

# RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



## AL VOTO IN BICI

**ELEZIONI COMUNALI 2017**  
COSA PENSANO DELLA BICICLETTA  
GLI SCHIERAMENTI IN CAMPO

**CICLOTURISMO**  
VIAGGIARE CON LA PIEGHEVOLE

**TALENTI EXTRABICI**  
GIOVANNI LUGOBONI

**FRANCO CACCIATORI**  
IN VETTA CON LA GRAZIELLA

**TUTORIAL BICI**  
L'USCITA DAL LETARGO

**CICLOINVERNALE**  
NON SARÀ UN PO' DI FREDDO  
A FERMARCI

<b>3</b>	<b>IL PUNTO</b> 2012-2017 cinque anni "veloci"	<b>14</b>	<b>CICLOFFICINA</b> Uscita dal letargo	<b>26</b>	<b>AMARCORD</b> Bruno Meneghini: il socio meno giovane
	<b>AL VOTO IN BICI</b>		<b>CIBO DA VIAGGIO</b> Un salame di cioccolato (per gli altri)	<b>28</b>	<b>LUPO IN BICI</b> Ai muri noi preferiamo i ponti!
<b>4</b>	Davoli	<b>16</b>			
<b>5</b>	Salemi   Casali	<b>17</b>	<b>ENIGMISTICA</b>		<b>CULTURA</b> Infanzia ciclistica
<b>6</b>	Gennari   Bertuccio		<b>BASSA IN BICI</b> "Lavoroinbici" di Legnago	<b>29</b>	
<b>7</b>	Tosato   Sboarina	<b>18</b>		<b>30</b>	<b>AMBIENTE</b> A chi giova ridurre il Parco della Lessinia
	<b>CICLOTURISMO</b> Piccole bici per grandi viaggi		<b>RACCONTI DI VIAGGIO</b> Ciclovacanza Alpe/Adria		<b>ADB ROVIGO</b> FIAB d'inverno non va in letargo
<b>8</b>		<b>19</b>		<b>31</b>	
	<b>TALENTI EXTRA BICI</b> Verona, il mosaico della storia	<b>22</b>	<b>BICI E ARTE</b> Menestrelli in bici	<b>32</b>	<b>EL CANTON</b> Le maxi automobili
<b>10</b>					
	<b>INTERVISTA</b> A spasso con Graziella	<b>24</b>			
<b>12</b>					



### Indirizzo e orari

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

Ciclofficina - Venerdì: ore 16.30-19.00

### Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta-Onlus, come?

- Vieni in sede: Piazza S.Spirito, 13 oppure
- Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:
  - ♦ cc postale n.11560372 intestato a RUOTALIBERA Piazza S.Spirito, 13 - 37122 Verona
  - ♦ c/c bancario intestato a FIAB Verona - Amici della Bicicletta ONLUS c/o Unicredit Banca SpA Ag. Piazza Erbe -VR - cod. IBAN: IT83 M 02008 11710 000040099139
  - ♦ c/c bancario intestato a FIAB Verona - Amici della Bicicletta ONLUS c/o Banca Popolare di Verona - Ag. Piazza Erbe - VR cod. IBAN: IT83 O 05034 11703 000000037232

### Quote associative 2016

Socio ordinario (con abbonamento a Ruotalibera e rivista BC)	€ 25
Socio familiare*	€ 10
Socio Giovane** (con abbonamento Ruotalibera)	€ 10
Socio sostenitore (con abbonamento a Ruotalibera e rivista BC)	€ 35
Famiglia da 4 persone (1 ordinario e 3 familiari)	€ 50
Famiglia da 5 persone (1 ordinario e 4 familiari)	€ 55

\*chi ha già un familiare convivente iscritto.

\*\* chi non ha ancora compiuto 25 anni

La quota comprende L'ASSICURAZIONE RC DEL CICLISTA  
che copre i danni eventualmente causati andando in bicicletta nelle 24 ore.

**DIRETTORE RESPONSABILE:**  
Elena Chemello.

**Redazione:**  
Michele Marcolongo,  
Bepo Merlin, Francesca Gonzato, Anna Berra,  
Fernando Da Re, Luciano Lorini,  
Valeria Rigotti, Rosanna Piasenti.

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

**Hanno collaborato:**  
Marco Tosi, Laura Grillo, Federico Girardi,  
Paolo Pigozzi, Luigia Pignatti, Corrado Marastoni,  
Laura Costantini, Paolo Pasetto, Alberto Bonfante,  
Donatella Miotto, Alberto Bottacini, Gianni Borgo,  
Alberto Ballestriero, Cinzia Malin.

**Stampa:**  
CIERRE Grafica s.c. a r.l.  
Caselle di Sommacampagna - Verona  
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985  
**Tiratura 4.500 copie**  
**Stampato su carta ecologica T.C.F.**  
**(sbiancata senza l'uso di cloro)**

**Editore:**  
"FIAB Verona - ONLUS"  
Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona  
Tel./Fax: 045 8004443  
internet: <http://www.fiabverona.it>  
e-mail: [sede@fiabverona.it](mailto:sede@fiabverona.it)



## 2012-2017 cinque anni “veloci”

Il tempo passa veloce, ecco un bel luogo comune! Eppure proprio così è andata: cinque anni sono passati veloci ed ora è tempo di rinnovamento. Per la prima volta da quando FIAB Verona è nata avremo un presidente e, mi auguro anche un direttivo, più giovane del precedente. Mi sembra una ottima cosa: la vecchia guardia ci mette l'esperienza e, non dimentichiamolo, molto del proprio tempo libero, la nuova l'entusiasmo e una visione probabilmente più moderna dell'associazione.

In questi cinque anni qualche socio l'abbiamo perso ma non dimentichiamo che solo Milano si avvicina ai nostri numeri. Brescia la terza associazione FIAB in Italia ha circa un terzo dei nostri soci. Siamo e restiamo un punto di riferimento e lo si vede dal numero e dalla qualità degli eventi che ogni anno mettiamo in piedi.

Abbiamo una bellissima sede, ora anche multimediale, con lo spazio per la ciclofficina: sta solo a noi usarla al meglio. Il servizio di registrazione e punzonatura biciclette avviato sei mesi fa procede bene con un doppio vantaggio per noi. Per primo nella nostra sede arrivano molti ciclisti non soci che così ci conoscono, apprezzano il nostro lavoro, in più qualcuno esce anche con la tessera! L'altro vantaggio è che il servizio è svolto da un gruppo di ragazzi e questa “insolita allegra presenza” è segnale di speranza per un ricambio.

A livello cittadino purtroppo non posso dire che le cose siano migliorate molto. Abbiamo conosciuto nell'amministrazione persone volenterose, normalizzato i rapporti con le istituzioni, non cercando lo scontro continuo, anche se qualche volta verrebbe voglia di dissotterrare “l'ascia di guerra”! Nonostante tutto questo sforzo il tema mobilità ciclistica è e resta questione assai marginale per l'intero apparato comunale che sembra incapace di comprenderne l'importanza. Non dimentichiamo però che il consiglio comunale è espressione di un voto democratico quindi evidentemente la maggioranza dei veronesi vuole ostinatamente muoversi in automobile, incapace di concepire un'alternativa. Quindi il problema di base da affrontare è culturale.

Diverso il discorso sul cicloturismo che invece ha visto un notevole sviluppo sia come infrastrutture che come utenti. Molta strada è ancora da percorrere ma direi che negli ultimi 15 anni partendo quasi da zero gli sviluppi sia in Provincia che in Regione sono stati notevolissimi. Restano delle incomprensibili carenze, per esempio sull'argine sinistro dell'Adige a sud di Verona nemmeno una indicazione, un cartello! Un bellissimo percorso panoramico, asfaltato, sicuro perfettamente ignorato dalle varie amministrazioni.

Per concludere con una nota personale, come sapete nel 2011 appena entrato in direttivo, mi sono trovato all'improvviso prescelto a gestire una associazione complessa come la nostra senza la minima esperienza né preparazione. Ho accettato volentieri la sfida, affrontare cose che non so fare ha per me un fascino particolare. Posso dire che ho trovato una “macchina organizzativa” ben funzionante, certo si può sempre fare di meglio ma non buttiamoci giù, nel complesso andiamo molto bene. Certo, se ci fosse qualche “new entry” fra i volontari non guasterebbe, questo lo dico da cinque anni ed è l'ultima volta che vi invito a farlo: non siate timidi, fra i volontari c'è spazio (e soddisfazioni) per tutti.

Io “speriamo che me la sia cavata”, il successore sappiamo già che se la caverà egregiamente. ●





**Ansel Davoli consigliere incaricato allo sviluppo delle piste ciclabili**

# PERMETTE 5 DOMANDE?

a cura di **Michele Marcolongo**

## Gli schieramenti in campo alle elezioni comunali

**G**li ultimi dati ufficiali disponibili (2004?) ci dicono che nella nostra città il 56% degli spostamenti quotidiani avviene in auto, mentre autobus e bici pesano per un 8-9% ciascuno. Che situazione lasciate, migliore o peggiore?

Per quanto mi risulta il Comune di Verona non dispone di rilevazioni aggiornate, posso dunque rispondere a sensazione, e la mia sensazione mi dice che poco è cambiato.

Uno dei temi importanti però è proprio questo... mancano dei dispositivi elettronici e automatici per la rilevazione precisa e puntuale del traffico cittadino, senza i quali non è possibile costruire dei piani urbani di mobilità con ipotesi sensate e obiettivi oggettivi. Con rammarico affermo

che per vari motivi non sono riuscito a farli acquistare all'Amministrazione e le ragioni non riguardano solo la poca sensibilità della politica...

**“Non è possibile migliorare davvero la mobilità sostenibile senza disincentivare pesantemente il traffico privato”. Secondo Lei questa affermazione è vera o falsa?**

Falsa. La disincentivazione “forzata” del traffico privato rischia a lungo termine di non portare all’obiettivo desiderato. E’ invece necessario fornire al cittadino una valida alternativa, che sia più economica, più sostenibile ed efficiente in termini temporali. In larga scala serve rafforzare il trasporto pubblico locale e il trasporto intermodale per mettere nelle condizioni (mediante parcheggi scambiatori ma non solo) di sfruttare diversi mezzi di trasporto per un unico tragitto casa-lavoro o casa-scuola. In scala ridotta serve potenziare il tessuto di piste ciclo-pedonali e allargare sensibilmente le zone ZTL, evitando però di creare scompensi alle varie categorie. Con queste premesse il traffico privato calerebbe naturalmente, a favore delle soluzioni sopra citate.

**Quali sono stati gli interventi più significativi sulla mobilità cittadina e quali effetti hanno avuto sulla mobilità ciclistica?**

La nascita del Verona Bike Sharing ha influito positivamente sulla mobilità ciclistica, registrando di anno in anno trend sempre positivi. Il progetto del Filobus, che si concluderà fra 3 anni, è partito e, nel silenzio generale, già vari cantieri sono stati aperti. Trattandosi di quasi 24 km di percorso dedicato non è difficile immaginarsi la misura dell’impatto positivo. Il progetto della ciclabile “Chievo-Saval-Centro Storico” sulla carta ha già preso forma e sarà inserito nella prossima variazione a bilancio (entro marzo) per poter andare in gara entro maggio. Il progetto della ciclabile “Ospedale di Borgo Trento-Ponte Pietra” in parte è in esecuzione in lungadige San Giorgio, in parte è in attesa della variazione a bilancio per la tratta di viale N. Bixio. Dobbiamo dunque aspettare ancora qualche mese per poter godere dei positivi effetti di queste opere sulla ciclabilità urbana.

**Col senno del poi: cosa rivederebbe delle scelte amministrative in tema di mobilità e ciclabilità?**

Forse l’attuale Amministrazione si è concentrata molto su temi di priorità assoluta come il Filobus e il Traforo trascurando il resto, ma garantisco che molto è stato fatto. Con i vincoli imposti dal Patto di Stabilità non è facile trovare le

necessarie risorse umane ed economiche. Detto questo, un mio grande rammarico è di non essere riuscito ad implementare la redazione del PUMS, senza il quale ritengo difficile per qualsiasi Amministrazione pianificare una mobilità rispondente alle quotidiane esigenze della cittadinanza di Verona e della provincia. Ciò che rivedrei sicuramente, oltre a stanziare qualche soldo in più per nuove opere, è la pianificazione degli investimenti per la manutenzione ordinaria e straordinaria dell’esistente. Troppe richieste sono ancora pendenti e questo non ce lo possiamo permettere.

**Se si ricandida, quale sarà la Sua nuova proposta programmatica in tema di mobilità e ciclabilità?**

Se mi dovessi ricandidare proporrei da subito 4 cose: redazione del Pums; istituzione dell’Ufficio Biciclette (attualmente in Comune non esiste nessuna risorsa totalmente dedicata alla ciclabilità, ce ne vorrebbero almeno due); stanziamento di 1 milione all’anno per 5 anni per progetti legati alla ciclabilità; sponsorizzazione delle piste ciclabili col cui ricavato finanziare altri progetti dedicati alla ciclabilità (vi è già un studio in essere, la difficoltà sta nell’individuare il corretto quadro normativo).

**là bici e...**  
www.labiciverona.it

prenota il tuo Test ECO BIKE

**BOSCH**

San Massimo VERONA | Via San Lucillo, 18 | Tel. 045 8904249

- Vendita
- Riparazione
- Ricambi
- Abbigliamento
- Calzature
- Usato garantito



**Orietta Salemi,**  
**segretaria cittadina Pd Verona**

## Domande

- 1)** Gli ultimi dati ufficiali disponibili (2004?) ci dicono che a Verona il 56% degli spostamenti quotidiani avviene in auto, bici ed autobus pesano per un 8-9%. Le sembra un modello di mobilità accettabile o cambierebbe qualcosa?
- 2)** "Non è possibile migliorare davvero la mobilità sostenibile senza disincentivare pesantemente il traffico privato". Secondo Lei questa affermazione è vera o falsa?
- 3)** Quali interventi prevedete sulla mobilità cittadina?
- 4)** In questa materia quali saranno le priorità nei primi "100 giorni"? Rivediamoci ad ottobre per un confronto.
- 5)** Se otterrete la fiducia dei veronesi, pedalerà con noi per sperimentare di persona le difficoltà dei ciclisti veronesi?



**Stefano Casali, candidato sindaco di Verona Domani**

1) Se vogliamo che Verona sia a pieno titolo una città smart, europea e attrattiva bisogna procedere a un'inversione di tendenza nelle politiche della mobilità. Concretamente penso a esempi urbani come la tedesca Munster, per certi aspetti simile a Verona, dove il 40% delle persone si muove in bicicletta, ma per non andare troppo distanti, vogliamo che Verona sia almeno all'altezza di realtà come Bolzano, Ferrara, Treviso, Pesaro in cui un quarto della popolazione si sposta in bicicletta. Un primo obiettivo è arrivare almeno a raddoppiare in un triennio il nostro imbarazzante 9% in bicicletta.

2) Penso sia proprio così, tuttavia ritengo che il traffico privato vada disincentivato con intelligenza. Bisogna renderlo meno competitivo rispetto alla mobilità sostenibile e questo si realizza attraverso un piano infrastrutturale a lungo termine che sviluppi l'intermodalità (bici+tram; bici+treno) indispensabile in una città universitaria e turistica come la nostra. Verona non presenta distanze tali da impedire l'integrazione del bike sharing con parcheggi scambiatori nella corona adiacente al cuore urbano. In questa ottica di sistema interventi sperimentali come bonus per l'acquisto di bici pieghevoli, agevolazioni per chi si reca al lavoro in bicicletta o tariffazione unica posto auto + bike sharing rientrano a pieno titolo in una strategia di sviluppo della mobilità urbana.

3) Obiettivi concreti e a medio termine sono il sistema integrato di TPL, con particolare attenzione al ripristino di linee ferroviarie (si pensi alla Verona-Mantova), la conclusione dell'iter del filobus, l'implementazione del servizio car e bike sharing, il potenziamento dell'attività del trasporto pubblico (con possibilità di carico della bici sulle vetture). Va completato il sistema di parcheggi esterni alle mura serviti da bus navette, ripensata la gestione della ZTL mentre la modalità di parcheggio deve prevedere tariffazioni sempre più alte man mano che ci si approssima al centro urbano.

4) Nei primi cento giorni dovremo dare il via al Piano urbano della mobilità e commissionare da subito un Master Plan per le biciclette. Sarà dunque importante garantire piena operatività all'Ufficio Biciclette del Comune. Dalla diagnosi si passerà alla terapia, che dovrà essere indolore ed efficace per tutti. Mi piacerebbe, poi, che una Giunta a governo PD promuovesse incentivi per l'acquisto di ebike (le bici con pedalata assistita). In cento giorni andranno anche individuati i fondi necessari per sostenere la strategia di interventi nella realistica consapevolezza che non si potrà fare tutto subito. C'è una disponibilità di fondi UE tutta da esplorare e percorrere.

5) Io prediligo da sempre gli spostamenti in bicicletta, di certo pedalerò molto volentieri anche con voi

1) Credo che tutte le città moderne debbano procedere nel percorso urbanistico di valorizzazione dei centri storici, attuando la massima chiusura del traffico. Tale scelta soprattutto in città dalla straordinaria storia come Verona può offrire opportunità e processi di crescita economica sviluppando attività turistiche e caratteristiche della tradizione cittadina. Tale politica può sicuramente incentivare l'uso della bicicletta ma ciò non basta, servono piste ciclabili e comunque un sistema viabilistico che renda sicuro l'uso delle biciclette.

2) Credo che si debba attuare una politica di chiusura al traffico nelle zone storiche e di pregio artistico della città e ciò può contribuire a disincentivare l'uso delle auto private, ma in realtà credo che i risultati migliori si possano ottenere diffondendo la cultura della mobilità sostenibile e ciò partendo dalle scuole.

3) Per la mobilità ciclistica si devono in primis mantenere strade sicure, sviluppando il più possibile corsie e spazi dedicati e sicuri. Se un ciclista potenziale non si sente sicuro eviterà di muoversi con tale mezzo. Mancano poi rastrelliere e ciò è segno che non si è ancora diffusa una volontà politica di valorizzazione e incentivazione di tale mezzo di mobilità.

4) Il trasporto pubblico dev'essere efficiente, puntuale e pulito. Sono a favore dei tornelli e comunque del pagamento del biglietto al conducente sui mezzi pubblici così come avviene in quasi tutto il mondo, per quanto riguarda la sicurezza stradale si deve incentivare il controllo ed il monitoraggio dei luoghi sensibili e ad alto traffico con telecamere e presenza di polizia municipale. Inoltre le ditte che fanno manutenzione delle strade dovranno garantire la buona esecuzione delle opere.

5) Sarò e sono sicuramente disponibile a pedalare con voi.



**Alessandro Gennari,**  
candidato Sindaco del  
Movimento Cinque Stelle

## Domande

- 1) Gli ultimi dati ufficiali disponibili (2004?) ci dicono che a Verona il 56% degli spostamenti quotidiani avviene in auto, bici ed autobus pesano per un 8-9%. Le sembra un modello di mobilità accettabile o cambierebbe qualcosa?
- 2) "Non è possibile migliorare davvero la mobilità sostenibile senza disincentivare pesantemente il traffico privato". Secondo Lei questa affermazione è vera o falsa?
- 3) Quali interventi prevedete sulla mobilità cittadina?
- 4) In questa materia quali saranno le priorità nei primi "100 giorni"? Rivediamoci ad ottobre per un confronto.
- 5) Se otterrete la fiducia dei veronesi, pedalerà con noi per sperimentare di persona le difficoltà dei ciclisti veronesi?



**Michele Bertucco candidato**  
sindaco della sinistra e civici

1) L'obiettivo realizzabile in 10-15 anni di amministrazione è 25% auto, 30% bicicletta, rimanente mezzi collettivi e piedi. Il sistema attuale è completamente da cambiare a partire dagli investimenti infrastrutturali in mobilità sostenibile.

2) Penso sia vera ma più che altro si tratta di incentivare pesantemente la mobilità sostenibile, renderla attraente e vantaggiosa in termini di tempo medio di percorrenza e di costi pro capite.

Cambiare anche l'idea di andare in bicicletta, basti guardare come l'Arena di ieri ha messo in prima pagina un titolo sulla povertà in aumento con associata una foto di una famiglia in bicicletta, messaggio sbagliatissimo.

3) Bisogna invertire il paradigma delle scelte strategiche sul territorio, quindi urbanistica e investimenti.

Al primo posto mobilità pedonale, poi quella ciclabile, poi trasporto collettivo, poi auto condivisa e per ultima l'auto privata.

Senza sottovalutare il trasporto merci prevalentemente in centro che va riorganizzato (il city logistic può essere migliorato)

4) Premetto che rifiutiamo la logica dei 100 giorni, la mobilità a Verona ha bisogno di un piano a lungo termine che modifichi radicalmente le priorità di investimento. Teniamo conto che il Piano Generale del traffico Urbano è del 1998 e non è mai stato redatto un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Quindi bisogna intervenire subito sulla programmazione della mobilità e non inseguire le emergenze con la creazione di nuove strade.

Per mettere subito in campo delle azioni è necessario mettere a norma le ciclabili esistenti e metterle in rete dove mancano i collegamenti; ridisegnare le rotte degli autobus circolanti in modo da ottimizzarne l'utilizzo; rivedere il piano della sosta, disincentivando la mobilità interquartierale; proteggere gli attraversamenti pedonali, abbattere le barriere architettoniche in tutta la città; sostenere le azioni a favore dell'auto condivisa; rivedere il city logistic; espandere la ztl; aumentare le zone 30

5) Certo, già lo faccio, anche se a Verona andare in bicicletta è un atto eroico, dobbiamo farlo diventare un gesto normale.

1) Questo modello di mobilità non è accettabile. Il mio impegno sarà quello di favorire il trasporto pubblico, la mobilità ciclabile e di estendere la pedonalizzazione nella città. Bisogna creare percorsi protetti per favorire i percorsi casa-scuola rendendo autonomi i ragazzi nei loro spostamenti.

Per la bici e il trasporto pubblico l'obiettivo è di arrivare almeno al 20% degli spostamenti.

2) E' falsa quando viene utilizzata per giustificare l'immobilismo amministrativo, nessun tipo di intervento, nessuna azione rivolta a modificare le abitudini dei cittadini, sottendendo che non ce lo possiamo permettere.

Invece abbiamo bisogno di forte cambiamento e l'esperienza delle città europee dove l'utilizzo della bici e del trasporto pubblico supera largamente l'uso del mezzo privato ci dimostra che è possibile farlo.

3) L'approvazione in tempi brevi di tutti i piani della mobilità previsti dalla legge: Piano Generale del Traffico Urbano, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Nell'ambito di questa programmazione il Piano della Mobilità Ciclabile (Biciplan) avrà un ruolo prioritario anche per migliorare la salute dei nostri cittadini e per ridurre l'inquinamento della nostra città.

4) La messa in sicurezza delle strade per evitare i tanti incidenti che coinvolgono gli utenti deboli della strada (ciclisti e pedoni). Il completamento delle piste ciclabili che oggi non portano da nessuna parte e l'interconnessione ciclabile dei quartieri di Verona.

La creazione di una piazza pedonale e l'ampliamento delle aree verdi in ogni quartiere della città.

5) Come ho già fatto in passato sono pronto a pedalare con voi per risolvere i problemi dei ciclisti, veronesi e non.





**Paolo Tosato, candidato Sindaco della Lega Nord**

## Domande

- 1)** Gli ultimi dati ufficiali disponibili (2004?) ci dicono che a Verona il 56% degli spostamenti quotidiani avviene in auto, bici ed autobus pesano per un 8-9%. Le sembra un modello di mobilità accettabile o cambierebbe qualcosa?
- 2)** “Non è possibile migliorare davvero la mobilità sostenibile senza disincentivare pesantemente il traffico privato”. Secondo Lei questa affermazione è vera o falsa?
- 3)** Quali interventi prevedete sulla mobilità cittadina?
- 4)** In questa materia quali saranno le priorità nei primi “100 giorni”? Rivediamoci ad ottobre per un confronto.
- 5)** Se otterrete la fiducia dei veronesi, pedalerà con noi per sperimentare di persona le difficoltà dei ciclisti veronesi?



**Federico Sboarina, Presidente Associazione Battiti per Verona**

1) I dati della “mobilità” nella nostra città non sono in linea né con la gran parte delle città europee né con quelli di aree territoriali a noi vicine. È necessario migliorare il servizio di trasporto pubblico utilizzando al meglio le sempre minori risorse economiche a disposizione degli enti locali. La realizzazione del filobus rappresenterà in tal senso la sfida principale della futura Giunta che dovrà armonizzarne il percorso con quello degli autobus tradizionali. Sarà inoltre necessario realizzare una rete di piste e percorsi ciclabili diffusi e ramificati, risolvendo le criticità esistenti. Nella recente riqualificazione di alcune importanti arterie stradali si è persa l'occasione di prevedere la realizzazione di piste ciclabili, nonostante ve ne sarebbe stato il modo e l'opportunità. È accaduto in Zai, in via Unità d'Italia e in altre situazioni analoghe.

2) Certo che è possibile ma ci vuole coraggio. Il coraggio di impegnarsi a cambiare le cattive abitudini dei veronesi anche a scapito di iniziali malumori dei cittadini. Ci vuole un'azione graduale ma altrettanto determinata. Aumentare le zone a traffico limitato in centro storico, istituire domeniche con drastiche limitazioni al traffico veicolare privato, soprattutto nella stagione invernale, sono scelte obbligate per combattere l'inquinamento e per educare i veronesi.

3) Vogliamo confrontarci da subito, nel primo mese di Amministrazione, con la Fiab per redigere insieme un adeguato piano della mobilità, fissando impegni precisi e una tabella di marcia entro la quale realizzarlo: fissare le priorità sia per quanto riguarda le opere stradali, sia per quanto riguarda le nuove regole della mobilità cittadina.

4) Avviare la stesura di un nuovo Piano del Traffico e della Mobilità. Sciogliere i nodi irrisolti del progetto “filobus”. Sarebbe un grave errore realizzare interventi invasivi e costosi su molte strade cittadine senza valutare l'opportunità di contemperare quegli accorgimenti progettuali che potrebbero rispondere anche alle aspettative e alle necessità di sicurezza di chi si muove in bicicletta.

5) Accetterò molto volentieri. Vorrei, inoltre, sfatare quei luoghi comuni secondo i quali solo o soprattutto un'amministrazione di sinistra possa essere sensibile alla tutela dei ciclisti, dell'ambiente, delle fonti di energia rinnovabili e della mobilità pubblica. Vorrei essere protagonista di un'Amministrazione per certi versi “rivoluzionaria” a Verona, che possa unire sensibilità anche molto diverse facendo in queste tesoro della mie esperienze passate e perché no anche dei miei errori.

1) In attesa di un dato più aggiornato è fin troppo banale dire che l'attuale situazione legata alla mobilità è da modificare in maniera sostanziale. Molto abbiamo in programma di cambiare. Aumentare in maniera sostanziale il trasporto pubblico, almeno raddoppiandolo, avrebbe dei benefici immediati anche sulla diminuzione dell'impiego dell'automobile.

2) Ritengo che questa affermazione sia parzialmente vera. Non può essere sempre un elemento punitivo che innesca un comportamento virtuoso. Va fatto un lavoro importante di sensibilizzazione sotto il profilo culturale per un miglioramento degli stili di vita. Serve poi garantire un'offerta di trasporto pubblico in termini di efficienza, rispetto dei tempi e copertura del territorio in grado di consigliare e rendere conveniente lasciare la propria macchina in garage per gli spostamenti casa/ scuola e casa/lavoro.

3) Nel nostro Programma sono indicate le linee strutturali di sviluppo sostenibile della città, tra le quali: parcheggi in ingresso alla città dalle principali direttrici di penetrazione collegati alle linee di trasporto pubblico; studi di fattibilità per la realizzazione di parcheggi sotterranei in area vallo città di Nimes; progressiva diminuzione del traffico veicolare aumentando i percorsi esclusivi per mezzi a basso impatto; sostituzione progressiva dei mezzi del trasporto pubblico urbano con mezzi a ridotte emissioni; miglioramento degli attuali percorsi e realizzazione di nuove piste ciclabili; potenziamento di bike, car e scooter sharing.

4) I 100 giorni sono una trappola mediatica che vale poco o nulla se si considerano i tempi tecnici di insediamento e il periodo estivo. Inoltre le scelte approvate con il bilancio di previsione dall'amministrazione uscente vincolano in maniera pressoché totalizzante l'amministrazione entrante. Meglio rivederci a gennaio del prossimo anno, quando potremo parlare concretamente di quali impegni del nostro programma avremo messo a bilancio.

5) Ne sono ben consapevole essendo questo un mezzo, assieme allo scooter, che uso con frequenza, ma sarò ben lieto di rinnovare con voi quest'esperienza.

# PICCOLE BICI PER GRANDI VIAGGI... di Marco Tosi e Laura Grillo

Ultimo giorno d'agosto 2016, siamo a Porquerrolles, una piccola isola con spiagge caraibiche nel sud della Francia in Provenza. Il profumo della macchia mediterranea, una natura incontaminata, i paesaggi sontuosi, le spiagge bianche, lo stridulo canto delle cicale, ci accompagnano lungo gli itinerari ciclopedonali e nelle soste della paradisiaca isola riservata a pedoni e ciclisti.

Venti giorni prima eravamo 1500 km a nord, con i nostri solari amici Laura e Paolo sulle ciclabili nella fresca e ventosa Textel, isola delle Frisone, in Olanda. Il paesaggio delle dune è grandioso. Attraversiamo la brughiera con l'erica fiorita fino al faro di De Cocksdorp a capo dell'isola, circondato da nordiche e lunghissime spiagge.

Sono due viaggi separati, nel primo siamo andati in costa Azzurra da Marsiglia a Nizza, un itinerario con varie deviazioni tra cui Porquerrolles, su ciclabili realizzate in vari tronconi, con altre tappe a Sainte Marguerite (Tolone), Cavalaire sur Mer e Frejus, per un totale di 400 km in bici. Il treno di andata e ritorno era il Thello. Da Milano arriva a Nizza in circa 4 ore e mezzo.

Nell'altro viaggio con Paolo e Laura, siamo andati a fare un tour di 700 km in bici nel nord Europa tra Parigi, Brussels, Amsterdam fino al parco nazionale De Hoge Veluwe e al Museo di Kröller-Müller, con altre tappe a Mechelen, Anversa, Berger op Zoom, Dordrecht, Gouda, Leida, Den Helder, Utrecht, Otterlo e alcune deviazioni come a Textel e ai molini di Kinderdijk. Aggiungeteci anche il tour di Parigi e di Bruxelles in bicicletta.

Il treno, un TGV, che ci ha portati a Parigi in circa sette ore, anche in questo tour europeo è partito da Milano. Per il ritorno invece abbiamo preso dei treni DB che ci hanno portato dall'Olanda a Verona in circa 12 ore. Anche per gli spostamenti non in bici abbiamo usato il treno come da Parigi a Brussels prendendo il Thalys che collega le due città in un'ora e mezzo.



Con il treno si parte e arriva nel centro delle città, e questo ci permette di vivere immediatamente la vacanza. Si può partire la mattina da casa in bici per arrivare in serata a Parigi. Rimontata la bici si comincia a pedalare sulle ciclabili parigine e questo ci regala una grande soddisfazione.

La bicicletta che permette di salire su questi treni è la pieghevole. La caratteristica principale delle pieghevoli è il loro meccanismo di piegatura, che varia a seconda dei modelli e delle varie marche. Ma la bici rimane una bici. Per il cicloturismo, la risposta in strada e il

confort di viaggio e la qualità dei materiali impiegati, passano in primo piano. Una pieghevole da cicloturismo è una bicicletta dotata dei confort necessari ad un lungo viaggio ed ha prestazioni e comodità pressoché identiche alle più "grandi" bici. In questi anni abbiamo percorso con queste bici alcune tra le ciclabili più belle d'Europa. Da Parigi a Mont Saint Michel (V40). Da Parigi a Dieppe e la Baia di Somme (Avenue Verte e la costa d'Alabastro). Le Fiandre (LF5). Le città anseatiche e l'isola di Rügen (EV10). Da Praga a Magdeburgo (EV7). Basilea e il giro dell'Alsazia (EV5 e altre).





Da Verona poi sono parecchi i percorsi che si possono sfruttare viaggiando con la bici pieghevole sul treno. Si può arrivare a Peschiera in treno, percorrere la ciclabile fino a Mantova e tornare da Mantova a Verona in treno. Oppure andare a Venezia e andare su ciclabile fino a Treviso tornando da Treviso a Verona in treno. E ancora andare a Brescia in treno e percorrere la ciclabile fino a Desenzano e qui riprendere il treno per Verona. Con la pieghevole non dobbiamo limitarci ai treni regionali con trasporto bici, possiamo salire su qualsiasi treno. La tenuta in strada delle pieghevoli da cicloturismo è ottima su asfalto, ma è buona anche su sterrato. Abbiamo percorso i pavè dell'isola di Rügen, lo sterrato sabbioso di Porquerrolles, lo sterrato sotto la pioggia tra Brussels e Lovanio. Discreta la risposta in salita grazie ai generosi cambi.

Anche per le borse non ci sono problemi, grazie ai portapacchi rialzati si possono montare le comuni borse posteriori da cicloturismo. Inoltre si possono montare la borsa anteriore e anche un'altra borsa posteriore. L'importante è non superare il peso massimo trasportabile raccomandato dal costruttore, di solito è 105 kg, ciclista compreso.

Se occorre con le bici pieghevoli si può tenere anche una buona andatura. Ci è capitato a Textel: arrivati al faro di De Cocksdorp, ci siamo accorti che eravamo distanti circa 4000 km dal Polo Nord ma soprattutto che eravamo a trenta chilometri dal traghetto e che questo sarebbe partito di lì ad un'ora e mezza. Alla media esatta dei venti km all'ora siamo arrivati al traghetto un minuto prima della partenza.

Il costo considerevole delle biciclette viene ammortizzato viaggiando nel tempo, grazie anche al fatto che queste bici si possono portare su tutti i treni, quindi anche i vari TGV, Thalys, Thello e Frece varie e regionali gratuitamente. Una bici tradizionale, invece, se ammessa, richiede un biglietto di 12€ per i viaggi internazionali e di 3,50€ per le tratte nazionali su treni regionali. Sul traghetto per Porquerrolles la nostra pieghevole è salita gratis anziché pagare 14,50€ come le altre bici!



Il viaggio con la pieghevole approfittando delle offerte sui treni può costare poco. Bastano 29 euro in II<sup>a</sup> con l'offerta SNCF per il TGV da Milano a Parigi. Il viaggio da Verona a Parigi con cambio a Milano in due, bici comprese, costa circa 90 euro se si prende in tempo l'offerta. Oppure 39 euro a persona con bici si pagano per arrivare a Monaco con DB. Quindi bisogna progettare il viaggio con alcuni mesi di anticipo.

Anche in Costa Azzurra ci si arriva, se si prendono le offerte in tempo, con una spesa di 15 euro per il treno da Milano a Nizza in seconda classe e 30 euro per la prima classe. Sempre da Milano, altra offerta interessante è il treno per Basilea, che con 19 euro in seconda e 49 in prima, arriva nella città svizzera in 4 ore e 40.

Il viaggio in treno rappresenta una meditata scelta non "auto centrica". Vivere e pedalare in nord Europa è una bella esperienza da ripetere. Il treno è il mezzo veloce e comodo per raggiungere le grandi ciclabili europee. La bicicletta pieghevole, per la facilità di piegatura e di posizionamento nel bagagliaio, si presta agevolmente a questo compito. ●

# VERONA, IL MOSAICO DELLA STORIA

di Rosanna Piasenti

**E** il secondo talento extra bici che incontriamo sulla nostra strada. È un posatore di tessere di mosaico Giovanni Lugoboni e il mosaico che va a comporre è il passato della nostra città, studiando negli archivi e incrociando i dati. Ex dirigente tecnico al Comune di Verona, scrittore, studioso e grande comunicatore di storia veronese, ha due caratteristiche: il rigore e la competenza dell'ingegnere.

“Spesso giro per la città e quando vedo un palazzo antico in corso di restauro, mi fermo a parlare con le maestranze: ci sono sempre spunti storici e artistici che emergono. Ciò testimonia come sia importante preservare il nostro patrimonio e quanto sia ricca Verona, città che l'Unesco ha decretato patrimonio dell'umanità”. Lo incontriamo nel suo studio a Parona tra i libri di storia e una preziosa raccolta di foto su palazzi della nostra città, piantine, studi, schizzi.

“Il mio amore per Verona è sempre esistito - ci spiega lo studioso - ed è stato alimentato e sviluppato dai racconti di mio padre e di mio nonno. Da ragazzo sognavo di scrivere un libro sulla storia di Verona; cosa che ho realizzato appena andato in pensione. Ho avuto anche la fortuna, come dirigente tecnico del Comune di Verona, di visitare ed interessarmi dei vari palazzi e delle costruzioni comunali veronesi”.

**Come Ingegnere quali sono le costruzioni antiche che ti affascinano?**

“Sono sempre stato affascinato dal grande Michele Sanmicheli, tra tutte le sue costruzioni progettate/realizzate ricordo: Cappella Pellegrini, Porta Nuova, Porta San Zeno e Porta Palio, il Lazzaretto, palazzo Lavezola-Pompei, villa Brenzoni-Guarienti, palazzo Canossa, palazzo Bevilacqua, Palazzo Honorj-Guastaverza, alcuni bastioni della città, cappella di Madonna di Campagna e altro ancora. Ma Verona è anche una città di ponti...”

Da sempre mi ha sempre impressionato quello di Castelvecchio, edificato da

Cangrande II in muratura nel basso Medioevo (tra il 1355 e il 1357), con una campata che allora risultava la più ampia in muratura costruita su un fiume in Europa; ma anche il ponte Pietra edificato dai Romani dopo il 49 a.C., il ponte Navi scaligero edificato da Cansignorio tra il 1373-78 e il ponte Nuovo tutto metallico ad unica campata, progettato dall'ingegnere Giovanni Biadego nel 1883, appellato dai Veronesi “la gabia dei osei”: entrambi oramai non più esistenti a Verona. Da sempre questi ponti suscitano la mia ammirazione”.



**Giovanni Lugoboni, classe 1946**

**C'è un giallo storico veronese che ti piacerebbe risolvere?**

“Come giallo veronese penso a quello della povera Isolina Canuti, sedotta e abbandonata incinta; è stata trovata dalle lavandare in Adige e fatta a pezzi dentro un sacco. Il processo a carico del suo amante, un ufficiale di Udine di stanza a Verona, non si è concluso con la condanna dell'ufficiale, che in seguito è stato fatto generale, ma con la condanna del giornalista veronese Mario Todeschini che ricercava la verità difendendo la vittima”.

**Un altro risvolto giallo riguarda il ponte Garibaldi...**

“E' vero. Le quattro belle statue che stavano sul ponte, fatto saltare dai Tedeschi, appellate dai “Veronesi “Statue dei strachi” dove sono

finite? Si trattava di personaggi scolpiti dallo scultore Ruperto Banterle, fratello del noto architetto Francesco Banterle (1886-1972) protagonista dell'architettura veronese tra le due guerre. Le statue nei periodi di magra dell'Adige si scorgevano nel letto del fiume, ma ora dove sono finite? La statua raffigurante l'Agricoltura, secondo voce del popolo, si troverebbe collocata nel parco di una villa in un paese della Valpolicella, mentre delle altre non si conosce la destinazione.”

**Cosa hai scoperto di recente a Verona?**

“È naturale che, da quando sono in pensione, occupandomi di Verona, della sua storia quasi a tempo pieno e tenendo conferenze presso l'Università comunale dell'Educazione Permanente, ogni tanto mi rendo conto o scopro qualcosa che non è mai stato riportato sui libri riguardanti Verona. Di seguito accenno ad alcune di esse.

a) Perché le mura di via Pallone sono appellate viscontee se non sono state costruite dal Visconti ma da Ezzelino III da Romano? b) Perché nelle mura di difesa “Viscontee” ci sono degli uffici comunali? c) Perché la pendenza dei camminamenti in pietra chiara sul ponte di Castelvecchio non sono da entrambi i lati paralleli alla sede stradale? Perché il Tempio Romano, dedicato a Giove Lustrale, che si trovava in via Diaz non era ne parallelo alle mura romane nè parallelo alla via Postumia, ma era “di traverso”? Ci saranno sempre molte cose da scoprire sul passato di Verona. Ad esempio, di recente è stata scoperta una parte della fondazione della Porta romana appellata Postumia o del Redentore; di recente è stata anche messa in luce una bellissima postierla (porta secondaria o minore) di epoca romana in via Leoncino”.

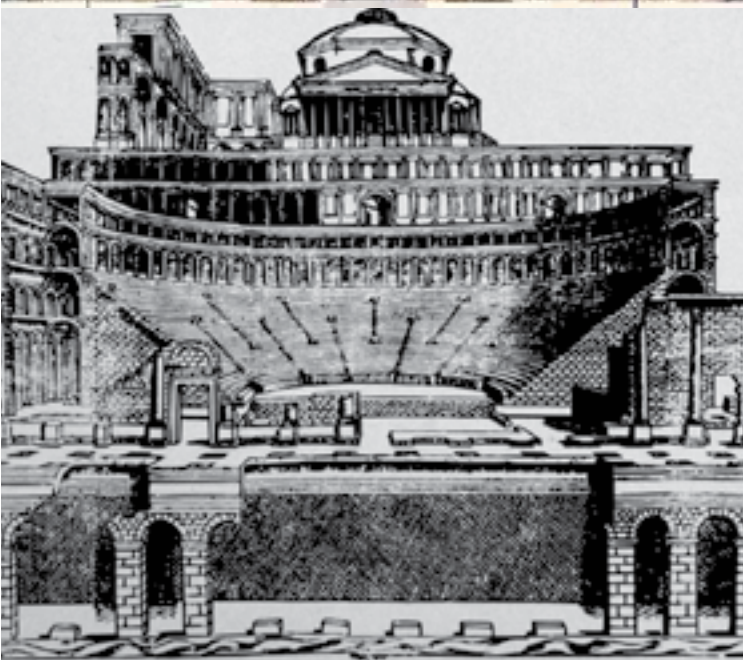
**Quali sono tuoi scorci preferiti?**

“Mi piace vedere Verona Romana dall'alto, coi suoi cardì e decumani. Spesso vado a Castel S. Pietro o al santuario della Madonna di Lourdes, resto lì ad ammirare i resti della città antica con l'ansa del fiume Adige che li incornicia”.

## I suoi libri su Verona e la sua attività in città

1° Verona e la sua Storia, 2° Biografie dei grandi Veronesi, 3° Dimore, Ville e Palazzi veronesi (in uscita). Tiene lezioni all'Università Comunale dell'Educazione Permanente, conferenze alla Fondazione Toniolo e presso altre associazioni culturali; per noi di Fiab Verona il Dottor Lugoboni è noto per le “ciclostoriche”, uscite in bicicletta a carattere storico e presentate in anteprima nelle serate invernali in sede.









## A SPASSO CON GRAZIELLA ..... di Bepo Merlin

E la moglie non è gelosa

**D**i lui si sono interessati giornali, radio e TV, locali e nazionali. Franco Cacciatori, giovane sessantenne, essendo nato nel 1956, è diventato famoso per le sue imprese ciclistiche, diciamo così, particolari e straordinarie. Insomma, per farla breve, da alcuni anni si sta scalando i principali passi alpini pedalando su una vecchia Graziella, modificata appositamente per le imprese.

No, non equivocate, nessun trucco come motorini nei mozzi o nelle canne (quelle della Graziella, ovviamente), anzi, Franco, uomo amante delle sfide a sé stesso, oltre ad aver legato al portapacchi una valigetta dove ripone il “carburante”, cioè cibarie varie che condivide con gli occasionali compagni di strada, in più occasioni ha appesantito il veicolo con dei manubri da culturista.

Insomma, avete capito che siamo di fronte ad un tipo un po', come dire..., un po'... va beh, insomma, un po' fuori dall'ordinario, come ne abbiamo anche nella nostra associazione.

E io, che fuori dall'ordinario lo sono dalla nascita, l'ho preso in simpatia fin da quando ho letto un articolo che parlava di lui sul quotidiano cittadino. Così mi ero riproposto di intervistarlo per Ruotalibera.

Un colpo di fortuna ha fatto sì che lo incontrassi davanti alla fontanella di Castagnè una domenica della scorsa estate, quando ancora potevo permettermi di andare in salita.

Quale migliore occasione per agganciarlo?

Detto fatto: foto ricordo e proposta di intervista, ben accolta. Arrivato a casa cerco il suo profilo facebook e, piano piano, lo ciruisco.

Ed eccoci qui, in un angolo nascosto della sede Fiab, in un venerdì affollato di gente per la marcatura delle biciclette, a parlare con Franco delle sue imprese.

Tra due entusiasti l'intervista prende la piega di una lunga chiacchierata tra amici.

Franco non si fa pregare e mi racconta con grande partecipazione e calore umano le sue imprese di cui, mi confida, tiene un diario accurato, fermandosi ogni volta che ne sente il desiderio, per annotare le sue “emozioni”. E la sera, tornato a casa, le riscrive in bella copia su un quaderno. Ma poi non ha cuore di buttare i biglietti della brutta copia. In questo è peggiore di me, che accumulo quasi tutto, ma non tutto.

Franco è un ex lavoratore del settore della stereofonia e accessori elettronici per auto, rimasto disoccupato, dopo un periodo di cassa integrazione, in un'età in cui trovare un nuovo impiego

è un'impresa frustrante. È in attesa di pensione, che, grazie alle recenti normative, vede ancora lontana.

Ma non tutto il male viene per nuocere. Franco, con il supporto della famiglia (la moglie e il figlio sono i suoi principali tifosi e accompagnatori), ha trovato nelle imprese compiute con la Graziella la forza per reagire alle avversità della vita.

Ma usare la Graziella al posto dell'amata bicicletta da corsa è stata una scelta di pura necessità.

Nell'estate del 2010 la sua SW lo lasciò a piedi e l'utilitaria di sua moglie non riusciva a contenere la bicicletta da corsa. Franco, appassionato di montagna, di bicicletta e di funghi, aveva deciso di approfittare delle ferie obbligate per farsi i quattro passi dolomitici della Sella Ronda in bicicletta. Chissà come, gli tornò alla mente la Graziella color oro che aveva in cantina, recuperata da una discarica. Una pieghevole entra in qualsiasi bagagliaio, per quanto piccolo.

Allora Franco si mette all'opera: pulisce e sistema la Graziella e cambia la ruota dentata posteriore, sostituendo quella da 18 denti con una da 20. Il rapporto diventa, così, più pedalabile.

Effettua, poi, una prova salendo alle Torricelle da Porta Vescovo. Soddisfatto del risultato, parte in macchina, assieme alla moglie Carla,

per Canazei. Da lì, con la sua Graziella, compie la prima impresa, scalando i quattro passi della Sella Ronda.

Tre giorni dopo, arriva la prima scalata allo Stelvio e da lì non si è più fermato. Bisognerebbe vederlo e sentirlo, mentre mi sciorina un lungo elenco di passi alpini scalati con la sua pieghevole e non una sola volta.

Lo Stelvio, ad esempio, l'ha scalato otto volte, di cui una andata e ritorno da Prato allo Stelvio a Bormio, in giornata, scalzo. "Però - dice Franco - quella volta è stata dura. Mentre risalivo da Bormio al passo mi presero i crampi alle gambe e, se non fosse stato per l'incitamento furioso di mio figlio, avrei anche potuto abbandonare l'impresa". E ti credi!

E via a elencare passi, mete, strade con salite sopra il 10%.

La Peri - Fosse? Fatta svariate volte. Le Torricelle? Un allenamento leggero. La Pissarotta? E sarebbe una salita?

A questo punto rimango ammutolito e lo lascio parlare a ruota libera. È un marziano, simpatico ma marziano. Io vado in crisi al primo cavalcavia e lui, con una Graziella senza cambio, si permette di superare, in salita, fior di amatori con biciclette da diecimila euro.

I professionisti no, con quelli chiacchiera volentieri. Mi racconta dei suoi incontri, specialmente sul Bondone, con Moser, Marino Basso, Garzelli, Simoni e Cunego alla Granfondo, ecc.

Provo sempre grande ammirazione per questi personaggi (ho anche altri amici come Franco) che cercano tutte le occasioni per superare qualche record. In verità, anche per i miei limiti fisici, io non cerco nessun record, ma capisco benissimo la volontà di superare sé stessi e la condivido.



**Segui Franco  
e le sue incredibili  
avventure**



**FRANCO CACCIATORI  
OFFICIAL**



**ANDREA CACCIATORI**

Quello che m'interessava di più di Franco, e continuo a ripeterglielo, è che con le sue imprese sempre più pazzesche (pedala con le infradito o scalzo, ascolta la radio a tutto volume mentre scala le montagne, gira con una bandiera italiana avvolta intorno al collo e appesantisce apposta la bici) sta dimostrando le grandi possibilità delle pieghevoli, per di più italiane, in un momento in cui vanno di moda le inglesi e le americane. Resto stupito che l'azienda produttrice della Graziella non abbia ancora pensato di utilizzare le imprese del nostro simpatico scalatore per una campagna promozionale. Tutto quello che gli hanno promesso è una Graziella nuova, con ben tre rapporti. A questo punto Franco non avrà più scuse. Non potrà più limitarsi a scalare la Sella Ronda, il Mortirolo, lo Stelvio e gli altri passi alpini. Mi sa che lo vedremo partire per l'Himalaya o per le Ande!



# USCITA DAL LETARGO..... di Federico Girardi

D'inverno nebbia, neve, sale e pioggia fanno sì che la sporcizia formi dei depositi su ingranaggi e ruote: i pattini dei freni slittano sui cerchi, i cambi diventano lenti, quando passiamo l'antifurto tra le ruote ci sporchiamo le mani, etc. Vediamo come eseguire una buona pulizia della bicicletta così da non farci cogliere impreparati dalla bella stagione.

## 1 RIMUOVERE LO SPORCO PIÙ GROSSOLANO



Con cacciavite



Con spazzola a pettine



Con Spray sgrassante



Con straccio passando tutta la catena

## 2 LAVARE

Con shampoo da macchina e una spazzola da bottiglie per raggiungere anche i punti più inaccessibili



## 3 RISCIACQUARE

Con spugna facendo scendere a pioggia l'acqua - **NB** è sconsigliato l'uso di pulitrici a pressione



## 4 PEDALARE

Qualche giro in garage o su un terreno non polveroso ci permette di scolare l'acqua del lavaggio, poi con un panno casa asciughiamo bene.

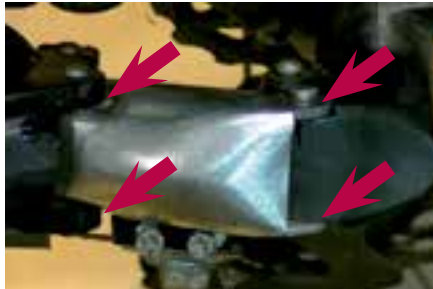
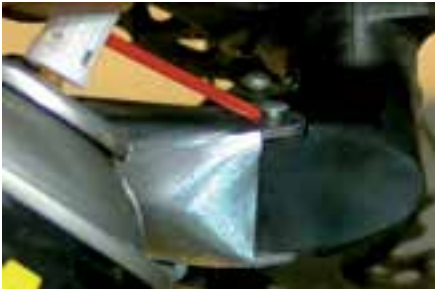




## 5 LUBRIFICARE

Ora che la bicicletta è pulita possiamo lubrificare con gli appositi prodotti

- Spray su tutti e quattro gli snodi dei cambi



- Lubrificante apposito su catena



- Snodi dei freni

*Il consiglio è quello di non eccedere con questi prodotti perché se è vero che un meccanismo funziona meglio se lubrificato è anche vero che troppo lubrificante attira ed intrappola lo sporco.*

## 6 CONTROLLO IN 10 MINUTI

Ora che la bicicletta è pulita e lubrificata possiamo eseguire un controllo...

- 1) Freni: regolati correttamente sono tirati al massimo quando la leva è quasi a metà corsa
- 2) Cavi e guaine: non devono essere rovinati
- 3) Serie sterzo: deve ruotare liberamente ; tenendo frenato e spingendo avanti ed indietro non si deve percepire nessun movimento
- 4) Cambi: devono poter salire e scendere sulle varie corone con agilità e precisione
- 5) Movimento centrale: impugnando le pedivelle dai pedali, cercate di muoverle lateralmente, in entrambi i sensi, non deve esserci gioco.
- 6) Sella: il sistema di fissaggio deve essere saldo





# Un salame di cioccolato (per gli altri)..... di Paolo Pigozzi

La bella stagione si fa sotto e le gite si allungano, proprio come le giornate (l'equinozio di primavera sarà il prossimo 20 marzo). È piacevole terminare la sgambata domenicale attorno ad un tavolo per una merenda veloce. Se ci avete pensato il giorno prima (questo dolce è più buono "riposato"), farete un figurone. Garantito. È tuttavia probabile che riuscirete ad assaggiarne solo le briciole. Noblesse oblige, ma ne avrete in cambio una solida gratitudine.

## INGREDIENTI

### PER CIRCA 15 FETTE

Biscotti secchi integrali	150 g
Cioccolato fondente (cacao 70%)	150 g
Nocciole	50 g
Latte d'avena o di riso o di soia	mezzo bicchiere
Olio di girasole spremuto a freddo	mezzo bicchiere
Sale	un pizzichino



## PREPARAZIONE

Sbriciolate grossolanamente i biscotti (usate le mani, oppure un mixer, un martello, una bottiglia di vetro...) e versateli in una ciotola. Aggiungete le nocciole tritate non troppo fini, un pizzico di sale e mescolate. Fate sciogliere il cioccolato a bagnomaria. Aiutatevi aggiungendo piccole quantità di latte vegetale. Quando il cioccolato è sciolto, versate nel cioccolato il latte rimanente e l'olio. Amalgamate con cura e infine versate il tutto sopra i biscotti. Mescolate bene in modo che tutti gli ingredienti siano perfettamente mischiati e quelli liquidi intridano quelli secchi. Stendete un foglio di carta forno e versatevi sopra il composto. Dategli una forma cilindrica plasmando il classico "salame". Chiudete le due estremità a mo' di caramella e riponete in frigorifero per almeno 3-4 ore, meglio se per tutta la giornata. Al ritorno dalla gita potrete tagliarlo a fette e offrirlo ai vostri golosi invitati.



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

**E**ccoci tornate a proporre questa rubrica, sperando di suscitare gradimento in voi lettori. Il 16 settembre scorso la pioggia non ci ha permesso di giocare alla *Caccia in bici* al Festival Tocati e così abbiamo rimandato tutte le prove all'anno prossimo. Ma ci restano ancora giochi da proporvi fino alla prossima *Caccia al tesoro in bici* del prossimo settembre!

Eccovi alcune delle indicazioni per arrivare ai luoghi delle 'prove' della Caccia degli scorsi anni: se non riuscite a venirne a capo, vi invito come sempre a fare un salto in bici in centro a Verona e risolverete agevolmente gli indovinelli. Dopo un secco, inquinato e freddo inverno, che ci ha portato però anche pioggia e neve, passato anche il carnevale, ecco arrivare la Primavera. Come dice il poeta: *se l'inverno arriva, la primavera (con le gite in bici) non può essere lontana. Allora: buon divertimento!*

..... di **Luigia Pignatti**

## 1- INDOVINATE CHI E' QUESTO PERSONAGGIO CHE SI INCONTRA PASSEGGIANDO IN CITTÀ:

“Gentili signori, a voi mi presento andando molto indietro nel tempo....  
Edificata per voler di Cansignorio ancora oggi sono per tutti un grande orgoglio: rappresento simbolicamente la città e sono formata da pezzi di diverse età, che della bella Verona raffigurano la storia e la persona.  
Mea Domina, appunto, mi hanno chiamata, perché così, nel medioevo, ogni nobildonna era appellata.  
Nel tempo Mea Domina in effetti si è poi contratto formando un solo nome, ma, attenzione, ... non di religioso significato.”

Soluzione 1: \_\_\_\_\_

## 2- INDOVINATE DOVE I CONCORRENTI HAN DOVUTO RECARSI PER TROVARE IL TESORO:

Per infine il TESORO trovare, dovete con circospezione andare da Colei alla quale si raccomandavano i migranti, come simbolo materno, al di sopra dei santi.  
Ma quella giusta SOTTO gli archi sta, fievolemente illuminata ...

Soluzione 2: \_\_\_\_\_

## 3- INDOVINATE IL NOME DELLA RIVENDITA DI CUI PARLA L'INDOVINELLO:

Lunghi erano i viaggi che gl'italiani intraprendevano in mare per una vita migliore cercare.  
Ma su quelle navi dove viaggiavano per tante settimane le condizioni di vita erano assai malsane.  
Da malattie ed epidemie venivano colpiti questi emigranti e spesso per mancanza di medicine i loro sogni erano infranti.  
Di questo vi ho voluto parlare perché una rivendita di medicinali dovrete trovare.  
Reca il nome di colei alla quale, fin dall'antichità, il popolo si rivolgeva con gran religiosità e che intercedeva per allontanare ogni avversità!

Soluzione 3: \_\_\_\_\_



**Tutti a terra i concorrenti di una squadra per formare alberi, vela e prua della nave composta con le bici (foto di: Luciano Morati)**

.....

Ecco la soluzione dei giochi del numero precedente: N. 1 ANEDDOTO CIPRATO: parole tratte da una canzone di Giannina Testa nel suo album del 2006. Titolo: RITUALS - TESTO: Eppure lo sapevamo anche noi l'odore delle sive, l'amaro del partire e una lingua da imparare in fretta prima della bicicletta. Il colore dell'offesa, un abitare magro che non diventa casa e l'onta del rifiuto, questo guardare mutolo.

Soluzioni di questo numero: sul prossimo numero di Ruotabibberati se però volete sapere subito se avete fatto giusto mandate le vostre risposte a: [luigiapignatti@virgilio.it](mailto:luigiapignatti@virgilio.it).

.....



# “LAVOROINBICI” DI LEGNAGO, IL BIKE-TO-WORK TRA BILANCIO E... RILANCIO .....

di **Corrado Marastoni**

Terminato il progetto pilota dello scorso autunno, Legnago si appresta a ripartire con l'incentivo per chi va a lavorare pedalando

“ Allora assessore, col Lavoroinbici lascia o raddoppia?”. A questa domanda in stile Mike Bongiorno, l'assessora alle politiche sociali Donatella Ramorino dopo un consulto con sindaco e colleghi di giunta pare si appresti a rispondere che raddoppia. Perlomeno è con questo spirito propositivo che lei ci parla nel suo ufficio in un martedì di metà febbraio, e la cosa ci fa piacere.

L'idea è infatti di avviare presto un nuovo ciclo del Lavoroinbici, se possibile già da marzo/aprile; e di farlo continuare fino all'esaurimento delle risorse dedicate. La forma sarà simile a quella già sperimentata (vedi Ruotalibera 150 per i dettagli), con uno snellimento delle pratiche d'iscrizione che si cercherà di portare interamente via web; ma contrariamente a quanto ci si augurava non si riuscirà ancora a coinvolgere le imprese chiedendo un cofinanziamento. Per il resto, la volontà sarebbe di dare più pubblicità all'iniziativa cercando di raggiungere persone che - a differenza dei primi partecipanti - ancora non usano la bici per gli spostamenti casa-lavoro.

Visto però che Donatella non era riuscita a organizzare un incontro con i partecipanti per capire com'è andata, abbiamo cercato di farlo noi nella seconda parte del nostro martedì legnaghese mandando un'email a quelli che avevano segnalato di essere disposti a parlarne: e, forse attratti anche dalla nostra promessa (mantenuta!) di offrire un aperitivo, all'appello hanno risposto Simonetta, Stefano, Francesco, Simone, Michela e Cristiana col marito Elio, tutti giovani legnaghese di età tra i 30 e i 50 anni molto motivati e dinamici che in un'atmosfera assai distesa, tra un calice di prosecco e una pizzetta hanno risposto alle nostre domande.

Le loro osservazioni, che abbiamo trasmesso al Comune, sono state concordi e interessanti. Tutti hanno insistito sullo snellire le procedure e sul fare una promozione più capillare (magari anche sui mezzi di trasporto pubblico) e tempestiva, dicendosi disponibili a essere contattati per fare da “testimonial”. Inoltre, per allargare la platea degli interessati hanno proposto di dare una quota più alta di incentivo al km, e di permettere due andate-ritorni giornaliere per chi torna a casa in pausa pranzo o per chi ha due lavori part-time diversi al mattino e al pomeriggio. A loro dire, poi, più di qualcuno dei loro conoscenti ha desistito a priori dal partecipare solo per il timore di avere problemi con l'app di rilevazione dell'itinerario: per venire incontro a queste perplessità, forse nell'incontro preliminare con i partecipanti si potrebbe dedicare una mezzora allo scaricare e configurare tutti assieme l'app passo dopo passo, alla presenza di un tecnico.

Altre condivisibili considerazioni sulla promozione dell'uso della bici nel legnaghese che sono uscite nell'incontro hanno riguardato l'attuale scarsità di rastrelliere sia come quantità che come qualità, e l'idea di sperimentare da subito un Bike-to-



School per i ragazzi delle superiori con le stesse modalità del Lavoroinbici, visto che a Legnago il pericolo da traffico caotico - uno degli ostacoli più classici per questo tipo di iniziative - è meno avvertito dalle famiglie.

Insomma, il Lavoroinbici di Legnago è sì partito un po' in sordina ma mostra anche un'incoraggiante volontà di miglioramento e ampi margini di sviluppo nel suo seguito, anche grazie ai contributi costruttivi di chi lo ha vissuto: continueremo a seguirlo e a stimolarne la crescita come una delle esperienze più originali e concrete d'incentivazione alla mobilità ciclistica nella nostra provincia, che ci auguriamo spinga altre realtà a emularne il modello. ●

## La macina



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

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

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



# CICLOVACANZA ALPE-ADRIA DALL'AUSTRIA AL MARE DI GRADO

di **Laura Costantini e Paolo Pasetto**

**A**lle prime luci dell'alba si arriva alla spicciolata al luogo prescelto per la partenza; un po' assonnati, ci si saluta, si caricano i bagagli e le bici e poi si parte, felici di ritrovare persone che magari non si vedevano da tempo: così è iniziata questa breve ma intensa ciclovacanza. Dopo alcune ore siamo in Carinzia, che viene definita la regione più soleggiata dell'Austria. Ci accoglie infatti una bellissima e calda giornata: scarichiamo le bici e ci sgranchiamo le gambe su un prato in riva al Millstaetter

See, vicino a Spittal, dove consumiamo il pranzo al sacco. A qualcuno verrebbe anche la voglia di tuffarsi nel lago, ma i numerosi cartelli di divieto presenti in questa sponda fanno desistere dal proposito. Dopo una pausa ristoratrice finalmente saliamo in sella alle nostre biciclette: direzione Villach, lungo la ciclabile della Drava, che qualcuno tra i "vecchi Adb" ricorderà come la prima ciclovacanza organizzata all'estero dalla nostra associazione nei primi anni '90 ed alla quale parteciparono più di 100 persone, che attraversarono allegramente il confine austriaco, seguiti dagli sguardi

stupiti della polizia frontiera. Ma ritorniamo a noi: come leggiamo dal prezioso pieghevole consegnatoci alla partenza dagli organizzatori, Villach, già nota in epoca romana, è la seconda città più importante della Carinzia. Il percorso di 40 Km, prevalentemente pianeggiante, si snoda lungo un buon tratto di sterrato, facilmente transitabile, in mezzo al verde. E fin da subito, grazie all'ambiente rilassante nel quale ci immergiamo, possiamo godere del piacere del viaggiare lento: nessuno stress per un'auto che possa sfrecciare accanto sfiorandoci, nessun rumore di traffico motorizzato, si può chiacchierare, scattare delle foto, magari anche fare una sosta per...una foratura! (a proposito, sempre voi "vecchi Adb", ricordate quante furono le forature in quella memorabile ciclovacanza? E soprattutto, chi forò ripetute volte perché era partito con un copertone assolutamente "sliso"?...!!!). La prima giornata in bici è una preparazione atletica di quella successiva, decisamente più impegnativa, non tanto per il dislivello, quanto per la lunghezza del percorso, di 90 Km. Appena usciti da Villach, possiamo ancora una volta apprezzare le scelte politiche in tema di mobilità sostenibile,





fatte dalle amministrazioni delle città austriache: attraversiamo il fiume Gail, affluente della Drava, su un ponte ciclabile il cui imponente arco arancione si specchia nell'acqua. Qualche strappo in salita, quindi passiamo il confine di stato di Coccau, grazioso paesino con i balconi delle case pieni di gerani multicolori, per raggiungere Tarvisio. All'altezza della deviazione della ciclabile che porta ai laghi di Fusine incrociamo un gruppo di ciclisti polacchi: tra amanti della bici è sempre un piacere salutarsi ed augurarsi un buon viaggio! Arriviamo quindi a Camporosso



e qui saliamo sulla cabinovia che ci condurrà a 1700m sul Monte Lussari. Da lassù, il panorama è davvero mozzafiato: nel cielo terso il nostro sguardo spazia a 360°, ammirando la catena delle Alpi Giulie. Tornati a valle, inforchiamo nuovamente le bici e percorriamo, lungo una dolce e costante discesa, la ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia, fino a Pontebba. Utili sono in questo tratto i frontalini che ci permettono di attraversare in sicurezza le numerose gallerie ferroviarie dismesse. Una sosta inaspettata e alquanto rilassante su un bel prato ci attende al bicigrill di Chiusaforte; ripartiti, attraversiamo luoghi che, durante la prima guerra mondiale, sono stati teatro di sanguinose battaglie, come quelle sul monte Canino, che scorgiamo in lontananza. Nel tardo pomeriggio giungiamo a Carnia: per non farci mancare nulla, ancora una volta i nostri prodi capigita hanno prenotato una cena luculliana indimenticabile: apprezziamo così prelibati piatti regionali (ma chi l'ha detto che in bici si smaltiscono i chili di troppo?). Lungo il percorso del terzo giorno, di 55 Km, passiamo per alcuni paesi che sono rimasti nella memoria collettiva per il tragico terremoto del 1976: Venzone, con il maestoso duomo medievale, faticosamente ricostruito, pietra su pietra, dai suoi abitanti; passeggiando tra le vie del centro storico, ci si immerge nel colore e nel profumo della lavanda. E poi Gemona, che ci accoglie con i grandi manifesti che l'amministrazione ha fatto affiggere per ringraziare e non dimenticare, in occasione del quarantesimo anniversario del terribile evento, tutti gli alpini che per primi soccorsero quelle popolazioni e ancora Tarcento, fino ad arrivare

a Cividale. Già nota in epoca romana, è attraversata dal fiume Natisone, che ammiriamo dal ponte del Diavolo: il nome della città idealmente si identifica con quello del superbo Tempietto Longobardo, che visitiamo con una guida. E, come è buona consuetudine nella migliore tradizione FIAB, quando al termine di una ciclovacanza era doveroso omaggiare gli organizzatori, anche stavolta, tra l'assaggio di una pietanza e l'altra, a cena qualcuno si diletta a scrivere alcune strofe in rima (che troverete alla fine di questo articolo), per ringraziarli. Ultima giornata: ci attende una pedalata di circa 80 km, con vari tratti di sterrato. Passiamo per Udine (qui alcuni tra noi ricorderanno l'intenso sapore di un caffè, sorseggiato ammirando le fantastiche pareti liberty del più antico locale del centro storico) e poi ci dirigiamo a Palmanova, la cui piazza, dopo la sosta pranzo, abbracceremo con una divertente pedalata circolare che ci farà sentire un po'





bambini. Fa molto caldo e, ormai in prossimità di Aquileia, qualcuno osa sognare una bella fetta d'anguria. Ed ecco, come dal nulla, materializzarsi un chiosco colmo di dissetanti cocomeri, che prendiamo subito d'assalto. Degnamente rinfrescati, ci emozioniamo davanti alla basilica di Aquileia, risalente al 313 d. C.: l'interno, maestoso e solenne,

è permeato da una forte spiritualità. Ammiriamo il pavimento, costituito dal più esteso mosaico policromo paleocristiano del mondo occidentale. La meta finale è ormai vicina: imbocchiamo la ciclabile di 5 Km sul ponte della laguna che porta a Grado, l'Isola d'Oro, dove alcuni tra noi, dopo aver passeggiato tra le caratteristiche viuzze, prima di caricare le bici sul pullman, si bagnano nel caldo mare di fine agosto. Non si può concludere il racconto senza un doveroso ringraziamento a tutti coloro che si sono prodigati agli incroci, aspettando l'ultimo ciclista: questo è davvero fare gruppo! Questo viaggio sarà sicuramente ricordato da tutti noi per il beltempo che ci ha sempre accompagnato, per l'ottima organizzazione dei capigita, per la gentilezza e la calma di Marcelo, il nostro autista, sempre premuroso e disponibile, per le tranquille pedalate, fatte quasi esclusivamente su percorsi protetti, ma soprattutto per il piacere di stare insieme e condividere una grande magnifica passione: la bicicletta! E allora, cari organizzatori, grazie di cuore e... alla prossima ciclovacanza!

Una pillola tratta dal manuale di sopravvivenza del ciclovagatore: se pedalate in solitaria, se avete già macinato decine di chilometri sotto un sole cocente, siete fradici di sudore, la vostra borraccia è desolatamente vuota e non sapete di preciso quanto manchi alla meta perché per voi il GPS è l'acronimo di Girovagare Perdersi Smarrirsi, non scoraggiatevi: basta cercare il cimitero più vicino per trovare dell'acqua fresca e potabile... parola di organizzatori ciclovacanze FIAB! Alla ciclovía Alpe Adria, lunga 180 km, da Tarvisio a Grado, è stato assegnato il primo premio all'Italian Green Award, gli Oscar delle buone ciclabili assegnati venerdì 16 settembre 2016 al Cosmobike, la grande fiera della bicicletta che si è tenuta a Verona: essa raccorda le Alpi Carniche e Giulie all'Adriatico, dalla maggiore e più integra foresta demaniale italiana alla pescosa laguna di Grado, attraversando città d'arte e fertili pianure. Questa la motivazione dell'importante riconoscimento: "è una ciclabile quasi totalmente su sede propria, perfettamente segnalata, con possibilità di intermobilità (bus e treni attrezzati per il trasporto di biciclette), con ottimi servizi lungo il percorso e tratti recuperati da ferrovie dismesse". ●

## **A Ilaria, Marisa e Corrado (25-28 agosto 2016)**

Ora che la gita sta per finire  
un forzoso ringraziamento ai capigita dobbiamo attribuire.

Ognuno di loro con apprezzata passione e disponibilità  
ha reso questi quattro giorni assai graditi alla qui presente raffazzonata comunità.

Un primo grazie rivolgiamo alla libellula Ilaria  
che ci aspettava agli incroci con sapiente maestria e soave leggiadria.

Di lei noi maschietti le sinuose gambe abbiamo apprezzato,  
mentre noi donne la svolazzante gonnellina abbiamo invidiato.

Marisa la scopa, tra un brontolamento ed un'eresia,  
questo gruppo accompagnava lungo la via;

senza di lei non sapremmo come fare  
perché nessuno al termine della fila vorrebbe restare.

Ma noi che maliziosi siamo, pensiamo che la sua presunta generosità  
sia dovuta in realtà alla sua scarsa velocità.

Di Corrado cosa dire:  
sulla puntualità nulla da eccepire.

Con matematica precisione  
ha saputo risolvere ogni situazione.

L'unico difetto che noi riscontriamo  
è che la sua voce mai sentiamo.

Se il suo walkie-talkie fosse un gelato  
a quest'ora montagne ne avrebbe divorato.

Ma, cari capigita, assai fortunati voi siete  
perché un gruppo simpatico come il nostro mai troverete.

E quindi per degnamente sdebitarvi  
un'altra gita dovrete in futuro accollarvi.

E non appena l'avrete organizzata  
la nostra collettiva adesione riceverete immediata!



# NON SARA' UN PO' DI FREDDO A FERMARCI...

Cronaca della Cicloinvernale della Bassa veronese

●●●●●●●● di **Alberto Bonfante**

**G**uerrino, sito mato?  
- “Prego?”  
- *Organizzare una gita in bicicletta in gennaio? Correva l'anno 2011, e la prima edizione della Cicloinvernale della Bassa veronese fu un successo. Da allora l'iniziativa si è ripetuta tutti gli anni, tranne uno – non ricordo quale – quando le condizioni meteo furono veramente proibitive. E quest'anno?*  
- “Quest'anno tutto regolare. Il 29 gennaio eravamo in trenta. Alla stazione di Isola della Scala ci siamo trovati in 12, con una nutrita presenza femminile (nel nostro gruppo la parità di genere è già una realtà). Altri 18 sono partiti da Verona; i due gruppi si sono riuniti a Villafontana: sosta caffè e poi tutti insieme a pedalare per l'ultimo tratto fino a Bovolone”.  
- *Adesso non dirmi che faceva caldo. Il 29 gennaio eravamo sotto zero!*  
- “Beh, caldo no, ma neanche freddissimo. Cielo limpido, sole, temperatura intorno a zero gradi. Ma d'inverno mica bisogna stare in casa. Chi va a sciare, chi a marciare, chi a nuotare; noi andiamo in bici, basta avere l'abbigliamento adatto, e

poi è tutto divertimento. E' bella la campagna coperta da un sottile strato di brina; e poi il silenzio, la natura in letargo, qualche airone che si alza in volo”.

- *Perché avete scelto Bovolone come meta?*

- “Per due ragioni. Intanto per la concomitanza della Fiera di S. Biagio, con i tradizionali stand enogastronomici dove abbiamo potuto risolvere il problema del pranzo, ma soprattutto per poter visitare il “Parco del Menago”, un luogo di interesse ambientale tra i più belli della provincia”.

- *Ci puoi dire qualcosa di più su questo parco?*

- “Si trova a ridosso del paese, e quindi facilmente raggiungibile a piedi o meglio ancora in bicicletta. E' stato istituito oltre 20 anni fa per iniziativa di un lungimirante assessore di quel Comune e consiste in diversi ettari di terreno vallivo, con laghetti, sentieri, boschi, aree attrezzate per pic-nic. Attualmente è gestito da un'Associazione (GEA Onlus) che si occupa della manutenzione e della promozione e gestione di varie

attività didattiche, ludiche, ricreative all'interno del parco. Vi vengono svolte visite guidate per le scuole e per le famiglie. A noi è stata offerta una visita guidata di un'ora e mezza”.

- *E cosa avete visto?*

- “All'interno del Parco c'è una grande fattoria didattica, con svariati animali - dalle galline ai daini - e poi capre, conigli, uccelli, pesci. Il sito è anche di interesse archeologico: è stato ricostruito un villaggio preistorico, per dare un'immagine concreta di come vivevano i nostri antenati, e devo dire che l'insieme è molto suggestivo. La piantumazione è molto curata, con sole specie autoctone; in un'apposita area viene piantato un albero per ogni bimbo che nasce in paese”.

- *Si può percorrerlo in bicicletta?*

- “Non solo. La prossima primavera verrà allestito un “punto FIAB” all'interno del parco. La festa di inaugurazione si svolgerà domenica 7 maggio; tutti sono invitati ad entrare nel parco in bicicletta. Aggiungo che all'interno è già in funzione un deposito bici con ciclofficina”.

- *Sembra che a Bovolone siano molto bravi; una punta di invidia?*





- “In effetti a Isola della Scala c’è un po’ meno sensibilità sui temi ambientali. Noi siamo da molto tempo impegnati a promuovere la “Valle del Tartaro”, non meno interessante dal punto di vista ambientale, paesaggistico, storico e architettonico. Pensiamo alle vecchie Corti (un nostro giovane concittadino ne ha censite più di venti in una originale tesi di laurea), alle Chiese, ai mulini e alle Pile da riso, che possono essere meta di un turismo dolce, intelligente, che non rinuncia alle eccellenze gastronomiche della nostra terra”.



- Cosa pensate di fare in concreto per smuovere un po’ le acque?

- “Intanto è importante fare rete con tutti i gruppi ambientalisti, culturali, sportivi di Isola della Scala e degli altri Comuni della “Bassa”. I percorsi ciclabili si svolgono lungo decine di chilometri e attraversano vari Comuni, con i quali peraltro da tempo stiamo intensificando i contatti. In occasione della Festa del Radicchio ci siamo incontrati con la Pro Loco di Casaleone, un gruppo molto dinamico, che si sta impegnando a far conoscere il proprio territorio anche in funzione turistica. A Isola della Scala abbiamo avuto alcuni incontri con la nuova Amministrazione comunale, alla quale abbiamo esposto i nostri progetti; anzi un progetto di ciclopista del Tartaro è già depositato da tempo presso l’Ufficio Tecnico del Comune e noi vorremmo che Isola della Scala se ne facesse capofila. Per ora siamo in una fase – per così dire – interlocutoria. Costituire una rete con tutte le altre associazioni del paese, dalla Pro Loco al Fontanil, dal gruppo ippico a quello podistico, dalle Associazioni culturali a quelle ambientaliste, ci permetterà di portare avanti con più forza i temi che ci stanno a cuore.”

- Torniamo alla cicloinvernale. L’aria frizzante stuzzica l’appetito...

- “Infatti. Dal Parco del Menago ci siamo diretti alla Fiera di San Biagio. Qui siamo stati ospiti dello Stand “La Fattoria”, gestito sempre dalla GEA Onlus: e allora risotto, bollito con la pearà, un buon bicchiere di Bardolino o Custoza. Poi tutti a casa per strade secondarie, chi verso Verona, chi verso Salizzole, Gabbia, Isola, con le gambe e lo stomaco riscaldati dall’ottimo pranzo e la testa piena di nuove idee da tradurre in realtà”.





# MENESTRELLI IN BICI .....

di **Donatella Miotto**

**E**d ecco arrivato il giorno dell'incontro con i "Menestrels des Temps Moderns" in sede Fiab. Come andrà? Si tratta di un ritrovo programmato sull'onda dell'entusiasmo appena mi hanno contattato Noémie e Robin che sono, per due giorni, i miei menestrelli francesi. Giovannissimi, 44 anni in due, sono traboccanti di vita, idee, progetti. Lei dolcissima art-manager e produttrice di burattini, lui musicista e commediografo, fanno parte di una compagnia che porta in giro per la Francia, in bicicletta, spettacoli teatrali di burattini e marionette. Dopo la laurea hanno deciso di partire per tre mesi pedalando da Torino ad Atene, in cerca di storie legate alle tradizioni locali da portare sul loro piccolo palcoscenico. Ci raccontano che hanno già conosciuto Gianduja, Fagiolino, Pantalone... E ce li presentano tirandoli fuori da un borsone di cuoio enorme, che pare quello di Mary Poppins, dal quale alla fine emergono loro stessi, in abiti da scena e formato mignon. Ci spiegano che viaggiano con 70 chili di bagaglio, perché oltre all'occorrente per affrontare la pioggia e il freddo di questi mesi invernali e oltre ai burattini ci sono anche gli strumenti per costruirli! Robin si rivela un poliglotta per natura: parla correntemente quattro lingue e in due settimane di incontri ha già iniziato a parlare anche italiano. Così fra melodie flautate, pupazzi, domande, racconti in un mix linguistico da vera Europa unita, torte e vino, le due ore trascorrono veloci e torniamo a casa per cenare e riposare: domani i miei due menestrelli ripartono. Li aspettano Lonigo, Padova e poi, finalmente... Noémie guarda Robin, sorride e ha già Venezia negli occhi.



Avevo piani completamente diversi per quel giovedì. Ma ha scritto Quico e non ho potuto fare a meno di interrogarmi: posso lasciare qualche ora di spazio alla follia, nella mia vita? Perché Quico (lo si capisce dal suo blog [www.a100sonrisasporhora.com](http://www.a100sonrisasporhora.com)), è davvero una creatura straordinaria. L'uomo più libero che abbia mai conosciuto. Un ingegnere di 43 anni trasformatosi in poeta della bicicletta. Un sorriso ambulante. Una carica di fiducia verso la bontà del mondo, che lui racconta di sperimentare ogni giorno quando riesce a strappare sguardi sorpresi e divertiti a chi gli passa vicino e squarci di relazioni umane improvvisate lì per lì. Un equilibrista della Vita: letteralmente,

perché Vita è la sua "tall bike", una bici ad altezza maggiorata dalla quale troneggia sulla banalità del traffico quotidiano. "Come sali? E come scendi da lì?" gli chiede la gente. E lui ti mostra come si fa, con la leggiadria di un cavaliere. "Sì, ma come ti fermi a uno stop?". Accompagnandolo qualche chilometro ho capito che si ferma certo meno di me: "tanto la gente mi vede," racconta, "e poi qualche palo per appoggiarsi c'è sempre". E se non c'è, lui si posa gentilmente a un'auto, dopo essersi assicurato che il conducente abbia inteso dalla sua mimica sorridente di non partire prima, per carità, che sarebbero guai. Non è esattamente un prudente Quico. La vita – quella vissuta, e non

sempre spensieratamente – gli ha insegnato che la sicurezza non esiste. Il caschetto? L'ha regalato appena ha varcato il confine della sua Spagna ("perché là è obbligatorio, e io non posso proprio tollerare gli obblighi") e l'ha sostituito con un cappello da cow boy. Non ama gli antifurti Quico, e se scende dalla sua Vita per prendere un caffè (che la gente incontrata al bar spesso gli offre, dopo quattro chiacchiere) non la chiude. "Tanto", dice, "chi me la ruba una bici così? E poi ci sono sempre un po' di persone che me la guardano, appena mi allontanano". Quico starà via almeno due anni, ma potrebbero diventare anche quattro, chissà? Vuol percorrere la Via della Seta: Grecia,



Turchia, India, Cina e ancor più in là: l'itinerario è sulla bandierina in coda alla bici. Sotto c'è un bussolotto con la scritta "donations" che ogni sera tintinna con qualche euro. Non molti, ma nemmeno pochi per uno che non li chiede e che ne spende in media 10 al giorno. Quel che chiede semmai, Quico, (ed è arrivato, nel giorno più gelido dell'inverno, a mettersi con un cartello per la strada!) è ospitalità. Se non la trova, non pensa nemmeno lontanamente a un ostello: pianta la sua tendina in un campo, accende un fuoco e

non rinuncia mai a fare una doccia facendo bollire un po' d'acqua, anche quando in pochi secondi l'acqua si trasforma in ghiaccio. Dovevamo salutarci a casa, io dovevo correre al lavoro. Ma invece ho lasciato che mi offrisse una tranquilla colazione in pasticceria. Potevo scappar via di corsa da quel lampo di follia e libertà? Ero curiosa di vedere la reazione della gente che vedo ogni mattina. Di capire se potevo dare anche di me, per una volta, un'immagine un po' meno noiosa e seria. E in effetti le solite facce della solita gente

(spesso serie e noiose come la mia) si sono illuminate come per un regalo inaspettato: "ma signora, chi è quello???". Che ci fa questo cowboy, fra questi palazzi di periferia? E io mi sono trovata a far foto e a far da interprete, raccontando da dove viene – Valencia – e dove è diretto. No, non Venesia, signora. Malaysia!. Quando ha sentito il racconto dell'acqua che ghiacciava mentre lui si rivestiva, la signora gli ha subito offerto una "warm shower" a casa sua. Chi l'ha detto che noi veneti siamo chiusi e freddi? ●

**Warm Showers** è una comunità internazionale di libera ospitalità per ciclisti viaggiatori.

Si può ospitare o essere ospitati in un clima di amicizia e totale gratuità.

I contatti avvengono attraverso il sito [www.warmshowers.org](http://www.warmshowers.org).

Chi ospita può offrire accoglienza in una stanza, su un semplice divano o in uno spazio esterno per la tenda. Aggiungendo, magari, una cena e una doccia calda!





# BRUNO MENECHINI: IL SOCIO MENO GIOVANE...

Ottantanove anni portati alla grande ..... di **Bepo Merlin**



quando rimasi disoccupato, in seguito alla chiusura dell'officina presso la quale lavoravo. Partecipai alle mie prime quattro gare ad iscrizione libera. Arrivai tre volte secondo. Il primo posto era già stato assegnato (niente di nuovo sotto il sole...) . Fui notato dai dirigenti della Sanbonifacese, una squadra allora molto forte che mi tesserò nel '48. In quell'anno vinsi sette gare e ottenni numerosi piazzamenti, anche in gare importanti. Corsi anche con i semiprofessionisti, una categoria allora esistente." Ma la Sanbonifacese andò in crisi e alla fine dell'anno chiuse i battenti. Subito, però, alcuni appassionati di Montorio diedero vita alla Montoriese, essendo rimasti entusiasti delle imprese del loro concittadino.

**C**onosco Bruno da tanti anni. Abita a poca distanza da casa mia e ci vediamo spesso in paese, ma solo lo scorso anno seppi, dalla nostra impareggiabile segretaria Gabriella, che è il più anziano socio di Fiab Verona.

Lì per lì mi stupii della cosa. Non del fatto che fosse così anziano, né del fatto che, come disse Gabriella "È un uomo di bella presenza, che dimostra vent'anni di meno". Lo sapevo benissimo e lo sanno tutti i montoriesi che lo conoscono, e sono molti. Bruno Meneghini, infatti, è stato un ciclista sportivo di prim'ordine. E poi siamo anche amici, per via di una grande affinità di pensiero, nonostante la differenza di età. Nato a marzo del 1928, quest'anno ha compiuto ottantanove anni, portati divinamente. La sua è stata una vita avventurosa fin da bambino. "Mia mamma mi spedì in montagna, da parenti, a tre anni, dopo che ero scappato dalla scuola materna ed avevo rischiato di annegare in uno dei fossi di Montorio." mi dice all'inizio della bella chiacchierata.

Parlare con Bruno è come sfogliare la storia di Montorio del novecento. Quando parla della sua giovinezza e degli ultimi giorni di guerra, ad esempio, fa venire la pelle d'oca. La sua mente è altrettanto in forma del suo corpo e ascoltarlo è un vero piacere. Mi sono ripromesso di sentirlo in altre occasioni e con più agio e spazio. Bruno è stato contadino, "famejo" presso uno zio che aveva campagna, per necessità e per poter mangiare senza pesare sulla famiglia. "Quindici ore di lavoro al giorno!

➤ **"La prima bici da corsa me la costruii nel '47, quando rimasi disoccupato"**

Quando andai a lavorare presso un'officina meccanica, otto ore al giorno, mi sembrava di essere in vacanza."

Poi l'officina, che aveva sede in Veronetta e costruiva macchine agricole per i paesi africani, chiude e Bruno trova lavoro come camionista, prima dipendente di una ditta produttrice di vino e poi autonomo, assieme ai fratelli, sempre a trasportare vino.

Ma io sono qui per parlare della sua passione per la bicicletta. "La prima bici da corsa me la costruii nel '47,





*Durante l'intervista*

Con alcuni compagni di squadra, Bruno ha fatto anche del cicloturismo. Memorabile è rimasto il pellegrinaggio da Verona a Lisieux, in Francia, per visitare il santuario di Santa Teresa. Un'altra bella ciclovacanza è stata quella che portò Bruno e i suoi amici a Maiorca.

Da un po' di tempo ha abbandonato le bicicletate in salita, come me, anche se per motivi diversi. Ma non rinuncia alle passeggiate con la sua bici da corsa, assieme ad un amico, nelle campagne a sud di Montorio. Si è iscritto da alcuni anni a Fiab Verona soprattutto perché è interessato all'assicurazione RC.

La squadra era sostenuta soprattutto dai fratelli Chesini: quello residente a Montorio ci metteva l'entusiasmo, mentre il titolare della fabbrica di biciclette sborsava le lire. "Quell'anno avrei dovuto passare professionista con la Bottecchia di Milano, ma i dirigenti di Montorio mi tennero bloccato tra i dilettanti con l'idea che l'anno dopo avrei corso i mondiali. L'anno dopo, invece, doveti partire per il militare."

Ciononostante Bruno riesce a gareggiare lo stesso, con la compiacenza dei superiori che apprezzano le sue doti sportive. Una domenica parte da Vicenza, in bici, arriva a Gavardo, sul bresciano, partecipa alla gara di 180 Km e vince tutti i traguardi volanti, poi torna a Vicenza, sempre in bicicletta. "Il mio problema -dice- erano sempre i soldi per vivere e i traguardi volanti mi garantivano soldi freschi e immediati, più del traguardo finale." Per farla breve Bruno, finita anche la Montoriense, corre anche con i professionisti, ma come indipendente, una figura di professionista senza squadra, un precario, diremmo oggi, ingaggiato di tanto in tanto per alcune gare. Poi, nel '54, a seguito di rovinose cadute, si rompe varie ossa. Un giorno, dopo l'ennesima caduta nei pressi della ferrovia, a Santa Lucia, avvilito e arrabbiato butta via la bicicletta, che finisce oltre il muro della ferrovia e che uno dei fratelli recupera il giorno dopo. Bruno abbandona i sogni di gloria e si mette a lavorare come camionista. La sopravvivenza viene prima di tutto. Ma non abbandona la bicicletta. Da amatore vince tutto il possibile, fino quasi a sessant'anni, come testimoniano i numerosi trofei che adornano la taverna. Una taverna che è stata il ritrovo di decine di campioni e che ha visto anche la rinascita della Montoriense, di cui, naturalmente, è stato presidente per anni. Bruno finirà peraltro, confermando la sua vivacità, per essere espulso dalla società alla quale era così legato.



*La bici da corsa*

"Voglio pedalare fino a novant'anni" dichiara. Ma c'è da credere che poi abbandonerà la bici? Avrà ancora la forza di scagliarla via, come tanti anni fa? Certo che ce l'avrà, ma non credo che lo farà.

E poi, a dirla tutta, anche se ne buttasse via una, gliene resterebbero ancora 14 in garage!



*I trofei*



# AI MURI NOI PREFERIAMO I PONTI!



A breve sarà pronta la passerella ciclopedonale sull'Adige ● ● ● di **Alberto Bottacini**

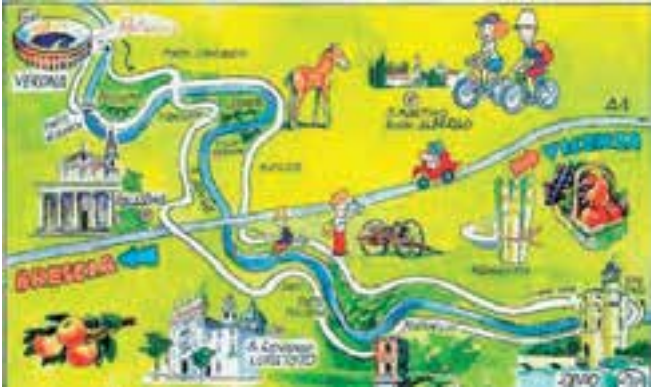
**D**a sempre il muro è sinonimo di divisione e di intolleranza mentre il ponte sinonimo di fratellanza e di pace. Ecco che proprio mentre il neopresidente degli Stati Uniti d'America annuncia la volontà di alzare un muro a difesa del proprio territorio, addirittura addebitando il costo alla controparte, nella nostra provincia stiamo arrivando ad un evento storico, quello di attraversare l'Adige con un ponte riservato ai pedoni e ciclisti che, se vogliamo tornare ai sinonimi, sono proprio esempi di spostamenti ecologici di cui tanto ha bisogno la nostra aria malata. E non a caso possiamo dire "storico evento", se pensiamo che sono passati quarantasette anni da quando le due sponde dell'Adige sono rimaste isolate, senza collegamento. Era infatti il 15 settembre del 1970 quando un violento temporale riempì troppo velocemente i barconi del famoso traghetto del Porto e li fece tristemente affondare dopo quasi un secolo di servizio che, per la precisione, era iniziato il 14 marzo del 1871. Era stata una grande festa quella dell'inaugurazione del traghetto Leonardesco, del quale oggi rimane solo il cavo con la carrucola, e che si spostava senza l'utilizzo di nessun motore, ma sfruttando la corrente del fiume. Era anche partito qualche progetto per ripristinarlo, ma oggettivamente il traghetto rispetto al ponte presenta problematiche di gestione molto onerose. Per attraversare l'Adige i punti più



vicini sono il Ponte di Zevio ed il Ponte di Porto San Pancrazio: troppo lontani tra di loro, pensando agli spostamenti in bicicletta, e quindi, senza offendere nessuno, uno scandalo di superficialità degli enti preposti se pensiamo che c'erano state già varie possibilità di intervento "combinato": uno su tutti quando nei primi anni Novanta è stata realizzata la terza corsia dell'autostrada A4. Quanto poteva costare una passerella ciclopedonale, e quindi con un carico limite bassissimo rispetto a quello principale che deve sopportare auto e TIR, da agganciare al ponte dell'Autostrada ? Non lo sappiamo di preciso, ma sappiamo che sarebbe stato un costo ridicolo rispetto all'intervento sull'Autostrada. Purtroppo questi sono errori che poi difficilmente possono essere rimediati e ce ne sono una miriade, troppi: il ponte di Palazzina, sempre per permettere la realizzazione delle terza corsia della A4, era stato completamente rifatto, ma senza prevedere la ciclabile ed in ogni caso con l'imboccatura troppo stretta. Un esempio recente: il ponte sul canal Milani, al confine tra il Comune di Verona e San Giovanni, rifatto completamente nel 2011-2016, non prevede lo spazio per i ciclisti. Insomma in questo caso EnelGreenPower non è rimasta insensibile ai nostri bisogni.



Argine



Contemporaneamente alla realizzazione della nuova mini-centrale che sfrutta il DMV (Deflusso Minimo Vitale) e che è bene ricordare fornirà energia pulita a circa 3000 famiglie, ha quindi previsto proprio la realizzazione della passerella ciclopedonale. Opera importante poichè permetterà di creare dei nuovi percorsi ciclabili, insieme ai Ponti di Zevio e San Pancrazio lungo l'Anello dei Paesi Adesanti ed di integrare i percorsi dell'Adige con quello delle Risorgive.

Infine un auspicio. E' bene ricordare che siamo molto vicini alla zona di Porto San Pancrazio, dove prosegue il lavoro del FAI per recuperare questa zona piena di storia e con potenzialità incredibili per tutta la città. Sarebbe un bel segnale se il Comune di Verona, per dimostrare il proprio supporto e convinzione nel progetto, posasse il ponte molte volte citato nelle presentazioni, per unire le due sponde proprio in corrispondenza del Lazzaretto e di Villa Buri: un segnale importante per una zona purtroppo spesso trascurata ed isolata.

## Infanzia ciclistica

di **Gianni Borgo**

*Quante fanciullesche esperienze  
a cavallo del giocoso triciclo  
e della prima bicicletta a rotelle!*

*Ma raggiunta la giusta maturità,  
con la prima "bici omologata",  
si otteneva, a suon di ruzzoloni,  
di esercizi equilibristici  
e capitolomboli spettacolari,  
la "patente di provetto pedalatore...  
in punta di piedi".*

*Infatti raramente si veniva in possesso  
di una bici adatta alle mutevoli età giovanili,  
pertanto, si usavano quelle per adulti  
col sellino abbassato al massimo;  
cosicché, con acrobatiche contorsioni  
e in perfetta sincronia,  
i piedi colpiano magistralmente i pedali  
assicurando la necessaria velocità  
per mantenere il dovuto equilibrio.*

*Successivamente, acquisita  
la completa padronanza del mezzo,  
si scoprivano nuove realtà:  
la percezione della velocità,  
la conquista del territorio,  
la scoperta di nuovi siti,  
il senso di libertà,  
le divertenti gare ed esibizioni  
con le allegre compagnie...  
insomma tante nuove emozioni,  
sogni, conquiste, esperienze,  
fuori dal guscio domestico!*

*Quale felice connubio  
tra uomo e mezzo  
sii tu o bicicletta  
la benvenuta compagna,  
per una convivenza utile, salutare  
sostenibile, fidata e servizievole,  
lungo agognati ed infiniti percorsi.*



# A CHI GIOVA RIDURRE IL PARCO DELLA LESSINIA?

di **Alberto Ballestriero**



fenomeno di abbandono della montagna di cui ancora oggi si pagano le conseguenze. Solo le nuove generazioni, per effetto della crisi economica, cominciano a capire che, nonostante i problemi e la fatica, la montagna può offrire più possibilità che lavorare in città sottopagati.

Quello che invece si fatica a capire è che città e montagna sono interdipendenti e l'una ha bisogno dell'altra. Che le vere risorse della Lessinia sono l'ambiente sano, la biodiversità, i prodotti genuini, il turismo, il paesaggio. Che il Parco ha contribuito a potenziare queste risorse intervenendo nel miglioramento delle strade, dei pascoli, nel restauro delle malghe, nel favorire la biodiversità. Non si vuole capire che queste risorse non basta averle, ma bisogna tutelarle, promuoverle, bisogna potenziare il 'marchio di qualità' rappresentato dal Parco e non ridurlo. Dimezzarlo e svilirne le finalità non giova a nessuno, ma vuol dire condannarlo alla scomparsa e con esso perdere una delle poche risorse per uscire dalla crisi. Tutte cose che, con maggiore lungimiranza, hanno invece capito benissimo i sindaci del Parco dei Colli Euganei i quali, a seguito di una analoga iniziativa del consigliere Berlatto di depotenziare l'area protetta, si sono schierati contro la riduzione del Parco. Siamo d'accordo che la Legge costitutiva dei Parchi del Veneto deve essere aggiornata, ma questo lo si deve fare tutti insieme trovando soluzioni condivise tra tutte le componenti del territorio e senza colpi di mano.

**C**osa succederebbe se partisse una campagna per dissuadere i consumatori dall'acquisto di prodotti della Lessinia o si facesse pressione sull'opinione pubblica per non finanziare opere in questa zona? Ovviamente non si può amministrare il territorio con provocatorie contrapposizioni come questa, tuttavia l'iniziativa potrebbe essere una risposta in sintonia con il colpo di mano della Regione Veneto la quale, su proposta del consigliere Valdegamberi, sta esaminando la possibilità di dimezzare il Parco della Lessinia con la scusa che c'è un eccesso di burocrazia protezionistica e che "tutto è proibito e reso complicato" (L'Arena 01.02. 2017).

Se fosse vera questa politica di conservazione l'ambiente della montagna veronese dovrebbe risultare uno dei più tutelati! In realtà a partire dagli anni 60 in Lessinia senza alcuna pianificazione e con pochi vincoli sono partite attività che hanno intaccato il suo patrimonio come la nascita dal nulla di quell'alieno 'non luogo' che è S. Giorgio. Il traffico motorizzato è rimasto in cima alle priorità degli amministratori e lo straordinario percorso escursionistico che è la Translessinia è, senza alcuna ragione, ancora disturbato dal transito delle auto; o come a Fosse dove, credo caso unico in Italia, la strada che congiunge la loc. Tommasi al Corno d'Aquilio è vietata alle biciclette ma non alle automobili. Molti degli interventi nelle antiche malghe non rispettano le tipologie costruttive originarie tanto che in certe contrade colorate di giallo, rosso, blu sembra di essere a Burano nella Laguna veneziana. Per non parlare delle terribili serre per la coltivazione delle fragole, che pur essendo estranee all'ambiente, stanno sorgendo un po' ovunque. Valdegamberi sostiene che "coloro che amano più di tutti la nostra bella montagna sono i montanari che, nonostante le mille sirene che ogni giorno li porterebbero a scendere in città, resistono". Ma il consigliere dimentica che negli anni del boom economico molti montanari non hanno resistito affatto alle sirene della città dove sono scesi innescando quel

MARCHE: OLYMPIA - ADRIATECA - LOMBARDO - KAWASAKI

**BICICLETTE**

**ADIGE**

di Roberto Manfrin

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



info@manfrinroberto.it      www.manfrinroberto.it

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

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

**Cierrevecchi distribuzioni editoriali**

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

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

# FIAB D'INVERNO NON VA IN LETARGO . . . . . di Cinzia Malin



A Venezia ogni partecipante del gruppo portava al collo il cartellino del nostro -slogan-

Chi conosce gli Amici della bici sa che non si tratta di un'associazione che va "solo" in bicicletta, che già di per sé è un valore, sia per la salute di chi usa questa – buonissima- pratica e sia per la città in cui si muove e sia per il buon esempio in merito alla scelta della modalità di trasporto.

Chi non conosce gli Amici della bici, non sa che i soci hanno molte passioni: oltre al rispetto per l'ambiente, al piacere della socialità e alla condivisione delle finalità sociali, anche l'arte, la storia e la cultura specialmente per la scoperta del territorio.

Ecco allora che gli Amici della bici di Rovigo, nello spirito propositivo e di aggregazione sociale che contraddistingue FIAB quando pensa all'ambiente, convinta com'è di fargli del bene per farsi del bene ( i dati sull'inquinamento purtroppo sono drammaticamente inequivocabili , tant'è che il nostro paese rischia di essere sanzionato dalla UE per inattività in merito ad azioni che lo combattano), nel periodo invernale hanno proposto attività interessanti dal punto di vista culturale e ricreativo, rafforzando la consapevolezza sulla preferenza di non utilizzare il mezzo a motore.\*

Da un'idea della vulcanica socia Ornella, nel periodo invernale Fiab Rovigo ha studiato una nuova iniziativa denominata *Fiab-Arte* organizzando la visita a mostre e musei in città limitrofe, utilizzando comunque un

mezzo di trasporto sostenibile. Se non è bici ...è treno: la convenzione con Trenitalia offre, infatti, la possibilità per le iniziative targate Fiab di viaggiare a prezzi agevolati. Comportamento di trasporto che i soci Fiab adottano per significare che rispettare l'ambiente è possibile. Sostituendo la circolazione di numerose auto e relativa emissione di gas inquinanti soci Fiab, e non solo, tra dicembre e gennaio si sono recati in visita a Ferrara all'preziosissima mostra "Orlando Furioso 500 anni - Cosa vedeva Ludovico Ariosto quando chiudeva gli occhi" allestita al Palazzo dei Diamanti e a Venezia in occasione del 500° anniversario della fondazione del ghetto ebraico veneziano, per visitare le sinagoghe e il museo, situato in Ghetto Novo, un museo diffuso, un complesso urbanistico architettonico e museale unico nel suo genere per la sua specificità. Corposa l'adesione di soci, anche provenienti da Fiab di altre città, e pure di non soci che si auspica lo diventeranno.

Ad ogni modo, non occorre attendere la bella stagione per le escursioni in bicicletta. Fiab Rovigo ha inserito nell'interessante programma sociale 2017, a grande richiesta, visto il gradimento della precedente edizione, l'iniziativa *Pedalate lente e cordiali*. Si tratta di una serie di uscite ogni sabato pomeriggio dal 5 febbraio andando incontro alla primavera, in bicicletta in compagnia, con facili percorsi di qualche ora, a chilometraggio crescente, sempre diversi nei dintorni

di Rovigo, per preparare il fisico alle prossime uscite sociali ([www.rovigoinbici.org](http://www.rovigoinbici.org)) o semplicemente per pedalare e stare insieme. Condividendo la stessa passione per il movimento lento, che consente di osservare il territorio, percorrendo per lo più ciclabili e strade a basso traffico, l'iniziativa intende promuovere l'uso della bicicletta come alternativa al mezzo motorizzato oltre che per il tempo libero; un invito a prendere in considerazione uno stile di vita e di trasporto diverso, scardinando magari vecchie abitudini e operando scelte consapevoli rispettose dell'ambiente. Quest'anno la manifestazione riserva una novità che unisce il piacere della pedalata all'utilità del trasferimento, la conoscenza del territorio alla promozione dell'economia a chilometri zero. Tre date ( sabato 4 e 18 marzo e 1 aprile) saranno infatti dedicate a percorsi che porteranno in aziende agricole locali dove si potrà fare la spesa. Un apposito carrettino è stato predisposto per il trasporto di frutta e verdura acquistate in loco.

Confermando le due anime dell'Associazione, gli Amici della bici di Rovigo dimostrano che mobilità sostenibile e cicloturismo posso andare a braccetto, anzi ispirandosi proprio a queste finalità adottano e attestano pratiche possibili in materia di mezzo di trasporto, unendo divertimento e misure di tutela ambientale.

I soci di Fiab Rovigo sono stati attivi per tutto il periodo invernale, pure da "seduti", raccontando di bicicletta e di storie intorno alla bicicletta. Da novembre a febbraio si è svolta infatti la decima edizione de "La biciraccontata": esperienze vissute, incontri con luoghi e personaggi, avventure, emozioni, scoperte e sfide, molte volte con se stessi. Sei incontri proposti dall'Associazione con viaggi in bici raccontati in prima persona, film e documentari, libri presentati dagli autori: Mila Brollo, Obes Grandini, Davide e Geremia Bozzato, Giovanni Rattini, Lian Xi Qu, Stefano Gabbani. ●





## El canton del Bepo

### Le maxi automobili

La crisi imperante e drammaticamente vera, sulle strade della nostra città si nasconde molto bene.

Se avete tempo e voglia, date un'occhiata a quante auto passano in un minuto, quanti viaggiatori contengono e che dimensioni hanno.

Tanti anni fa, diciamo più opportunamente decenni, si distinguevano facilmente i ricchi dai poveri guardando le dimensioni dell'auto.

Le auto dei poveri avevano dimensioni (e costi) molto ridotte, quelle dei ricchi, al contrario erano lunghe, larghe e costose.

Poi qualcuno cominciò a comprarsi il fuoristrada. I primi che lo fecero venivano considerati degli originaloni, a meno che non fossero dei grossi proprietari terrieri che usavano la "jeep" per girare sulle capezzagne dell'azienda di famiglia.

Poi, con la crisi economica, arrivarono i SUV: automobilone vaste, alte e pesanti, con ruote da camion, usate soprattutto dalle giovani mamme per portare i bambini a scuola.

Con l'aggravarsi della crisi, tutte le case automobilistiche si buttarono decisamente sui modelli SUV, allargando, alzando e rinforzando tutti i modelli della loro gamma.

Il colmo si raggiunse nel momento in cui qualcuno ebbe l'idea di trasformare in SUV le auto più piccole della gamma prodotta, quelle che un tempo erano destinate ai ragazzi neo patentati per la loro maneggevolezza e per la loro economicità.

Se fosse vero il motto latino "motus in fine velocior" (il movimento accelera verso la fine della corsa), potremmo sperare che questa fioritura di maxi automobili fosse il canto del cigno della civiltà delle auto. Il maxi ingorgo è vicino?

Si diceva che le gonne, in tempo di crisi si alzano. Anche le auto, evidentemente.

Basta, ho finito le battute, in tutti i sensi, e la sveglia mi ricorda che è ora di prendere la pastiglia delle 22 che, fatalità, è una pastigliona!

di Bepo Merlin

f a r m a c i a  
**BORGOMILANO**

Corso Milano, 69  
VERONA tel. 045 574192



**IL MELOGRANO**  
CENTRO INFORMAZIONE  
MATERNITÀ E NASCITA

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, nella **FARMACIA BORGOMILANO**, a **VERONA**, in corso Milano 69, le mamme possono allattare in un ambiente confortevole, ricevere il sostegno di personale qualificato, e contattare un'ostetrica o un pediatra.

La **FARMACIA BORGOMILANO** è stata la prima Farmacia amica dell'allattamento in Italia, iniziativa ideata da **IL MELOGRANO** centro informazione maternità e nascita e patrocinata da Unicef, Associazione culturale Pediatri e Ibfan.

www.  
farmaciaborgomilano.it

SENZA PLASTICA **NATURALMENTE**

unicef

tover

IBFAN