

TUTTINBICI

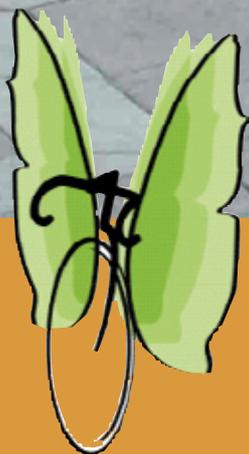
www.tuttinbici.org



Piste ciclabili fra utopia e realtà

Tuttinbici e la scuola

Le nostre gite



**La tangenziale di Canali:
luci, ombre e proposte**

Piste ciclabili tra utopia e realtà



un buon esempio a Reggio

Leggendo la cartina delle piste ciclabili del comune di Reggio Emilia possiamo verificare con piacere che abbiamo un sistema di percorsi sviluppato ed articolato; questo compiacimento contrasta però con la sensazione di precarietà che provano i ciclisti utilizzando quotidianamente questi percorsi. All'origine di questo contrasto ci sono una serie di fattori che limitano l'efficacia dei programmi per migliorare la ciclabilità della città, così accade spesso che i progetti si trasformino in opere e servizi pubblici poco soddisfacenti per i cittadini.

Un primo fattore è **la scarsa qualità delle piste ciclabili**: i percorsi per le bici devono essere sufficientemente larghi, efficacemente separati dal traffico automobilistico, devono avere una pavimentazione scorrevole ma che garantisca aderenza anche in caso di pioggia e, soprattutto, devono essere tragitti tendenzialmente lineari, per far risparmiare tempo a chi li percorre. Se una pista ciclabile manca anche di solo uno di questi elementi essenziali sarà molto meno attrattiva, specialmente per i ciclisti meno convinti. Purtroppo però le piste ciclabili sono progettate ancor oggi in molti

casi pensando soprattutto a:

- a) dare risposta alle richieste di sicurezza dei ciclisti che sfidano coraggiosamente le automobili sulle direttrici di traffico che ne sono sprovviste;
- b) gratificare i ciclisti che, avendo tempo, si vogliono spostare da un capo all'altro della città evitando lo smog ed il rumore attraverso i parchi urbani e lungo gli argini dei fiumi.

La prima motivazione è nobilissima ma porta facilmente a costruire in fretta e con pochi mezzi piste malfatte ("tanto è meglio di niente"). Succede così che si raggiunge l'obiettivo minimo di tutelare meglio i cittadini che già usano la bicicletta, ma si fallisce colpevolmente quello che deve essere l'obiettivo principale dello sviluppo di una rete ciclabile: invogliare gli automobilisti a far il gran passo di lasciare l'auto in garage ed inforcare la bici!

In quanto alla seconda motivazione credo che si debba fare chiarezza: i percorsi ciclabili per il tempo libero dentro i parchi vanno benissimo ma devono essere un'integrazione della rete ciclabile di una città; la rete ciclabile primaria deve essere il più possibile razionale per raggiungere lo scopo (ovvio) di permettere di spostarsi con sicurezza e rapidità.

Un pista ciclabile deve essere ben fatta altrimenti è una fregatura! Paradossalmente una rete di piste ciclabili mal fatte può portare più danno che utile alla ciclabilità di una città, in quanto vedendola poco utilizzata gli amministratori non ne finanzieranno lo sviluppo e la manutenzione. Viceversa una rete essenziale, purché

costituita da piste ciclabili di ottima qualità, sarà il punto di partenza per uno sviluppo più completo.

Un secondo fattore è la **difformità delle diverse piste ciclabili**: affinché i percorsi si integrino e divengano una rete efficiente occorre che la larghezza minima, le pavimentazioni, la segnaletica orizzontale e verticale, le protezioni e le intersezioni con la viabilità automobilistica siano omogenee. Viceversa a Reggio la pavimentazione, i colori e la segnaletica utilizzate variano da un percorso all'altro trasmettendo la sensazione che una ciclabile sia realizzata seguendo più i criteri estetici soggettivi del progettista piuttosto che per rispondere all'esigenza di funzionalità e di integrazione in una rete di viabilità.

E' importante invece che le piste siano progettate pensando che devono servire anche chi non usa abitualmente la bici: un utente della rete ciclabile deve trovare le indicazioni ed avere un'immediata visibilità dell'estensione della rete ciclabile grazie a mappe posizionate nei punti di intersezione delle piste (esattamente come avviene nelle stazioni delle metropolitane). Inoltre ogni ciclista deve poter contare su criteri minimi di sicurezza

garantiti in ogni punto della rete, senza sorprese come strettoie, buche oppure incroci mal segnalati.

Altri importanti elementi che limitano la funzionalità e minano la sicurezza di una rete ciclabile sono la disinformazione sul corretto comportamento degli utenti, la difficoltà di applicare il codice della strada e la scarsità di vigilanza sulle ciclabili. Purtroppo quando una pista ciclabile non è riservata alle biciclette ma è "ciclopedonale", non è segnata la mezzera e/o non è fisicamente separata dalla carreggiata per le automobili succede che appena si riempie di utenti inizia una furiosa "battaglia tra poveri" che si pongono quesiti solo apparentemente banali, quali ad esempio:

- i pedoni, in una pista ciclopedonale, dovrebbero camminare sul lato sinistro della pista come nelle strade aperte al traffico automobilistico e prive di marciapiede?
- in presenza di una pista ciclabile solo sul lato opposto della via un ciclista la deve obbligatoriamente utilizzare?
- se una pista ciclabile è posizionata sul lato della carreggiata di una strada a senso unico, limitata solo dalla striscia gialla sull'asfalto, la

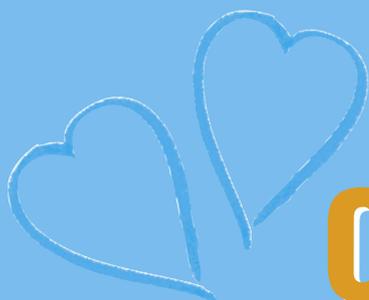
pista ciclabile è a senso unico o a doppio senso?

Tutto questo avviene quotidianamente nell'assoluta mancanza di indicazioni su cartelli e di vigili urbani che diano risposte ed indicazioni su come comportarsi. Pensate che la risposta al terzo quesito riportato, nel caso del nostro centro storico, è sicuramente "a doppio senso"; pertanto il ciclista che la percorresse contro il senso di marcia delle auto, per tenere il lato destro della ciclabile, si dovrebbe infilare pedalando (protetto solo dalla striscia gialla sull'asfalto) tra l'ipotetica bicicletta e l'onnipresente automobile che gli vengono incontro! E se ci fossero anche due pedoni che si incrociano dove dovrebbero stare pedoni e ciclisti?

Il fatto che non ci sono forti pericoli di incidenti gravi tra ciclisti (o tra ciclisti e pedoni) porta a trascurare la cura ed il controllo del comportamento degli utenti delle piste ciclabili; questo è un altro errore perché la confusione che regna su alcuni percorsi ciclabili non contribuisce certo a dare qual senso di sicurezza che è essenziale trasmettere ai cittadini meno abituati ad usare la bici affinché non si rimettano in auto! Un'ultima considerazione la vorrei fare sull'estensione della rete di piste ciclabili. E' sbagliato realizzare una rete troppo capillare; le piste ciclabili servono infatti dove è funzionale tenere separati i ciclisti dagli automobilisti ma nei centri storici o nei quartieri residenziali (cioè su strade a traffico limitato e con limite dei 30 km orari) automobili e ciclisti devono convivere rispettandosi reciprocamente. Queste serve ad evitare di costruire piste inutili che saranno ovviamente scarsamente frequentate e serve inoltre a ricordare agli automobilisti che le carreggiate stradali non sono solo per gli automezzi ma anche per le biciclette e, nel caso non ci fossero i marciapiedi, perfino per i pedoni.

Giulio Paterlini





Vini, Baci, Bici Cicloraduno 2007



tre reggiane e una modenese al cicloraduno

riviamo a Verona nel primo pomeriggio. Inizia ufficialmente Cicloraduno 2007, e uno sciame di bici invade le strade cittadine. Il programma prevede un giro turistico in centro storico e sulle Torricelle con vista panoramica della città. Un impeccabile servizio d'ordine a cura delle forze della Polizia Municipale e dei soci di ADB di Verona garantisce la totale tranquillità durante la manifestazione.

Venerdì 15 Giugno

LA PRIMA GIORNATA AL CICLORADUNO

I soci di ADB di Verona ci presentano il percorso scelto che ci permetterà di ammirare l'alta Valpolicella attraversando vigneti e frutteti e di ammirare villaggi in pietra della Lessinia.

Il percorso presenta punti panoramici di straordinaria bellezza solo il tempo incerto ci rende un poco timorosi, ma certo non tristi, il primo giorno si conclude con grande soddisfazione ed apprezzamenti rivolti alla qualità

Mercoledì 13 giugno

LA PARTENZA

L'appuntamento è in sede alle 8.00 pronti per affrontare insieme un nuovo viaggio con meta Verona, obiettivo partecipare al Cicloraduno FIAB. Presenti Doretta, Grazia, Loretta M., Carlo: la comitiva è al completo per raggiungere la città di Giulietta il giorno successivo. Il percorso scelto ci permette di dedicare una breve visita alla città di Mantova e poi di raggiungere Verona percorrendo la Pista del Mincio. La sella comincia a "scaldarsi" ed è tempo di documentarsi sulle opportunità di sosta per la notte, accettiamo il consiglio di un collega cicloturista e pernottiamo in Agriturismo a Pozzolo.

Giovedì 14 giugno

L'AVVICINAMENTO E LA SFILATA

La notte è *allietata* da tuoni e fulmini,

ma il mattino successivo il sole accompagna il nostro cammino.

A Valeggio lasciamo la pista del Mincio e seguiamo le indicazioni Custoza, conosciuta per l'omonimo vino bianco l'Ossario, ad entrambi dedichiamo le nostre attenzioni, poi ripartiamo e ar-



In piazza Bra

dell'organizzazione, che si è distinta anche sotto l'acquazzone dell'ora di pranzo.

Sabato 16 giugno

LA SECONDA GIORNATA AL CICLORADUNO

L'itinerario scelto ci ha dato la possibilità di ammirare il panorama compreso tra Verona ed il lago di Garda. Percorriamo strade poco frequentate la nuova pista ciclabile che costeggia il Canale Biffis, un'opera che permette di pedalare in tutta tranquillità ed arrivare nelle vicinanze del lago di Garda. Serata trascorsa alla "cena di gala" offerta nella splendida cornice di Palazzo della Gran Guardia. Organizziamo un tavolo di emiliani per la cena e la serata scorre veloce e molto piacevole conclusa con i rituali saluti dei presidenti di AdB di Verona e della FIAB.

Domenica 17 giugno

SI CONCLUDE IL CICLORADUNO - inizia il ritorno

Concludiamo la nostra partecipazione pedalando sulle strade della bassa Valpolicella.

A Verona, nelle giornate festive, l'amministrazione comunale dispone la chiusura del traffico automobilistico della strada per un tratto di circa Km. 6: una piacevole sorpresa per tutti i partecipanti. Il pranzo di chiusura è una festa immersa in uno splendido parco. L'orologio è inesorabile, è ora di iniziare il rituale dei saluti con scambio di messaggio e promesse di rivederci prima dello scadere di un successivo cicloraduno.

Il saluto più caloroso è rivolto ai soci di AdB Verona: di loro rimane il ricordo di persone capaci che con armonia e professionalità ci hanno permesso di vivere un'esperienza indimenticabile.

Inizia il nostro viaggio di rientro



Sul lago di Garda

programmato con sosta a Mantova dove arriviamo in tarda serata dopo aver percorso nuovamente la ciclabile del Mincio.

Chiudiamo la giornata con cena e piacevole passeggiata nel centro storico di Mantova.

Lunedì 18 giugno

IL RITORNO

Si ritorna su strade a scarso traffico che ci permettono di arrivare al fiume Oglio, lo attraversiamo sul ponte di barche e in breve siamo a Guastalla

(un passaggio ciclopedonale sul ponte non sarebbe una spesa inutile).

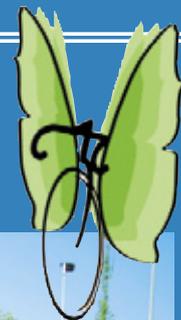
A S. Rocco di Guastalla visitiamo l'omonima Pieve e in dopo pochi chilometri siamo arrivati. Il nostro viaggio è finito, ma rimane il ricordo di una splendida esperienza. Un'ultima sosta a Reggio per dissetarci e commentare ulteriormente questa indimenticabile esperienza con pensiero finale agli amici di AdB di Verona che ci hanno insegnato come trasformare un evento in una gioiosa festa.

Doretta



Il presidente di AdB alla cena di gala

Tuttinbici e la scuola



Bimbibici nei programmi FIAB non è solo la biciclettata della prima domenica

di maggio, ma è un Progetto Scuola per educare alla mobilità dolce bimbi e ragazzi e le loro famiglie.

TUTTINBICI da anni opera nelle scuole collaborando a vari progetti, di cui il più noto è il Bicibus nelle scuole primarie.

Nell'anno scolastico 2006-2007 abbiamo partecipato a diversi progetti fra i quali: "PEDAL" con la scuola media Lepido, "Felici e sicuri in bici" con la scuola media Don Pasquino Borghi, e al progetto "Bicicletta e dintorni" con Istituto IPSIA Silvio d'Arzo a Montecchio.

Il progetto Pedal è stato proposto sperimentalmente dalla Regione Emilia Romagna all'Istituto Lepido di Reggio ed all'Istituto Guidotti di Modena con la collaborazione di ARPA, ISAC - CNR, Osservatorio sicurezza stradale, Tuttinbici Fiab di Reggio e Fiab di Modena.

Obiettivo principale del progetto è portare i ragazzi all'uso sistematico della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile per il miglioramento della qualità dell'aria e per la riduzione delle emissioni di gas serra.

Inoltre ci si propone di :

- diminuire la congestione del traffico negli orari di punta scolastici
- coinvolgere l'ambito familiare nel contenere l'uso delle auto private
- migliorare la vivibilità e la sicurezza nella zona circostante la scuola
- sviluppare l'autonomia negli spostamenti.

Gli studenti delle classi seconde medie dell'Istituto hanno svolto diverse attività che si sono integrate con quelle scolastiche allo scopo di comprendere l'importanza che assumono i comportamenti individuali sostenibili per la salvaguardia dell'ambiente e partecipare attivamente con buone pratiche quotidiane.

A scuola gli studenti hanno incontrato esperti regionali di mobilità, sicurezza stradale, effettuato esperienze di labo-



gita con formula bus+bici

ratorio con ricercatori di ISAC CNR, raccolto dati relativi alle modalità di spostamento nei percorsi casa-scuola, utilizzato rilevatori passivi di sostanze climalteranti.

Sotto la guida di Gianfranco Fantini i ragazzi hanno installato sulle loro biciclette il contachilometri per poter valutare il personale contributo alla riduzione delle emissioni di inquinanti. Per offrire la possibilità a tutti gli studenti di sperimentare la bicicletta insieme agli amici, è stata organizzata la gita scolastica con un percorso di circa 20 Km su piste ciclabili in territorio mantovano.

Grazie anche alla preziosa collabo-

razione di FIAB di Reggio Emilia e Mantova, le classi hanno realizzato l'uscita dell'intera giornata con la formula Bus+Bici al seguito, ottenendo una piena adesione e grande apprezzamento da parte di genitori, studenti e docenti.

Il progetto proseguirà in questo anno scolastico con le attività conclusive che verranno seguite dalle classi terze. Verranno apportati miglioramenti all'area di sosta delle biciclette adiacente la scuola; è previsto l'aumento del numero di portabiciclette e la copertura degli stessi per agevolare l'uso delle bici anche nella stagione invernale.

Mara Burani e G. Fantini



La ciclabile di Mozart, viaggio cicloturistico

Premessa

Il viaggio cicloturistico a tappe è un tipo di esperienza che concilia ottimamente un breve arco temporale di vacanza con la conoscenza di spazi ambientali relativamente ampi.

Un percorso ciclistico, a tappe giornaliere di circa una settimana, dà la possibilità di attraversare numerosi ambienti geografici, di soddisfare una moltitudine di curiosità del turista, di accumulare un gran numero di esperienze di viaggio, pur ad una velocità moderata, 'soft', intervallata da numerosi momenti di libera sosta.

L'andatura cicloturistica è per così dire a metà fra quella (troppo rapida) dell'automobile e quella (troppo lenta per ampie porzioni provinciali o regionali) della persona a piedi. Essa è quindi una delle modalità migliori per il turismo; permette una visione ed un'esperienza degli spazi ben più ampia di quelle ristrette fra i finestrini



Sul percorso

di un'auto. Inoltre, il turismo in bici compendia le importanti esigenze dell'aspetto sportivo e salutare della vacanza, del movimento e della respirazione nell'aria buona.

Un cicloturismo, poi, di tipo 'itinerante' e non 'stanziale', quindi un viaggio

a tappe in luoghi successivi sempre diversi, che si chiude 'circolarmente' nel luogo di partenza/arrivo, fornisce un ulteriore tono positivo all'esplorazione ed alla ricchezza dell'esperienza turistica.

21-28 LUGLIO 2007

Il viaggio

Tali caratteristiche hanno sostenuto l'ideazione, la progettazione e l'attuazione del nostro viaggio estivo lungo la "MozartRadWeg" (la "Ciclabile di Mozart"), itinerario denominabile anche "RomantischeStrasse", fra Austria e Baviera.

L'ideazione, la promozione e la concretizzazione del viaggio sono dovute a Claudio Riccio di Reggio Emilia il quale, partendo da spunti e suggerimenti facilmente reperibili in siti dedicati su Internet, ha poi impostato (già a partire dalla primavera scorsa) la progettazione del percorso, con



dove comprare il latte fresco

la suddivisione in tappe, i chilometraggi ed iniziando a prenotare i pernottamenti.

Il nostro viaggio a tappe ha infatti seguito stradine e sentieri ciclabili segnalati sui luoghi reali in maniera abbastanza precisa, tramite chiari e standardizzati pittogrammi e indicazioni sui cartellini di direzione.

Avevamo a disposizione un ottimo stradario della ciclabile. Naturalmente, nel vivo del procedere lungo la Radweg, svariatissime volte abbiamo dovuto sostare brevemente od indugiare per decidere bene, nei bivii, incroci, svolte ecc, quale fosse

l'esatta nostra direzione (dal momento che la 'rete' complessiva di tratti e segmenti ciclabili compendia un vasto repertorio di alternative, diramazioni e deviazioni per abbreviare od allungare l'itinerario).

Il nostro viaggio ha abbracciato ampie zone del Tirolo austriaco e della Baviera sud-orientale, per circa 460 km complessivi, di cui 18 km su strade a basso traffico, 77 km su sterrato ed il resto su piste ciclabili.

La nostra settimana è stata piena, densa; abbiamo pedalato per otto giorni, non per sette, dal sabato stesso del 21 luglio al sabato 28.

Altra particolarità è che non ci siamo collegati a nessuna agenzia di viaggio o tour promoter, avendo organizzato tutto Claudio per le suddivisioni delle tappe, per le prenotazioni dei pernottamenti e per i preliminari accordi informativi fra noi.

In sostanza, è stato un viaggio cicloturistico itinerante impostato in proprio, con naturali piccoli aggiustamenti strada facendo, ad esempio per due pernottamenti che non si era riusciti a prenotare dall'Italia.



Che bellezza!

Il gruppo era composto di nove ciclisti: quattro da Reggio Emilia (Claudio, io, Betty, Milva); due da Bologna (Sandra e Roberto); due dal Trentino (Luca e Daniela) e Maurizio da Albenga.

Le adesioni alla proposta di viaggio sono avvenute tramite Internet (per tutti i ciclisti non di Reggio E.) e ci siamo incontrati e conosciuti

direttamente sul luogo di partenza, Kufstein, graziosa cittadina austriaca nel Tirolo.

Assemblate le borse da viaggio ed accessori sulle bici, abbiamo cominciato l'attraversamento del Tirolo austriaco: le prime tre tappe sono state moderatamente impegnative ma molto suggestive e gradevoli.

Le altre tappe sono state più soft, a mano a mano che si procedeva verso la zona dei numerosi laghetti del salisburghese e della Baviera.

Il tempo meteorologico è stato complessivamente molto buono e fresco. Dobbiamo dire che, rispetto alle previsioni non molto esaltanti che leggevamo a casa sui siti internet, siamo stati piuttosto fortunati: abbiamo subito solo una mezza giornata di pioggia nella terza tappa.

Il giro, partito da Kufstein, si è snodato in senso antiorario, toccando le località di tappa di Lofer, Salisburgo, Mondsee, Mattsee, Waging, Eggstätt, Rosenheim e di nuovo Kufstein.

Stefano



Ecco la direzione

La tangenziale di Canali: luci, ombre e proposte

Da qualche mese sono stati avviati i lavori di costruzione della tangenziale di Canali e del suo collegamento con la statale 63. Un'opera finanziata l'una dalla provincia, l'altro dal Comune di RE. Entrambi gli ENTI hanno, quindi, facoltà di incidere e decidere.

Non voglio entrare nel merito dei vantaggi (veri o presunti) di tale opera, peraltro attesa da molti cittadini di Canali, stanchi delle code su via Tassoni, né dell'impatto che, di per sé, tale opera ha sul parco del Crostolo, di cui impegna una parte del territorio.

Credo, però, che sia esigenza di tutti quella di ridurre al minimo le conseguenze negative su tale area protetta, patrimonio prezioso per i cittadini. Siamo anche tutti interessati a che i soldi pubblici della provincia e del Comune di RE siano impiegati con oculatezza, tenuti presenti i servizi che con tali risorse si metteranno a disposizione.

Tra i vari aspetti positivi possiamo ricordare la costruzione della "rotonda" all'incrocio di via del Buracchione con via Tassoni, da tempo reclamata dalla popolazione: l'ostacolo dell'incrocio causava, tra l'altro, il dirottamento del traffico di transito di via del Buracchione su via Moliere, Via Serra e via Tolstoi, (vie di campagna strette, più adatte a pedoni e ciclisti, che in tal modo venivano a trovarsi in pericolo).

Un altro aspetto positivo è stata la costruzione di una pista ciclopedonale (e per motorini) provvisoria nei pressi del cantiere di via Serra (ora



a cosa servirà?

interrotta) che collega questa via con via Tolstoi (Canali centro) e con la pista ciclabile di via Tassoni, togliendo dall'isolamento una parte degli abitanti della zona, costretti, sennò, a un lunghissimo e pericoloso percorso alternativo.

Tra i principali elementi di preoccupazione elenchiamo i seguenti:

- nessuno ci ha ancora assicurato che, dopo la costruzione della tangenziale, le piccole vie del parco (via Moliere, Serra, Via Tolstoi, Via de Sanctis) saranno sottratte al traffico automobilistico di transito per riservarle esclusivamente a quello locale e soprattutto al traffico leggero ciclo pedonale. In tal modo potrebbero essere recuperati i soldi previsti per costruire la pista ciclabile prevista a fianco (sic!) del costruendo collegamento "Statale 63" – "Circonvallazio-

ne di Canali", potendo i ciclisti e i pedoni utilizzare Via Serra e le altre vie, al riparo dal traffico di transito. I risparmi andrebbero poi spesi diversamente per analoghi scopi.

- E' stata costruita (pagata da chi: Dal Comune? Dalla Provincia?) in mezzo al parco un'altra strada destinata, pare, a consentire ai residenti di 4 (quattro) edifici di raggiungere via De Sanctis e quindi via Tassoni. Il problema sta nel fatto che tale strada è enorme (almeno 8 metri di larghezza) ed è stata costruita non con la logica del minimo impatto ma, al contrario, devastando una larga parte della zona del parco che doveva risultare protetta. Il dubbio che abbiamo è che la "grandeur" che ha animato chi ha progettato (o chi ha voluto costruire) tale strada sia funzionale a progetti di ulterio-

re urbanizzazione del Parco nelle adiacenze della strada. Alla faccia dei vincoli ambientali. E' così? Saremmo contenti se qualcuno, che possa farlo, ci assicurasse che il Parco resterà ancora a lungo libero dalla speculazione delle grandi e piccole imprese dedite alla cementificazione e asfaltatura del territorio.

- La circonvallazione di Canali, in costruzione, prevede due piste ciclabili collocate una per lato a partire dalla rotonda dell'incrocio con via S.Marco fino al successivo incrocio in via Tassoni e Via Basso. Per il tratto che va da Via Serra a Via Tassoni (500 metri?) le due piste ciclabili appaiono inutili e rappresentano, forse, solo uno spreco di soldi ed una occupazione indebita di terreno del PARCO; se infatti si potessero utilizzare a tale fine sia alcuni tratti di Via De Sanctis che la carrareccia, servitu' militare, che collega via Tolstoj con via De Sanctis, potremmo disporre a lavori finiti di una pista ciclabile nella stessa zona, ma abbastanza lontana dalla tangenziale per non dover sopportare i rumori e i gas del suo traffico e ugualmente utile a collegarsi da un lato con via Serra e dall'altro con via Tassoni e via Basso; inoltre si risparmierebbero molti soldi utili per fare



La sbarra di via De Sanctis

qualcos'altro di utile al traffico ciclopeditoneo o per renderlo più gradevole (ombreggiatura delle piste, passerelle, ecc). Alcuni proprietari dei terreni adiacenti a Via De Sanctis affermano di esserne proprietari esclusivi per un buon tratto (da loro chiuso da una sbarra). Sarebbe bene che il Comune approfondisse finalmente come stanno le cose. Ma quando anche così fosse crediamo che si dovrebbe trovare un accordo con i proprietari terrieri per poter rendere di nuovo disponibile solo ai pedoni ed alle bici una strada che i vecchi nonni di Canali ricordano essere stata da sempre

utilizzata per recarsi a Reggio in alternativa ad altre e che oggi abbiamo l'occasione di rivalutare nel rispetto del territorio.

La nostra proposta: considerato che Via De Sanctis è in gran parte "infra-scata" (occupata da sterpi, arbusti, rovi, ecc.) lancio la proposta alle persone di buona volontà di mettersi gratuitamente a disposizione per qualche giorno (un week end, per es) per il lavoro manuale necessario per renderla di nuovo disponibile (sotto la direzione dei tecnici comunali). Io comincio mettendo a disposizione fin da ora tre gg delle mie ferie per tale lavoro gratuito.

Fulvio Ferri

**REGISTRATE IL VOSTRO INDIRIZZO DI
POSTA ELETTRONICA NEL NOSTRO SITO INTERNET!**



Chiediamo a tutti coloro che dispongono di un indirizzo e-mail di registrarlo nel sito internet www.tuttinbici.org. Ciò ci permetterà di avere dati sempre aggiornati per informarvi sulle nostre iniziative anche tramite la newsletter periodica.

Sul cammino di Santiago

Perché Santiago in bicicletta? La prima cosa che mi passava per la testa essendo un appassionato di mountain bike, erano gli 800 chilometri di sterrato da affrontare, pertanto la scelta della bicicletta non poteva che essere una mountain bike e il percorso esclusivamente quello segnalato per i pellegrini a piedi.

Alcuni mesi prima della partenza ho iniziato a documentarmi leggendo sia guide pratiche che libri relativi alla storia del “camino” e alle sue leggende. Sono state queste letture a cambiare il mio interesse per il “camino di Santiago”: mi rendevo conto che non era così importante il percorso sterrato, ma i luoghi d’interesse storico, artistico ed ambientale che avrei trovato lungo il sentiero.

Così arriva giovedì 28 giugno, giorno della nostra partenza; i compagni di viaggio sono Mario e Giuseppe, mio omonimo. Con l’aereo e bici al seguito, siamo arrivati all’aeroporto di Biarritz da dove siamo partiti con le mountain bike e le borse sul portapacchi, che pesavano 12 kg. Le tappe stabilite sarebbero state 13 per un totale di 811 km, a questi andavano aggiunti i 63 da percorrere da Biarritz a Saint-Jean Pied de Port (paese da dove inizia il “camino francese”), per un dislivello totale di 6450 m.

A Saint-Jean Pied de Port, situato ai piedi dei Pirenei, abbiamo ritirato dai volontari Amici del Camino la “Credencial”, il documento sul quale ad ogni tappa vanno apposti i timbri (“selli”) degli albergue del “camino” e che a Santiago ci avrebbe permesso



la Meseta spagnola

di ritirare la “Compostela”, attestato che viene rilasciato ai pellegrini che hanno percorso almeno 100 chilometri a piedi, oppure 200 in bicicletta o a cavallo.

Superati i Pirenei attraverso il colle Lepoeder, una delle tappe più dure con 1620 m di dislivello, si entra in Spagna nella regione della Navarra (Paesi Baschi). A pochi chilometri dal passo si incontra il borgo di Roncisvalle, luogo molto suggestivo: qui nella collegiata tutte le sere viene officiata la S. Messa con la benedizione ai pellegrini che iniziano il percorso per Santiago.

Lasciatci alle spalle i Pirenei arriviamo nella città di Pamplona, dove erano in corso i preparativi per la festa di S. Firmin (la cosiddetta “Corsa dei Tori”). Dalla Navarra siamo poi transitati per la regione della Rioja, ricca di vigneti; dove abbiamo incontrato nelle vicinanze di un Monastero una

fonte a cui i pellegrini possono spillare vino a volontà, fatto installare da un produttore di vino.

Nonostante un inconveniente meccanico alla mia mountain bike, riusciamo a rispettare i tempi e le tappe come programmato; il sentiero è segnalato molto bene grazie al lavoro di un parroco dell’O Cebreiro, che nel 1982 ebbe la brillante idea di segnare tutto il percorso con frecce gialle. Durante le pause abbiamo anche il tempo di visitare i monumenti più importanti, come ad esempio la cattedrale di S. Domingo della Calzada dove all’interno in un apposito spazio (detto “il Galinero”) vivono due galletti bianchi, sostituiti ogni mese, per ricordare un miracolo avvenuto lì nel medioevo.

Superata la città di Burgos, prima di entrare nella regione di Castilla y Leòn, iniziano le “mesetas”: altipiani di 700-800 m. Per la durata di tre

tappe abbiamo percorso le stradine ghiaiate che attraversano questi campi di cereali sconfinati, con cieli limpidissimi che scendono all'orizzonte su campi di grano colorati con bellissime sfumature (dal giallo al verde), che ricordano un dipinto impressionista. Sono questi luoghi che mi hanno colpito maggiormente: per gli spazi infiniti, per i colori ed il silenzio.

Terminate le tappe quasi pianeggianti delle "mesetas", nelle ultime quattro restanti dobbiamo superare due catene montuose con due salite molto impegnative, in particolare quella sul

monte O Cebreiro: in otto chilometri si sale da 700 m, ad oltre 1300. Sulla cima, nel piccolo borgo medievale, si trovano alcune case tipiche ("palloza"), con pianta circolare e tetto in paglia; qui i pellegrini vengono accolti da una musica celtica, che si diffonde nell'aria e insieme alle nubi basse che a tratti avvolgono il borgo di sassi grigi, crea un'atmosfera un po' cupa, ma affascinante. Si entra così nella Galizia, ultima regione del "camino": verdissima, ricca di boschi e di pascoli; ora le montagne sono terminate, ma non i saliscendi che alla fine della giornata ti spezzano le gambe.

Solo quando si arriva in cima alla collina del "Monte do Gozo" (Monte della Gioia) e s'intravedono le guglie della cattedrale di Santiago, si può dire che le fatiche sono terminate. Dopo tanti chilometri percorsi senza traffico, superare la periferia di Santiago è stato un impatto traumatico. Siamo poi entrati in piazza dell'Obra-



La mia bici

doiro e di fronte a noi si staglia la cattedrale di Santiago: l'emozione è davvero grande.

Ci scambiamo strette di mano e abbracci: ce l'abbiamo fatta! Stando sulla piazza il tempo passa senza accorgersene, si rimane stupiti dai pellegrini che arrivano a gruppi più o meno numerosi e si ammirano le loro reazioni, la loro gioia, la loro fede. E' davvero tutto molto emozionante, come anche assistere alla S.Messa del pellegrino delle ore 12.00 con il "botafumeiro", incensiere alto 1,60 m che viene agganciato ad un argano nel transetto della cattedrale, per esser fatto volteggiare da 7 persone attraverso una grossa fune. Ed infine l'ultima emozione: il pranzo consumato all'Hotel Parador (catena di alberghi spagnoli di lusso) situato nel vecchio Palais do Rei, palazzo che racchiude un'ala della piazza dell'Obradoiro, fatto costruire nel 1400 dai Re cattolici per dare assistenza ai pellegrini; ancora oggi rimane la tradizione di

offrire ogni giorno a dieci pellegrini la colazione, il pranzo e la cena. Approfitando di questa opportunità, abbiamo pranzato insieme ad un portoghese, uno spagnolo, una coppia di francesi e due signore svizzere, ed abbiamo brindato all'Europa unita. Ora nella mia mente rimangono ricordi indelebili di paesaggi, palazzi e monasteri, ma in particolar modo gli incontri che abbiamo fatto con diversi pellegrini, tra cui Cristiana, ragazza armena, Miriam, ragazza di Buenos Aires, Sandro da Biella e Marta signora che arrivava da Vienna a piedi. Con alcuni di loro ci siamo ritrovati in diverse tappe: con Ramon, signore spagnolo, e con una coppia proveniente dalla repubblica Ceca, Jean e Alena, con cui abbiamo condiviso anche una cena a base di spaghetti preparata dall'amico Mario. E' proprio vero il detto che "il camino non si fa" ma è il **"camino che ti fa"**. *Buen Camino a tutti!*

Giuseppe

Essere ciclisti a Copenhagen

brevissima cronaca di un soggiorno

P Il primo impatto è subito fuori dalla stazione principale nel cuore della città dove si trovano rastrelliere porta biciclette in doppio strato ovvero con una fila di circa dieci bici a terra e una fila uguale di sopra con degli scivoli in modo che sia agevole anche da terra metterle su.

Il viaggio

In realtà il primissimo impatto era stato sul treno poiché sono andato a Copenhagen sull'Euronotte Aurora che va da Basilea a Copenhagen ed è dotato di una mezza carrozza con appendibici per una ventina di posti metà dei quali occupati dai mezzi di ciclisti tedeschi che giravano per il centro Europa. In realtà tanto per far piovere sul bagnato anche sul CISALPINO da Milano a Basilea c'erano alcune bici. Girando poi in treno per la Danimarca si vede che ogni convoglio ha lo spazio bici ogni 2 carrozze e con ciclisti che salgono e scendono ad ogni stazione grande e piccola.

La capitale

Ritorniamo alla capitale danese rispetto alla quale non ero preparato a quanto fosse sua bicycle-friendly e fosse letteralmente invasa da ciclisti e cicliste nelle più varie foggie e attività. Ci sono i bicitaxi sia in modello indiano che in modello Christiania che portano turisti a spasso per la città, ci sono mamme che portano i bambini (e anche i mariti) nel triciclo a carica anteriore, ci sono impiegati in gessato grigio, ragazze che pedalano a schiena



l'euronotte Aurora

diritta (non so come fanno) e similmodelle su tacchi vertiginosi, nonché infine i turisti che giravano sulle bici tutte rosse gratuite disponibili in diversi punti della città.

In somma tutte le specie ciclistiche sono presenti e abbondantemente rappresentate, sfrecciando a velocità incredibili sulle infinite corsie ciclabili diligentemente dipinte e riempite



Bicitaxi

di ruote leggere (e gambe leggiadre). Disciplinatamente in colonna ad aspettare il verde della lanterna semaforica loro dedicata, ma anche gelosi del loro spazio da non invadere da parte anche dei pedoni che rischiano grosso oltre a prendersi nomi intraducibili per me.

Le ciclabili danesi

Tecnicamente la ciclabilità copenaghenese si basa su corsie ciclabili monodirezionali a lato dello stesso senso di marcia di non meno di 2 metri di sezione, praticamente di tutte le strade urbane salvo l'isola pedonale dove è gradito scendere dalla bici. La segnaletica verticale non è molto evidente ma quella orizzontale è estesa e precisa con l'utilizzo del colore azzurro negli attraversamenti di arterie importanti.

Sembra proprio, almeno per me che non mi aspettavo tutto questo, che i ciclisti siano davvero i padroni della città e io sono rimasto un intero pomeriggio seduto inebriato da questo ruotare da tutte le parti e non mi sono curato minimamente di vedere la Sirenetta o il Palazzo Reale o la mitica Cristiania.



Eleganti in bici

La fluidità del sistema è forse la cosa che impressiona di più: un carosello inarrestabile e ordinato: wonderful Copenhagen per i ciclisti,

bellissime le danesi (le biciclette intendendo!), andateci.

Claudio Pedroni



Papà dinamici

14 ottobre 2007

VILLE E GIARDINI

**Villa Spalletti
a S. Donnino
di Casalgrande**



Il ritrovo è davanti alla sede alle 8:45. Raggiungeremo Villa Spalletti, immersa nel più grande parco privato dell'Emilia Romagna, dopo avere percorso una facile pedalata su strade poco trafficate.

Rientreremo a Reggio intorno alle 13 dopo avere percorso circa 40 km.

Prenotazioni: Gianfranco 328 1850980



FESTA DEL CICLISTA URBANO

11 novembre 2007



La grigliata del 2006

Anche quest'anno "La collina" ci ospiterà per il pranzo, ci troveremo in sede alle 10 per chi vorrà venire in bicicletta o direttamente alla Collina per gli altri.

Prenotazioni: Loretta 347 9105101

Sostieni TUTTINBICI!

Per **Associarsi a TUTTINBICI** Associazione FIAB di Reggio Emilia è possibile:

- > passare dalla nostra sede il venerdì dalle 21,00 alle 23,00
- > effettuare un versamento sul c c p n° 12772422 intestato a TUTTINBICI Associazione FIAB di Reggio Emilia
- > effettuare un bonifico bancario sul c/c n°1889 ABI 05437 CAB 12814 CINP c/o BIPOP-CARRIRE Agenzia di Città n° 8 intestato a TUTTINBICI

In questi ultimi due casi è importante ricordarsi di indicare le proprie generalità e la causale del versamento (nuovo socio/rinnovo che possono essere comunicati anche attraverso il sito internet)

Gli associati usufruiscono di:

1. un'assicurazione RCT che copre 24 ore su 24 per i danni provocati in bici a terzi (*)
2. diritto di partecipare alle nostre gite
3. della nostra itineroteca
4. del nostro notiziario
5. del notiziario Fiab
6. di agevolazioni nei negozi convenzionati di Reggio e Provincia.

La quota associativa per il 2007 è di:

- Euro 25,00 **socio sostenitore**
- Euro 15,00 **socio ordinario**
- Euro 10,00 **socio familiare di altro socio**
- Euro 5,00 **socio giovane (fino a 14 anni)**

(*) Purtroppo utilizzando la bicicletta nel traffico può accadere di causare danni a cose o persone che si è tenuti a risarcire per responsabilità civile. In questa malaugurata evenienza i soci di Tuttinbici possono usufruire di una copertura assicurativa con un massimale di 2 milioni di euro di indennizzo per sinistro.

La classica d'inverno

Il ritrovo è
intorno alle 9:15
a Rivalta,
l'arrivo è Casina alle ...
dipende dalle vostre gambe!

26 DICEMBRE 2007

Sede: 0522 303247