il quartiere a luci rosse: motivi familiari;

- i coffee shops: nessuno di noi fuma. Partenza dall'aeroporto di Schiphol in perfetto orario ma stavolta senza sovrappeso visto che per evitare la bilancia del check-in solo le sacche



con le bici sono finite nella stiva; il resto del bagaglio è stato trasportato come "bagaglio a mano" !!! Siamo italiani per qualcosa.

Percorrere l'Olanda in bicicletta è un'esperienza straordinaria forse perché in un Paese dove gran parte della popolazione si serve della bici per andare a lavorare e per gli spostamenti, noi cicloturisti ci si sente normali e non come in altri Paesi dove si è visti come dei fenomeni, o forse dei pazzi. Nessuna meraviglia quindi per gli olandesi vedere una coppia pedalare stracarica di bagagli per giunta con un carrettino carico di un bambino di un anno e mezzo.

Fabio Barba, Claudia Frigotto
e Edoardo



Personaggi in bici

di Enrico Girardi

E' un'immagine che ci è familiare fin dall'infanzia, esempio di come un oggetto e una persona diventino nel nostro immaginario collettivo inseparabili, una cosa sola. Come i guanti bianchi del vigile e il cappello del cuoco. La posta infatti, da che mondo è mondo, a casa nostra è sempre arrivata in bicicletta. L'ha sempre consegnata una persona, uomo o donna, che la trasporta in una grande borsa di cuoio posta davanti al manubrio. Per saperne qualcosa di più di lettere e due ruote ne abbiamo parlato con uno dei quasi 200 postini della nostra città, una donna, Roberta Belli, in servizio da quasi vent'anni.

- In realtà, nella maggioranza dei

a Palazzina, tutti quei trasferimenti in ciclomotore mi creavano qualche problema di salute. Sai, tra noi postini corre questa voce: o usi il parabrezza e ti prendi la "cervicale" o non lo usi e allora è sinusite!

- Ma quando piove la posta non si bagna mai?

- All'occorrenza copriamo la nostra borsa, che tecnicamente si chiama bolgetta, con una cerata o un telo di nylon.

- E quando si rompe la bici?

- Abbiamo due meccanici fidatissimi, uno in Corso Porta Palio e l'altro vicino a Piazza Cittadella. Naturalmente c'è precedenza assoluta per la nostra bici e le riparazioni

Il postino

Destinati a scomparire per sempre i portalettere in bicicletta?

casi, la bici non è l'unico mezzo utilizzato dai miei colleghi. Quasi tutti portano la posta dal deposito di Verona Ferrovia alla propria zona di pertinenza con un ciclomotore. Lì il postino trova la sua bicicletta, "ospitata" da una famiglia o da un negozio disponibile e con quella porta la corrispondenza di casa in casa. A fine del giro lascia la bici, riprende il motorino e torna a casa.

- Perché questo cambio di mezzo?

- Spesso il percorso deposito-quartiere è piuttosto lungo per farlo in bici, ma il ciclomotore non va bene da "porta a porta": è rumoroso, meno maneggevole, poi l'obbligo del casco lo rende veramente scomodo per il lavoro.

- Anche tu fai così?

- No, io lavoro in centro storico, vado solo a pedali e ne sono contentissima, è molto più sano. D'inverno pedalando ci si riscalda. Fino a cinque anni fa invece, quando lavoravo

vengono fatte sul momento. Sono persone amabilissime e per noi postine a volte c'è un prezzo speciale: ci

basta lasciare pagato un "bianco" per loro al bar più vicino. Certo che quando questi meccanici anziani non ci saranno più sarà un bel problema per noi.

- Vedi altri problemi per il futuro?

- Sì, e grossi. Una novità è quella che saremo dotati di mezzi aziendali. Sono assegnati non secondo le preferenze dei portalettere, ma in base al chilometraggio da percorrere. Per noi a Verona ci saranno 15 biciclette, 150 ciclomotori e un'auto (per chi va alla Bassona). Per me che lavoro in centro il mio mezzo sarà sempre la bicicletta, ma per chi lavora nei quartieri? Saranno obbligati ad usare il motorino aziendale sempre, anche da porta a porta? Se veramente fosse così, sarebbe un guaio per molti di noi e rischierebbe in gran parte di scomparire l'immagine classica del postino in bicicletta.

- E la cosa più bella del tuo lavoro?

- La gente, che incontriamo tutti i giorni nel nostro giro, e che è sempre disposta a darci una mano in caso di necessità e che ci dimostra sempre simpatia.

- Conoscevi Ruotalibera?

- Sapessi quanti ne ho portati in giro!

Hai altri personaggi in bici da segnalare? Contatta la redazione di Ruotalibera allo 045-8401489



La nuova bici aziendale
prossimamente
in dotazione ai postini.

angelo custode dei ciclisti



"attenti al ghiaio ..."

"attenti al ... ghiaione"

LE "BICISFIGHE"

DELL'ESTATE

Per alcuni dei nostri Amici della bicicletta quella appena trascorsa è stata davvero un'estate memorabile e stavolta non parliamo di grandi viaggi o di scoperte di nuovi percorsi a pedali. Abbiamo voluto infatti intitolare -concedeteci la licenza-

"bicisfighe dell'estate" questo breve resoconto che ha avuto per protagonisti nostri soci che notoriamente amano spostarsi su due ruote. Ad aprire le danze a luglio l'ingegnere Marco Passigato, alpinista, noto progettista ed esperto di piste ciclabili come ce ne sono pochi in circolazione, che è andato letteralmente fuori pista su una stradina sterrata non a quattromila metri di quota, né nella traversata della valle di Katmandu, bensì nei pressi di Cadidavid. Terribile la prognosi: frattura del pollice destro e del quarto metacarpo della mano sinistra. Totale: due mani ingessate.

Insomma abbastanza per rendere più tranquillo il resto dell'estate.

Ma anche la vostra direttrice di Ruotalibera, che vi scrive si è data ben da fare per autocitarsi: in agosto, al termine di uno splendido giro in Lessinia - e reduce da ottocento avventurosi chilometri in Corsica il mese prima - ha avuto l'ingenua idea di passare sotto una parete rocciosa proprio nello stesso preciso istante in cui da lì si staccava un sasso, che, snobbando elegantemente la rete di protezione, faceva centro sulla povera testolina. Risultato finale come da verbale stilato da medici increduli: ferita lacerata, tre punti di sutura, trauma cranico-cervicale, collarino per quindici giorni e dolori che ancora non se ne vanno.

Ma, si sa, quando succedono queste cose, per fortuna a lieto fine, tutti ne hanno una da raccontare e allora sentite questa: si dice di un ciclista veronese, dipendente dell'università, che quest'estate ha infilato una lattina vuota, la quale, trascinata dalla ruota, l'ha bloccata catapultando il nostro a terra. Non è ancora nostro socio, ma per uno così le porte sono aperte.

e. ch.

Scopri la bici tra le pagine



Sono stati solamente due i lettori di Ruotalibera che hanno scoperto da che libro era tratto il brano presentato sul numero scorso. Si trattava de **Il Grande Boh!**, di **Jovanotti**, edito per la prima volta da Feltrinelli nell'ottobre '98. Le poche righe riportate appartenevano al capitolo 'psicobici'.

Complimenti vivissimi ai due lettori **Gaia Pigozzi e Umberto Zampieri** che hanno telefonato rispettivamente alle 12.53 e alle 20.45 del 13 giugno.

A Gaia, che ha dato per prima la soluzione, regaleremo una *maglietta* AdB, essendo già abbonata a Ruotalibera.

Per questo numero "Scopri la bici tra le pagine" va in vacanza. Ritournerà col tesseramento 2001.

A presto.



Perchè aderire ?

Per motivi ideali

Per sostenere l'attività dell'associazione:

- proposte e battaglie per i diritti dei ciclisti e per la moderazione del traffico;
- proposte ed iniziative cicloescursionistiche.

Perchè i soci

- ricevono a casa il trimestrale Ruotalibera;
- hanno l'assicurazione RC del ciclista;
- possono consultare la biblioteca cicloturistica per viaggi in Italia e all'estero;
- possono partecipare a gite e raduni loro riservati;
- possono partecipare ai raduni organizzati da associazioni FIAB di tutta Italia;
- ricevono sconti presso negozi convenzionati.



LA SEDE E' APERTA :

(Via Porta S.Zeno, 15/b)

FINO AL 31 OTTOBRE (orario autunnale)

dal mercoledì al venerdì: ore 15.30-19.30

venerdì sera: ore 21.00 - 23.00

sabato: ore 16.00 - 19.00

DAL 1 NOVEMBRE (orario invernale)

venerdì sera: ore 21.00 - 23.00

sabato: ore 16.00 - 19.00

COSA FARE PER ABBONARSI A RUOTALIBERA e diventare SOCIO

degli Amici della Bicicletta

VIENI NELLA NOSTRA SEDE

DI VIA PORTA SAN ZENO 15/B

OPPURE USA IL C.C.P. N. 11560372

INTESTATO A RUOTALIBERA

VIA PORTA S. ZENO, 15/B - 37123 VERONA



ABBONAMENTI D'AUTUNNO:

SE NON SEI ANCORA DEI NOSTRI,
HAI UN'OCCASIONE D'ORO
PER DIVENTARLO:
LA QUOTA
PER ABBONARSI A RUOTALIBERA
E DIVENTARE SOCIO ADB
PER IL 2000

E' DI SOLE L. 10.000*

AFFRETTATI!

* non comprende l'assicurazione R.C. del ciclista



DIRETTORE RESPONSABILE: Elena Chemello

REDAZIONE e IMPAGINAZIONE: Massimo Muzzolon, Luigia Pignatti, Enrico Girardi

PROGETTO GRAFICO: Luciano Cassandrini



HANNO COLLABORATO: Fabio Barba, Giovambattista Crosara, Claudia Frigotto, Marco Passigato, Alfonso Roldo

FOTOCOMPOSIZIONE IN PROPRIO 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 1.500 COPIE

STAMPATO SU CARTA ECOLOGICA T.C.F.

(sbiancata senza l'uso di cloro)

