

RUOTALIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicietta Onlus



PERCORSO DELLE RISORGIVE, SI PARTE!

MOBILITÀ

BIKE SHARING A FLUSSO LIBERO:
COME VA A MILANO E FIRENZE

CICLOVACANZE

- NORMANDIA
- PROVENZA

VITA ASSOCIATIVA

- SETTIMANA DELLA MOBILITÀ
- LA FESTA DI RUOTALIBERA

STORIA

NEGOZI STORICI DI BICICLETTE
RICERCA INDIETRO NEL TEMPO

URBANISTICA

PROGETTIAMO
LA CITTÀ

RUBRICHE

- TUTORIAL BICI
- CIBO DA VIAGGIO

3	IL PUNTO Esperienze mozzafiato	14	CICLOFFICINA Pneumatici	26	LUPO IN BICI Ora pedaliamola e scopriamola
	MOBILITÀ	16	CULTURA		CICLOTURISMO
4	Huston abbiamo un problema		CIBO DA VIAGGIO	28	Da Verona a Ostiglia
6	Progettiamo la città	17	Patate dolci		FIAB SAN BONIFACIO
	VITA ASSOCIATIVA	18	ENIGMISTICA	29	Un tandem per quattro
9	Festa di Ruotalibera	19	CULTURA		FIAB ROVIGO
	MOBILITÀ		RACCONTI DI VIAGGIO	30	Pedalare sotto le stelle
10	Smart city? Non del tutto!	20	In bici lungo il Rodano attraverso la Provenza		EL CANTON
	STORIA	22	Natura cultura e storia	32	Pedala coi lupi
14	Pedalando nel tempo				



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. via Garibaldi, 1 - VR | IT 42 D 02008 11770 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 0 05034 11703 000000037232

Quote associative 2018

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, Luciano Lorini,
Valeria Rigotti, Rosanna Piasenti.

Hanno collaborato:
Francesco Avesani, Giulio Saturni,
Giovanni Lugoboni, Federico Girardi,
Andrea Bisighin, Paolo Pigozzi,
Franco De Grandis, Enzo Ottolini,
Alberto Bottacini, Alessandro Battocchia,
Gabriella Gaffeo.

Composizione:
Martina Brighenti
martina.brighenti@gmail.com

Stampa:
CIERRE Grafica s.c. a r.l.
Caselle di Sommacampagna - Verona
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985
Tiratura 3.100 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
C.F. e p.iva 02079650236
internet: <http://www.fiabverona.it>
e-mail: sede@fiabverona.it



Esperienze mozzafiato

Accade un po' come con i bambini che, quando entrano in un parco giochi, dopo un attimo ti sono già sfuggiti di mano e li vedi correre verso le altalene. Così, quando vengono aperti nuovi percorsi ciclopedonali al sicuro dal traffico e in un contesto ambientale gradevole, la gente non vede l'ora di andarci non appena ha un attimo. Ciclisti superallenati? Runner collaudati? Macché: sono anziani a passeggio, signore con la Graziella, giovani madri col passeggino, coppie che parlano sottovoce. Tutti insieme appassionatamente, felici e pedalanti - o camminanti.

Quanto questo sia vero lo si è ormai visto in innumerevoli occasioni, ma un'ennesima dimostrazione è il successo della neonata ciclopedonale delle Risorgive tra il Mincio e l'Adige. Quest'opera, la cui idea aveva inizialmente destato perplessità in molti (troppo isolata... una cattedrale nel deserto... ma chi ci andrà mai) sta invece riscuotendo un gradimento straordinario, come si vede dall'intensa e costante presenza di gente che la usa per spostarsi nel tempo libero o per la faccende quotidiane; e sta già cambiando il volto delle "terre di mezzo" della pianura veronese (Raldon, Buttapietra, Castel d'Azzano, Povegliano, Villafranca) finora un po' fuori dal giro delle mete desiderate. Aver visto centinaia e centinaia di persone partecipare con entusiasmo da sole o in gruppo alle recenti giornate inaugurali (8 e 15 ottobre per i podisti e i ciclisti) è stata un'esperienza mozzafiato, due feste di popolo sensazionali nella loro spontaneità e allegria, quasi fosse la celebrazione di un vecchio sogno che si realizza. Se mai ci venisse il dubbio se valga o meno la pena di impegnarci su queste tematiche, eventi come questi lo dovrebbero togliere all'istante.

Da un'esperienza mozzafiato metaforica e gioiosa ad un'altra reale e preoccupante. Come ogni anno, all'arrivo dell'autunno si ripresenta in pianura padana l'emergenza dell'inquinamento atmosferico, che ci toglie il respiro ammorbandando la nostra salute. Le fonti di questo problema sono varie e note, e tra esse un posto di rilievo lo occupa la mobilità privata a motore. Lo sa bene da tempo anche la politica, che però, sempre attenta al consenso, non ha il coraggio di prendere decisioni efficaci che penalizzino chi contribuisce ad aumentarlo e incentivino chi invece adotta comportamenti virtuosi: nel campo della mobilità, questo significherebbe rendere la vita più difficile a chi vuole usare l'auto privata in centro (pedaggi, zone ZTL allargate alle mura ...) e facilitare l'uso degli spostamenti sostenibili a piedi o in bici (percorsi sicuri tra il centro e le periferie, parcheggi, premialità...).

Nei giorni scorsi la nuova amministrazione del Comune di Verona, incalzata da notizie sempre più allarmanti sullo stato dell'aria, ha deliberato di tenere sei "domeniche ecologiche" tra dicembre e aprile, con l'intento dichiarato di "educare la cittadinanza" a un modo migliore di spostarsi. È un segnale positivo, ma è chiaro che siamo ancora lontani dalle "decisioni efficaci" di cui parlavamo, che dovranno riguardare molto più i lunedì che le domeniche, e in special modo alcuni tipi di mobilità di grande impatto come i percorsi casa-scuola. Avremo dunque anche quest'anno, nei brumosi mesi tra novembre e febbraio, le lunghe file di auto incolonnate che avanzano col motore al minimo tra porta Nuova e il parcheggio di Cittadella, e gli eserciti di genitori indaffarati e ansiosi che portano i figli in auto fin sugli scalini delle scuole, creando attorno ad esse micidiali ingorghi con relativo avvelenamento ambientale. Chissà se questa nuova amministrazione troverà la volontà di agire per davvero e non solo con eventi più dimostrativi che altro.

Vigileremo, non facendo mancare le nostre critiche e proposte costruttive. ●

HOUSTON, ABBIAMO UN PROBLEMA di Luciano Lorini

Ancora in drastico calo i passaggi dei ciclisti ai varchi cittadini. Cerchiamo di capire il perché

Un anno esatto di distanza. Stessa settimana (quella Europea della Mobilità Sostenibile), stessi varchi (i ponti e gli accessi al Centro Storico), stessi volontari (tenaci e generosi: grazie!), stesso intervallo di misurazione (dalle 7:00 alle 9:30). Stessa bella giornata di inizio autunno, pure! Un po' fresca, magari, ma bisogna ammettere che è ancora molto gradevole pedalare nella luce tersa che al mattino illumina radente le case e i monumenti. Come ogni anno i nostri volontari celebrano la Giornata Europea "In città senza la mia auto" regalando ai ciclisti di passaggio un sorriso, un cioccolatino e la nostra rivista Ruotalibera. E come ogni anno, negli stessi punti, li contano, per cercare di registrare una misura, seppur empirica e approssimativa, dello stato di salute della ciclabilità cittadina. E come sta, vi chiederete?

Male, molto male. Lo andiamo dicendo già da diversi anni, e pure in questo 2017 la tendenza si conferma: una volta di più la rilevazione racconta un calo

➤ **fondamentale riscoprire l'uso quotidiano della bici nei tragitti casa-scuola e casa-lavoro**

inesorabile di passaggi nella fascia del primo mattino, quando studenti e lavoratori si recano nei rispettivi luoghi dell'impegno quotidiano. La caduta sembra inarrestabile, con



un'ulteriore perdita del 5% sui varchi comparabili (sono quei varchi di cui abbiamo sempre rilevato i passaggi, dal 2009 ad oggi, escludendo quindi dai totali le rilevazioni spot, alle quali non abbiamo dato continuità

(ospedali, aziende o i varchi cessati, tipo Ponte Pietra e volto Cittadella). La raccolta effettuata da FIAB non pretende certo di avere validità scientifica, ma pur con la dovuta

umiltà, la nostra seppur modesta e limitata rilevazione rimane ad oggi l'unica fonte che presenti criteri di omogeneità e regolarità e i dati che ne derivano reclamano una lettura

onestà e un'interpretazione il più possibile rappresentativa della realtà. Dobbiamo ad esempio considerare alcune chiusure di attrattori importanti (si pensi agli uffici centrali di UniCredit o al Liceo Maffei in ristrutturazione), ma riteniamo che anche questo non basti a giustificare il drastico calo di traffico. Così come va precisato che l'aumento di 50 ciclisti a Castelvechio necessita un importante ridimensionamento, visto che una nota a margine del rilevatore riporta il passaggio di due comitive da circa 20 cicloturisti. Cicloturisti, già: la nostra seconda anima. Probabilmente sono proprio loro a tenere alta la bandiera della ciclabilità e la percezione che la bici sia un fenomeno in crescita. Loro, assieme ai tanti che la bici la

VARCO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	% sul 2016	
Castelvechio	1.059	864	1.041	1.132	960	1.071	816	771	822	+ 51	+ 7%
Ponte della Vittoria	750	868	787	680	734	714	629	590	565	- 25	- 4%
Ponte Garibaldi	496	540	504	472	490	543	435	439	400	- 39	- 9%
Ponte Nuovo	734	777	591	570	582	567	533	455	455	+ 0	+ 0%
Ponte Navi	604	587	661	528	690	660	646	509	505	- 4	- 1%
Ponte Aleardi	367	377	372	378	296	355	311	334	236	- 98	- 29%
Portoni della Bra'	821	725	827	725	849	864	677	680	544	- 136	- 20%
Viale Piave	563	1.093	855	712	678	656	631	634	669	+ 35	+ 6%
Corso Milano	399	365	506	543	520	437	425	389	376	- 13	- 3%
TOTALI	5.793	6.196	6.144	5.740	5.799	5.867	5.103	4.801	4.572	- 229	- 5%

usano anche in città, sì, ma solo nel tempo libero. E invece, lo abbiamo scritto anche lo scorso anno, sarebbe fondamentale riscoprire l'uso quotidiano, specialmente nei tragitti casa-scuola e casa-lavoro. È bellissima, la nostra città! E bellissimo è percorrerla in bicicletta al mattino. Un momento di piacevolezza che aiuta a ben cominciare la giornata, prima di tuffarsi nel vorticoso tran-tran professionale, e parimenti aiuta a rilassarsi, dopo una giornata magari faticosa, nel tragitto inverso del rientro a casa. Spostarsi in

bicicletta ha molti vantaggi e sono molti gli studi a ricordare che il Bike-to-school e Bike-to-work (a scuola e al lavoro in bici) sono pratiche virtuose e benefiche assai per gli studenti, i lavoratori e per le stesse aziende, che dovrebbero incentivarlo in virtù delle grandi ripercussioni che comportano in termini di benessere e

produttività personale. Dimenticare questa necessità priva la città di un'occasione di maggior ricchezza e coesione sociale, due elementi alla base del welfare. Noi di FIAB ne siamo convinti e continueremo a insistere su questo punto nella nostra azione di sensibilizzazione nei confronti di cittadini e amministratori. ●

➤ **bici in città:**
occasione di maggior
ricchezza e coesione
sociale - in una parola,
welfare



TOCATI

Per la terza volta in occasione del Tocati abbiamo organizzato il cicloparcheggio in piazza Bra vicino alla Gran Guardia. Questa strana estate 2017 dopo mesi di caldo e siccità ha portato un settembre fresco e piovoso non risparmiando i giorni del Tocati. Ne ha risentito l'attività del parcheggio che è stato utilizzato quasi esclusivamente la domenica pomeriggio con un afflusso comunque non trascurabile di circa 100 biciclette concentrate in circa 3 ore. Numerose le famiglie con giovani pedalatori al seguito. Data la posizione con grande passaggio di turisti a piedi abbiamo svolto anche la funzione non prevista di "info point" turistico. Il parcheggio è stato comunque molto apprezzato dagli utilizzatori. In futuro se programmare il meteo non è comunque possibile dovremo forse concordare una collocazione più vicina alle attività del Tocati che sono concentrate attorno all'area più centrale del centro storico da cui piazza Bra dista alcune centinaia di metri. Anche ponte Garibaldi lato S.Giorgio è un punto strategico e credo proprio che dovremo fare un piccolo sforzo con un secondo parcheggio in quell'area, magari unitamente a qualche volontario del Tocati. Resta la soddisfazione di questo contributo attivo all'evento unitamente alla tradizionale caccia al tesoro in bici del venerdì sera. FIAB Verona non può non essere presente ad un festival certificato ecosostenibile.



PROGETTIAMO LA CITTÀ

di **Francesco Avesani** e **Giulio Saturni**
Collettivo Cocai

Idee per una rigenerazione dal basso

Dal punto di vista della pianificazione della mobilità Verona è formalmente all'anno zero. Con un Piano Generale del Traffico Urbano approvato che risale a metà anni '90, successivi aggiornamenti mai portati in approvazione e un PUM proposto dalla Giunta Zanotto anch'esso mai approvato, Verona, pur aderendo all'osservatorio nazionale sui PUMS, non ha ancora un proprio Piano Urbano della Mobilità Sostenibile capace di definire strategie per la mobilità sostenibile in stretto collegamento con le politiche di sviluppo della città, accompagnate da un vero processo di monitoraggio e valutazione.

Per l'Unione Europea la promozione della mobilità sostenibile nelle città, in capo agli Enti Locali, è uno degli assi di investimento più importanti per il settennato 2014-2020. Una mobilità più sostenibile richiede pianificazione, visione, strategie comuni, investimenti mirati e quindi necessariamente l'impegno convinto da parte delle amministrazioni locali di procedere verso un sistema comune europeo di città più vivibili, ricche di opportunità, sostenibili. Ci pare che Verona tardi ancora ad esprimere questa tensione positiva ed una seria volontà di avviare una politica condivisa e di lungo termine per la mobilità sostenibile, appiattendosi piuttosto su interventi singoli disaggregati o poco efficaci che, di fatto, rappresentano "occasioni perse": si pensi, ad esempio, al trasporto di massa



finanziato dagli anni '90 dalle mille trasformazioni e ancora da realizzare, al progetto del "traforo", o al recente acquisto di 67 autobus, unica azione che il Comune, coinvolgendo i soli Comuni di San Giovanni Lupatoto e Buttapietra, ha saputo proporre al bando regionale per l'assegnazione dei fondi europei POR-FESR nel 2016 approvati dalla Regione Veneto nel maggio di quest'anno, una misura che avrebbe dovuto essere inserita in un quadro più generale di azioni mirate a promuovere la mobilità sostenibile e governata nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità (PUM) o di strumenti analoghi di pianificazione e programmazione della mobilità e del

traffico a livello urbano. La ripartizione modale degli spostamenti di Verona ("modal share") è ancora fortemente ancorata all'uso del mezzo motorizzato privato (tra il 65% e il 70%), con piedi, bici e trasporto pubblico a spartirsi più o meno equamente il restante 30-35%. Oggi le città virtuose in Italia e in Europa hanno portato la componente del trasporto privato motorizzato sotto al 50% e in alcuni casi anche sotto il 40%, con un lavoro pianificato di anni e non frutto di improvvisazione.

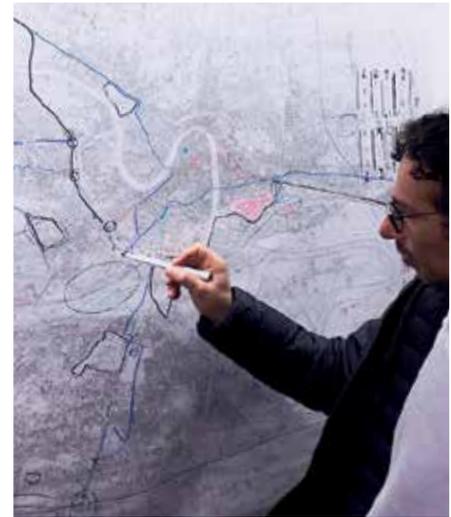
- <http://www.osservatoriopums.it/>
- Vedi DGR 1219 del 26 luglio 2016, allegato A1

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

Auspichiamo che Verona si faccia finalmente promotrice di un Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che coinvolga i Comuni di cintura capace di programmare e fare scelte coraggiose per migliorare la mobilità urbana e ridurre al contempo l'inquinamento dell'aria: dalla rifunzionalizzazione delle linee ferroviarie storiche per la creazione di un sistema suburbano, anche realizzando nuove fermate sul modello di altri territori, al potenziamento del trasporto pubblico, alla realizzazione di "filtri progressivi" per l'accesso delle automobili in città. Lungo le direttrici principali di accesso a Verona, come solo in parte previsto dal progetto "filobus" (via Ca' di Cozzi, corso Milano, via Mantovana, viale del Lavoro, S.S.12, via Legnago, via Unità d'Italia, via Fincato) siano creati nodi di interscambio intermodale dotati di servizi di trasporto confortevoli ed affidabili.

La cinta dei bastioni rappresenta il sistema di filtri più interno, senza considerare il nucleo della ZTL. Quante centinaia di posti auto sono presi d'assalto quotidianamente all'interno delle mura magistrali? Molte città si sono rese conto da tempo di come la disponibilità di sosta sia direttamente proporzionale alla propensione all'uso dell'automobile per spostarsi verso le aree centrali "pregiate". In questo quadro il PUMS deve rapportarsi (e in parte finanziarsi) con il piano urbanistico capace di valorizzare le aree urbane o periurbane di maggior interesse nel promuovere politiche di riqualificazione e rigenerazione urbana, che valuti come una condizione ex ante, e non come un problema ex post, l'accessibilità al sito con modi di trasporto sostenibili. Attorno ai nodi, esistenti o di progetto, ben serviti dal trasporto pubblico esistono aree da rigenerare e/o densificare puntando su un'accessibilità alternativa all'auto, che non pone lo standard a parcheggio per auto come un parametro di valore indiscutibile. Si pensi ad esempio all'area estesa attorno al nodo di Porta Vescovo, allo scalo merci di Porta Nuova, ma anche a Verona Sud, dove il progetto del filobus potrebbe avviare questo tipo di dinamiche, fino ad oggi nemmeno esplorate a livello metaprogettuale e strategico e dove invece è stato predisposto uno studio incentrato sul potenziamento del sistema viario e dei parcheggi.



COCAI MENTI LIBERE PER UNA NUOVA VERONA



COCAI è un gruppo convinto della forza della partecipazione e della condivisione delle idee, aspirazioni e visioni per una autentica rigenerazione dal basso della città.

COCAI è nato circa un anno fa allo scopo di proporre un dibattito autentico e partecipato sul futuro della città, con l'aspirazione di spostare lo sguardo abbastanza oltre al quotidiano per consentire di immaginare una nuova Verona, rigenerata nei suoi contenuti e nei suoi valori civici.

Con questo intento a maggio COCAI ha lanciato nella cornice della ex Dogana d'Acqua un primo evento dedicato proprio al tema della mobilità sostenibile.

COCAI promuove la visione di una "città sensibile" e da tempo è attivo per promuovere la creazione di un Urban Center a Verona, da intendere in modo esteso come "casa della città", spazio di animazione e confronto vero sulle idee tra istituzioni, ordini professionali, associazioni e cittadini, e non solo come una "vetrina di progetti".



Una Pianificazione che può avere anche nei quartieri un suo fulcro: a partire dalla mobilità sostenibile e all'accessibilità a piedi e in bicicletta ai poli attrattori di vicinato (scuole, servizi e commercio in primis), si possono cogliere le occasioni per migliorare la sicurezza urbana, creando spazi più accoglienti e più adatti alla socialità diffusa. Le strade ancora oggi sono intese come "corridoi per automobili", dalla bassa qualità urbana. Con costi di intervento bassi e il coinvolgimento della popolazione si possono ottenere risultati importanti per restituire ai quartieri le strade come spazi di coesistenza armonica tra autoveicoli, biciclette e pedoni.



Come recitano le Linee Guida per la stesura dei PUMS, occorre oggi pianificare le nostre città per le persone, non per le auto!

IL PROBLEMA DI "MUOVERSI"

Nel tempo l'idea del "muoversi" è passata dal rappresentare una grande espressione di libertà ad un problema quotidiano. La sfida della mobilità sostenibile è una delle più cruciali nella visione di città più vivibili, sicure ed attrattive ed ha a che fare oggi soprattutto con due aspetti: la necessità di pianificare, dall'alto, e il cambio di mentalità e degli stili di vita individuali, dal basso. Difficilmente il lavoro di un sistema-città sulla mobilità può avere successo se non viene costruito con la partecipazione vera delle persone.

In che modo Verona può raccogliere questa sfida?

La visione europea del PUMS, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, può rappresentare un nuovo approccio da seguire. Approccio che può marcare una differenza importante rispetto ai tradizionali strumenti della pianificazione della mobilità e del traffico su questi fronti:

- la visione strategica di lungo periodo, che significa integrazione delle politiche per attivare sinergie positive tra l'azione sulla mobilità e quella sul sociale, sull'economia, sulla rigenerazione urbana, sul commercio; impossibile pensare oggi alla pianificazione della mobilità come ad una disciplina tecnico-transportistica "minore" che si deve preoccupare di risolvere ex post i problemi creati a monte da uno sviluppo urbano disarmonico assunto come dato di fatto dalla pianificazione urbanistica (come nel caso delle previsioni per Verona Sud);
- la necessità di strutturare un percorso partecipativo vero ed aperto a tutte le forze che operano nel sistema-città ed ai cittadini; la condivisione è riconosciuta come fattore che aiuta un piano ad avere successo nella sua fase attuativa, in quanto tutti gli interventi non paiono come spot slegati tra loro bensì come contributi ad un obiettivo chiaro ed esplicito: il miglioramento del benessere e della qualità della vita delle persone; le contrapposizioni tra automobilisti e ciclisti, per fare un esempio, sono artificiali: entrambe le categorie sono formate dalle stesse persone, che vanno messe nelle condizioni di operare la scelta più intelligente e sostenibile per l'ambiente e la collettività;
- la "multimodalità" e la "mobilità integrata": gli "ingredienti" forniti dai diversi modi di trasporto (privato motorizzato, trasporto pubblico, piedi, bicicletta, car sharing, bike sharing, ecc.) ben combinati assieme forniscono la "ricetta" da contrapporre all'attuale sistema "autocentrico"; più che assecondare la domanda di mobilità occorre governarla; non si tratta tuttavia di dichiarare guerra alle automobili, quanto piuttosto di orientare gli investimenti a favore dello sviluppo dei modi di trasporto più sostenibili per un miglioramento del "modal split" della città;
- l'esigenza di utilizzare la valutazione e il monitoraggio per verificare periodicamente l'efficacia degli interventi attuati rispetto agli obiettivi prefissati ed eventualmente correggere la rotta o rilanciare con nuove azioni; le posizioni preconcepite su presunte opere risolutive per la mobilità veronese devono lasciare il posto alla capacità di individuare gli interventi più efficaci per raggiungere obiettivi specifici definiti e condivisi a monte;
- la dimensione "metropolitana" della questione mobilità, che non può più essere affrontata con piani limitati ai confini amministrativi di un comune come Verona, il quale deve invece assumere il ruolo di governare la mobilità su area vasta con i Comuni di cintura; si consideri che Verona ha una popolazione praticamente stabile dagli anni '70 ad oggi, mentre solo nei venti anni dal 1991 al 2011 la popolazione dei Comuni di cintura è cresciuta di quasi 50.000 unità; questa forza centrifuga e dispersiva risulta deleteria per la mobilità sostenibile, avendo determinato l'aumento dell'uso dell'auto ed anche delle distanze da percorrere.



FESTA DI RUOTALIBERA ALL'ARSENALE... di Francesca Gonzato

Edopo una ormai storica sequenza di feste a Villa Vendri, Corte Molon, Arci di Montorio, sede Fevoss a Porta Vescovo, Forte Gisella a Santa Lucia, quest'anno abbiamo fatto il bis all'Arsenale, una location che ha l'indubbio vantaggio di essere in pieno centro cittadino, agevolmente raggiungibile in bicicletta, talmente ampia da permettere lo svolgimento di varie attività.

E infatti le attività non sono mancate.

Per tutta la giornata i nostri giovani collaboratori hanno offerto il servizio di punzonatura delle biciclette.

Nel pomeriggio Giorgio Migliorini ha guidato l'escursione cittadina "Il giro dei ponti" che ha richiamato il tema della città "8 80" caro a FIAB, essendo queste le età del più giovane e del più anziano partecipante, e ha fatto scoprire l'ennesimo semaforo nemico dei ciclisti e pedoni a ponte Aleardi andando da L.ge Vittoria a L.ge Galtarossa: un'attesa infinita che spinge ad attraversamenti azzardati.

Sempre nel pomeriggio per un paio d'ore sono stati proiettati foto e filmati di viaggi in bici. Non è stato solo interessante rivivere le ciclovacanze di piccoli e grandi gruppi Fiab o di impavidi pedalatori solitari, è stato proprio bello, perché i contributi multimediali dei soci che hanno risposto all'appello del Bepo Merlin erano davvero ricchi di immagini suggestive, ben montati, insomma piacevoli da vedere.

Novità nelle premiazioni Amico della Bicicletta dell'Anno: per la prima volta il presidente Corrado Marastoni non ha premiato singole persone, ma due gruppi. Il Consorzio di Bonifica Veronese



ha meritato il titolo per aver progettato e diretto i lavori di realizzazione della Pista Ciclopedonale delle Risorgive, inaugurata in ottobre, dimostrando di saper vedere nel cicloturista non una potenziale minaccia all'integrità delle strutture idrauliche e agrarie ma un alleato importante, corretto ed amante del paesaggio. L'associazione di promozione sociale Verona Report, che attraverso filmati di taglio giornalistico e documentaristico si propone di far conoscere le iniziative più significative di realtà operanti nel sociale, nell'associazionismo, nella promozione del territorio, è stata premiata perché col suo magnifico filmato ha promosso in modo estremamente efficace il progetto dell'Ecomuseo dell'Energia Pulita.

Come l'anno scorso la serata ha avuto anche un simpatico risvolto ludico: Giorgio Migliorini ha ideato e condotto un gioco a quiz a squadre con domande sulla storia Fiab, sul codice stradale, sui soci speciali. Una parentesi divertente, vissuta in allegria.

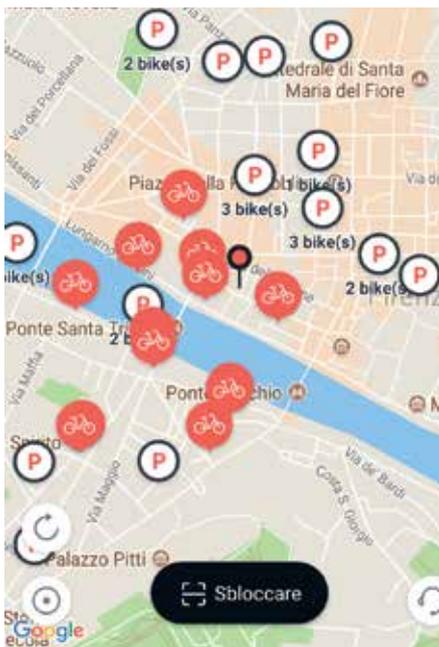
Ovviamente non è mancato un generoso aperitivo offerto prima dell'ormai classico risotto, a scelta all'isolana o alla zucca.

Una festa riuscita, dunque. Ma non manca un po' di rammarico: le presenze sono state scarsissime fino a sera, solo a rilento la compagnia si è ingrossata, restando comunque ben al di sotto delle edizioni precedenti. Le tessere rinnovate sono state 25 in meno dello scorso anno. La marchiatura non ha visto molta affluenza. Il giro dei ponti ha registrato 7 partecipanti, organizzatore compreso. Una gara per bici con ruote da 20" non si è nemmeno svolta per mancanza di concorrenti. Cosa significa tutto ciò? Rispondo con la mia opinione personale: alcuni soci storici provano ancora il piacere dello stare insieme, chiacchierare, rivedere e commentare i viaggi, mangiare e bere in compagnia, ma sono rimasti ormai assai pochi. La maggior parte dei soci attuali e i non soci che ci contattano considerano Fiab Verona un erogatore di servizi, che siano cicloviaggi, punzonatura o altro, e non sono interessati ad una vita di gruppo coi suoi momenti di ritrovo. Lo ritengo un problema, perché se questo è il sentire comune difficilmente si faranno avanti nuovi soci attivi disposti a collaborare alle innumerevoli iniziative che Fiab Verona sostiene e i pochi coinvolti rischiano di soccombere sotto il peso di un impegno eccessivo. Che fare? ●



strutturale, nel senso che già senza Mobike parcheggiare legalmente una bicicletta non è la cosa più ovvia al mondo: sui marciapiedi non si può, in strada neanche, gli stalli per bici sono niente a confronto di quelli per le auto; le rastrelliere ci sono e non ci sono... figurarsi dopo aver messo in circolazione 12 mila biciclette in più.

Per Milano i dati parlano di 670 rastrelliere per una capienza di 8.300 posti bici. Pochi. A Firenze gli spazi dedicati alle MoBike risultano essere solo 140 (per una capienza di 1.200 mezzi circa) a fronte di oltre 2.100 bici condivise attualmente circolanti.



I Comuni si sono formalmente impegnati a creare nuovi spazi di sosta per le biciclette condivise (Milano si ripromette di raggiungere le 13 mila unità) ma se le bici sono cinesi le promesse sono ... all'italiana. Il bando del Comune di Milano, ad esempio, dice che tale impegno preso non deve "creare affidamento ai soggetti autorizzati al servizio". Tradotto dal linguaggio legale significa che se il risultato non viene raggiunto, gli assegnatari non hanno alcun diritto di lamentarsi.

Eppure le imprese devono sottostare a vincoli e verifiche (sulla carta) molto severi: "Gravi criticità connesse alla circolazione e sosta dei veicoli impiegati nel servizio" possono portare alla sospensione dell'autorizzazione, dicono i bandi. Lo stesso dovrebbe accadere in caso si accertino "disservizi su più del 5% della flotta".

I Comuni impongono questionari di customer satisfaction riservandosi la possibilità di ispezioni anche secondo le tecniche di mystery shopper (in pratica un funzionario si finge cliente oppure manda a verificare qualcuno di sua fiducia). Eppure il modello del questionario allegato ai bandi non prevede alcuna domanda sulla facilità di trovare posteggio...

Ecco allora che sorge il dubbio: come dobbiamo tradurre il termine inglese "smart"? Come intelligente, sveglio, brillante, al pari dell'idea alla base del servizio, oppure dobbiamo tradurlo

all'italiana come "furbetto"?

Le amministrazioni si fanno belle con poca spesa (anzi, Milano incamera 30 euro all'anno per ogni bici che viene messa in strada) ma non si vincolano a restituire nulla per migliorare la viabilità ciclistica. E il conto rischiano di pagarlo tutti i ciclisti, che finiscono con l'apparire ancora più antipatici.

Le soluzioni concrete al problema non sono poi molte: vista anche la conformazione dei nostri centri storici, se si vogliono creare più posti bici occorre togliere qualche stallo auto. Allora sì che si vedrebbero gli amministratori davvero "smart". ●



Luca Polverini, presidente Fiab Firenze

Il sistema è arrivato in maniera troppo rocambolesca nelle città italiane che non sono preparate a gestire la mobilità ciclistica e che non sono nemmeno abituate a vedere le biciclette: sarà buffo, ma 4 mila bici tutte d'un colpo creano spavento come una invasione aliena. Mentre non facciamo più caso alla sosta selvaggia delle auto, una Mobike fuori posto diventa subito una notizia. In questo credo che l'amministrazione comunale sia stata presa in contropiede, e ora le viene richiesto di recuperare lavorando sulla comunicazione e l'educazione. Allo stesso modo è stato sottovalutato l'impatto sulla sosta: è vero che i parcheggi dedicati non sono sufficienti, in città però abbiamo oltre 15 mila stalli bici molti dei quali non sono utilizzabili perché occupati da rottami abbandonati, ma la pulizia delle rastrelliere non è stata presa in considerazione. Detto questo, cioè che fare ciclabilità non significa buttare in strada 2 mila biciclette, guardiamo con favore ad un sistema che a Firenze ha fatto riscoprire la bici ad un sacco di persone, dai giovani ai turisti; che ha ovviamente trovato terreno fertile tra le popolose comunità cinesi di Prato e Firenze; e che si rivela realmente concorrenziale rispetto ad altre forme di trasporto. Per una famiglia che deve mandare a scuola i figli, ad esempio, è più conveniente dell'abbonamento del bus.

Guida Biscaro, presidente Fiab Milano Ciclobby

E' un po' presto per fare delle considerazioni sul bike sharing a flusso libero. Il primo mese ci sono stati effettivamente momenti di grande caos, con bande di ragazzini che scorrazzavano con queste bici che poi si portavano a casa, complice il fatto che erano gratuite. Il servizio va sicuramente a completare l'offerta del BikeMe che con le sue postazioni fisse forse non serve al meglio le zone periferiche. In questo senso accogliamo con favore qualsiasi iniziativa che favorisca la mobilità in bicicletta, tuttavia occorre osservare le carenze del contesto cittadino, non intendendo con questo carenza di piste ciclabili, quando più di corsie ciclabili, di zone 30 e di tutta una serie di misure che rendano familiare e normale l'uso delle biciclette. C'è poi un aspetto che mi riservo di approfondire riguardante i mezzi e la loro gestione: mi sembrano mezzi poco costosi, e mi chiedo quale manutenzione venga fatta e quanto sia ecologico un sistema che semina biciclette per tutta la città. Non vorrei che a breve venissero accumulati centinaia o migliaia di rottami di ferraglia oppure che si affermasse un uso improprio della bici come mezzo usa-e-getta. Il tema del parcheggio francamente mi preoccupa di meno, soprattutto a fronte della situazione attuale che vede moto scooter stipati in ogni angolo del centro storico.

PEDALANDO NEL TEMPO di Rosanna Piasenti

Viaggio a tappe sulle tracce dei negozi storici di biciclette di Verona

Partire da quattro locandine sbiadite degli inizi del secolo scorso, segnalate dal socio Adb di Verona, Giovanni Lugoboni, e mettersi sulle tracce di imprenditori che facevano affari a Verona con le biciclette agli inizi del secolo scorso è come aprire una scatola cinese e insieme giocare a caccia al tesoro!

Che fine hanno fatto questi antichi negozi? Fino a quando sono rimasti aperti? Chi erano i proprietari?

Noi di Ruotalibera, stuzzicati dalla sfida e con la passione per la storia, ci siamo messi sulle loro tracce, in fondo sono passati solo 110 anni...

Bezzati Giovanni, G. Colli, Officine Gregorelli, Pelanda Giuseppe sono



i nomi riportati nelle locandine: si riferiscono a storici punti vendita, dotati di assistenza e addirittura di stabilimenti di produzione, appunto fabbriche in biciclette.

Abbiamo esaminato insieme e singolarmente le quattro locandine: tre negozi su quattro erano in corso Vittorio Emanuele Secondo, gli stabilimenti invece si trovavano in Via Terese, in Via Nicola Mazza e in Piazza Pradaval, insieme ai magazzini.

A Verona dov'è Corso Vittorio Emanuele Secondo?

Se si digita la via su Internet Google rimanda al famoso Corso Vittorio Emanuele di Villafranca, nemmeno lo stradario aiuta...

E' un errore? Le locandine parlano di Verona città e di luoghi attigui.

Evidentemente si tratta di una via che non c'è più o che ha cambiato nome. E in effetti è andata proprio così, l'ambiente circostante è cambiato e la storia ci sorprende.

Il Corso è dettagliatamente descritto nel Notiziario della Banca Popolare di Verona numero 2 anno 1990: "Originariamente chiamato stradone. Nel 1867 il toponimo venne mutato in Corso Vittorio Emanuele II; durante la Repubblica di Salò, fu imposto ma senza



successo, il toponimo Corso Cangrande (a fine Corso è pur presente l'Istituto scolastico Cangrande). Solo dopo la Liberazione venne ripristinato il nome originario."

L'area occupata dall'ampio corso rimase abbandonata per secoli fino alla cinta delle mura magistrali. "Gli unici nuclei abitativi sorgevano attorno alle chiese di San Luca, Santa Maria della Ghiaia e Sant'Antonio Abate - si legge ancora - era completamente slegato dal contesto cittadino ed era una sorta di periferia piena di buche, avvallamenti e usato come una discarica. Nel 1768 venne dato incarico a Pietro Ceroni, perito e ingegnere pubblico, di livellare il terreno, interrare le buche, la pavimentazione con la sistemazione del manto stradale e posa dei marciapiedi si ebbe nel 1850. Nel 1874 venne realizzata la pavimentazione ad acciottolato con le doppie liste di trachite (in dialetto lasagne) per il transito dei veicoli a trazione animale."

Il Notiziario riporta ancora che l'ultimo conflitto mondiale provocò gravissimi danni agli edifici della zona, specialmente verso la porta sanmicheliana, a causa della vicinanza della stazione ferroviaria di porta nuova e cita anche Zona Pradaval (Prato della valle) o della Valverde, che prima era chiamata Via Sant'Antonio e che venne sistemata a giardino nel 1975. Anche sul lato destro tra Pradaval e Corso Porta Nuova i danni bellici furono gravi. Il Condominio al numero 22 fu profondamente alterato.

"Sul finire del Corso - riporta ancora il Notiziario - al posto dei moderni palazzi sorgevano fino agli anni Cinquanta alcune casette ottocentesche, tipiche dell'epoca e in quel momento il corso aveva ancora un aspetto dimesso di periferia della città.

Nelle zone adiacenti trovava posto dopo l'unità d'Italia il comando provinciale dei Carabinieri, che trovò poi sede definitiva in Via Salvo d'Acquisto. Negli anni 1970 veniva costruita la Camera di Commercio di Verona, abbattendo la Casa della Gioventù Italiana del Littorio.

Nel 1937 veniva costruito il palazzo dell'Ina, dopo la seconda guerra mondiale fu costruito il vasto edificio della Società Elettrica Prov.le oggi Enel."

Il Notiziario cita diversi numeri civici citati dell'ex Corso, ma non compaiono i palazzi contraddistinti ai numeri 7, 83/85 e 91 di Corso Porta Nuova, dove sorgevano i negozi di biciclette.

Prima tappa: andare in Corso Porta Nuova.

I corrispondenti numeri 7, 83/85 non recano targhe o tracce, non sono presenti attività commerciali, mentre al numero 91 c'è il famoso Garage Italia. Ci riserviamo comunque una ulteriore capatina.

Seconda Tappa: visitare il famosissimo Museo Nicolis di Villafranca, dedicato all'Auto, alla Tecnica, della Meccanica e con una ricca sezione dedicata alle biciclette, sono centocinquanta due per l'esattezza.

Chiediamo supporto a Sara Cordioli, Responsabile Meeting & Events del Museo,



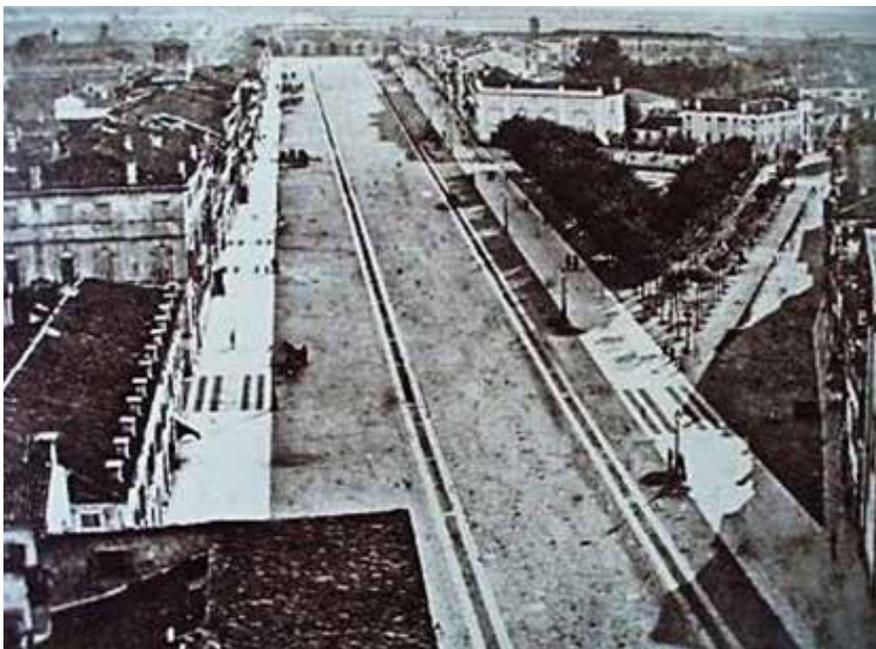
per capire se ci sono pezzi provenienti dalle fabbriche, dai negozi citati sulle locandine. "I pezzi in mostra sono frutto delle ricerche e del rinvenimento tramite i collezionisti - ci spiega - la catalogazione per provenienza è per nazionalità non per città: abbiamo le francesi, le belghe, le tedesche, le italiane."

Leggo però su un bicicletto (al maschile), datato 1920, l'indicazione "F.lli Valletti Italia": mi ricorda che il fondatore della Chesini (noto marchio di motori di Verona), Gelsomino Chesini aveva rilevato nel 1927 proprio la fabbrica Ciclo Valletti che si trovava in Via San Paolo (zona universitaria) e facendone la sua sede. Sara Cordioli annuisce.

"In ogni caso - ci spiega - non ci sono documenti di provenienza relativi alle Fabbriche e si tratta spesso di bici, passate di mano in mano. Il vostro è un viaggio e una ricerca molto stimolante, vi ricordo la presenza in Via Daniele Manin delle vecchie Officine Fiat, terminate nel 1916 su progetto di Ettore Fagioli, la via è parallela di Corso Porta Nuova".

Ci dà alcune dritte per proseguire nella ricerca e ci regala il libro "Guidavamo così" scritto da Danilo Castellarin, Corticella Editore: uno spaccato di vita veronese, sulla mobilità veronese dai primi del 1900, vie e monumenti, da cui raccogliamo foto molto interessanti su Corso Porta Nuova.

Prima di congedarci penso a Luciano Nicolis e alla sua bicicletta, esposta nel museo al terzo piano e catalogata con una curiosità: "con questa Bianchi con motore Mosquito il Sig. Luciano Nicolis, fondatore di questo Museo, ha avviato la sua attività di commercio della carta". (1949). Tutto è partito così da una bici, ricercando in lungo e in largo: anche noi stiamo viaggiando con una bicicletta, pedalando all'indietro nel tempo raccogliendo informazioni per dare volti e memoria a persone e luoghi... Alla prossima tappa... ●



PNEUMATICI

di Federico Girardi

La scelta del copertone si ripercuote sulle prestazioni che avremo in sella alla nostra fedele bicicletta: un copertone con impronta molto liscia ci restituisce minor attrito facendoci andare più veloci a scapito però dell'aderenza su terreni misti, un battistrada con impronta marcata su un copertone largo ci permette di affrontare percorsi più tecnici ma ci fa fare più fatica sull'asfalto. Cerchiamo di conoscere un po' meglio questa parte della bici che si prende tutte le buche ed il fango al nostro posto.

Le **dimensioni** sono riportate sulla spalla del copertone, nell'esempio compaiono tre modi per esprimerle:
Standard ETRTO (europeo): 622 | Pollici: 28 | Standard francese: 700



In caso di acquisto di un nuovo copertone basta identificarne le dimensioni secondo uno dei suddetti standard.

TIPO DI BATTISTRADA

Consideriamo questa regola:

- meno tacche = minor aderenza su terreno —> meno fatica
- più tacche = maggior aderenza su terreno —> più fatica

In base alle caratteristiche del percorso che vogliamo affrontare scegliamo un battistrada che ci dia più o meno aderenza o resistenza al rotolamento.



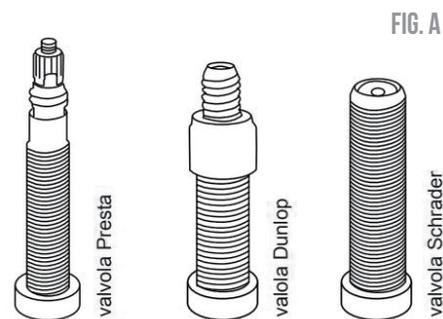
TIPI DI VALVOLE

Esistono vari tipi di valvola della camera d'aria (Fig. A)

Quando si compra una camera d'aria bisogna verificare che la valvola sia compatibile con il nostro cerchio: ogni valvola ha un diametro ed una lunghezza diversi, ad esempio una valvola Schrader necessita di un foro nel cerchio più grande di una valvola Presta; inoltre non tutte le pompe possono gonfiare tutte le camere d'aria, una pompa con doppia testa è utilizzabile con la maggior parte delle valvole...



...ma può essere necessario un adattatore



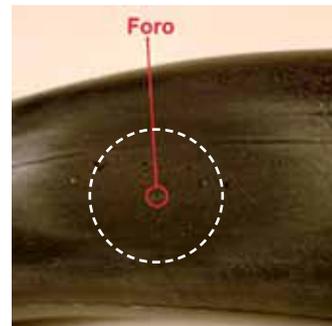
Nella maggior parte dei casi il copertone ha un **senso di montaggio**, questo è riportato sulla spalla: la freccia indica il senso di rotolamento; in una coppia di copertoni identici verificare se il senso di montaggio sia diverso a seconda che si utilizzino sulla ruota anteriore o posteriore.



Nell'ABC del ciclista non può mancare il sapere riparare una foratura, vediamo come:

1 | Troviamo il foro e prepariamo la superficie circostante (un'area leggermente maggiore della toppa che applicheremo) grattando con della carta vetrata fine

Consiglio: quando smontiamo il copertone per riparare una foratura cerchiamo di identificare se in corrispondenza del foro ci sia una spina nel copertone



2 | Spalmiamo un sottile strato di mastice su un'area leggermente maggiore della toppa che applicheremo



3 | Attendiamo che il mastice non sia più appiccicoso (toccare lievemente col dorso di un dito) ed applichiamo la toppa avendo l'accortezza di far fuoriuscire eventuali bolle d'aria rimaste tra toppa e camera d'aria,



4 | Schiacciamo tra i palmi delle mani per un minuto

Una toppa di fortuna si può realizzare con del nastro adesivo. Nel peggiore dei casi si può isolare la foratura annodando la camera d'aria.

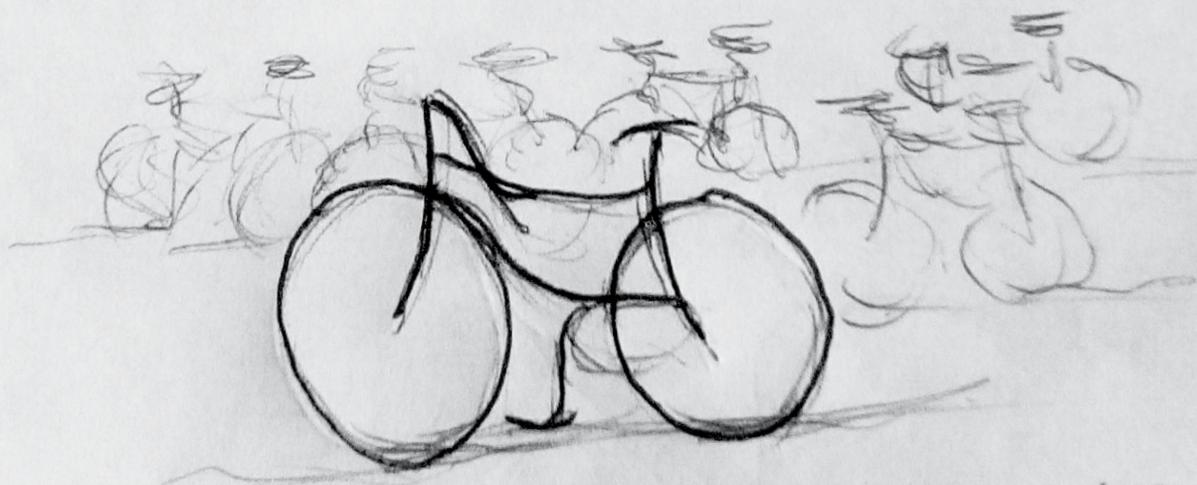


"CONSIGLI DEL NONNO" PER RIPARARE UNO SQUARCIO DEL COPERTONE



Una riparazione di emergenza può essere effettuata inserendo un ritaglio di gomma o di Tetrapack® all'interno del copertone, questo eviterà la fuoriuscita della camera d'aria in pressione.

Ti HO SCELTO TRA TANTE
NON CERTO
PER IL TUO DECOLTE' DEBORDANTE
O PER LA TUA FORMA ELEGANTE
MA PERCHE'
TANTI BEI RICORDI
MUOVI IN ME



B42.17

Vignetta di **Andrea Bisighin**

Chi volesse acquistare, per sé o per regalarla, una qualche opera di Andrea Bisighin, potrà visitare il sito bisi-go.jimdo.com



Le patate dolci

di Paolo Pigozzi

Quando eravamo più giovani erano un'ottima merenda al rientro da una infuocata partita di calcio, interrotta solo dal calare delle tenebre. In queste corte giornate ormai quasi invernali, sono eccellenti anche per ristorare corpo e spirito in un tardo pomeriggio domenicale, al rientro da una sgambata, infreddoliti e con la voglia di qualcosa di caldo e confortante. Le patate dolci (patate americane o batate) non appartengono alle Solanacee (la famiglia botanica delle comuni patate), ma sono i tuberi di una pianta erbacea perenne, originaria del continente americano, della famiglia delle Convolvacee. Molto nutrienti, soprattutto nelle varietà a polpa gialla o rosata. In queste ultime, è contenuta una quantità veramente ragguardevole di carotenoidi, sostanze pigmentate che nell'organismo vengono trasformate in vitamina A. Solo 100 g di patata dolce ne forniscono circa 670 mcg (nella patata comune se ne trovano appena 3 mcg). Per poter valutare meglio l'importanza della batata, considerate che il fabbisogno giornaliero per un adulto è di 700 mcg. La patata dolce fornisce più caroteni del tuorlo d'uovo e di molti formaggi, a fronte di un apporto di grassi veramente irrisorio (0,6% di grassi nella patata dolce, 32% nel tuorlo d'uovo, 25% nello stracchino). Anche per questo il consumo di questo tubero meriterebbe di essere ampliato.

INGREDIENTI

Polpa di patate dolci cotte	200 g
Mandorle	200 g
Semi di sesamo	qualche cucchiaino
Sale	1 pizzico



GNOCCHETTI DOLCI (MA SENZA ZUCCHERO) PREPARAZIONE

Buonissimi, anche senza zucchero. Specialmente se li gusti masticandoli a lungo, come bisognerebbe fare sempre, magari in meditazione davanti ad un infuso caldo (ottimo il carcadè con rosa canina e cannella). Ma va bene anche un buon brûlé.

Prendi una patata dolce e lessala in acqua leggermente salata. Quando è cotta sbucciala e schiaccia la polpa con una forchetta fino a ridurla in purea. Aggiungici un pizzico di sale. Nel frattempo trita finemente le mandorle. Mescola una uguale quantità di purea di patate e farina di mandorle e, con le mani, prepara piccoli gnocchetti rotondi o leggermente schiacciati. Rotolali nei semi di sesamo e disponili in ordine su una piastra ricoperta da carta da forno. Mettili a cuocere a 170 gradi per 20-30 minuti. Mangiali solo quando non sono più caldi.

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

Q uest'anno è stato caratterizzato da poca piovosità ma non così le nostre "Caccia al tesoro in bicicletta": ne abbiamo organizzate ben 3 e tutte hanno avuto "danni" dalla pioggia.

Siamo riusciti a finire la caccia all'interno del festival *Tocati* nonostante la pioggia a dirotto dell'ultima mezz'ora di gioco. Le 4 squadre partecipanti hanno insistito fino all'ultimo e la squadra *La Tempesta* è arrivata per prima al busto di Shakespeare ubicato sui portoni della Bra dove ha trovato il Tesoro. Tutti bravissimi e bagnatissimi ma felici! Abbiamo festeggiato i vincitori ma anche tutti gli altri sotto i preziosi (e soprattutto coperti) portici della Domus Mercatorum. Sotto trovate qualche foto. Le squadre *Riccardo Terzo* e *Giulio Cesare* hanno combattuto fino all'ultimo secondo con la squadra vincitrice. I giocatori della squadra *Macbeth* invece si sono arresi al freddo e alla pioggia a due terzi della caccia dopo aver comunque pedalato per quasi due ore a cercare tracce e prove.

Un grazie a tutti i partecipanti per l'entusiasmo che ci trasmettono e per aver continuato nonostante il tempo sfavorevole e un particolare ringraziamento a tutti i giudici che han sopportato freddo e umido per tutta la caccia! Un abbraccio da tutto lo staff. Speriamo che l'anno prossimo splenda la luna sulla caccia! Vi proponiamo ora qualche gioco della Caccia che era ispirata a Shakespeare e alle sue opere.

Buon divertimento!

1- INDOVINELLO

Finiti gli abbondanti antipasti,
il tris di primi,
il bis di secondi
e i contorni,
quale dubbio assale Amleto
al termine
del succulento pasto?

Soluzione 1: _____



di **Luigia Pignatti**

2- TROVA IL LOCALE GIUSTO

Anche in questa veramente stretta via è situata una rastrelliera che al nome della nostra città è legata: portabici modello Verona è dagli esperti conosciuta e per la FIAB un'importante conquista è ritenuta. Si trova tra Porta Iovia e l'antico Foro Romano ed è una traversa del Massimo Decumano. Pur se tra le sue strette mura non si può ammirare un gran panorama, tra i veronesi gode senz'altro di gran fama. Chi di questa via l'ubicazione troverà in un certo locale entrare potrà. Lì si può degustare un piatto tipico anche sul grazioso plateatico, ma attenti, solo se non c'è **pioggia**, potrete all'aperto desinare in questo bistro denominato

Soluzione 2: _____

Ecco la soluzione dei giochi del numero precedente: 1) Vineria La Mandorla in via Alberto Mantovani 2) Mazzini 27 pizzeria, entrata da piazzetta Scala. 3) la scritta si trova in Via Pietra Vecchia angolo Via Duomo. Soluzioni di questo numero: sul prossimo numero di Ruotalibera! Se però volete sapere subito se avete fatto giusto mandate le vostre risposte a: luigiapignatti@virgilio.it



Prosegue l'attività di collaborazione con AULSS9 Scaligera. In un mese i volontari FIAB hanno accompagnato circa 350 ragazzi lungo la ciclabile dell'Adige. Fra i pochi che non sapevano usare la bici quasi tutti hanno imparato in pochi minuti. Un risultato davvero sorprendente, una esperienza molto gratificante per i volontari, apprezzata dagli insegnanti e grande entusiasmo fra i ragazzi

EQUITAZIONE MECCANICA

di *Gianni Borgo*

Dai dinamici fanciulli maggiormente preferito tra i molteplici trastulli, c'è l'innocuo triciclo; ma, raggiunta l'età matura, più esperti e felici, si cambiava "montatura" pedalando sulla bici. Cavalcando in sella al "baio" strutturato in acciaio, con un cambio in diretta manovrando una levetta, si può scegliere l'andatura per la via più sicura:

o al "passo", a 10 all'ora;
o al "trotto", a 20 all'ora;
o al "galoppo" a "cento all'ora";
o in "ambio", con fatica, gongolando in salita.
Sempre in sella al "cavallo" con parvenza d'aver l'ali, si può stare pure in "stallo" destreggiando sui pedali poiché docile si presta rimanendo fisso in "resta".
Non si ferma in radura a brucare la verdura, ma prosegue sul tratturo fuor dal traffico, al sicuro.

Non occorre che 'l fantino, con le staffe e col frustino, in maniera assai brutale, infierisca sull'animale!
Se impervio e faticoso il tragitto ci appare, un motore portentoso ci aiuta ad alleviare ogni sforzo e stanchezza, procedendo in bellezza...
Così, al fin di cavalcata, senza "scalpito e nitrito", sol la bici va posata dal "fantino"... ben servito.

MARCHI: OLYMPIA - ADRIATICA - LOMBARDO - KAWASAKI

BICICLETTE

ADIGE

di Roberto Manfrin

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

BICICLETTE ELETTRICHE

ACCESSORI e RIPARAZIONI

info@manfrinroberto.it www.manfrinroberto.it

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!



Riva del Rodano

IN BICI LUNGO IL RODANO ATTRAVERSO LA PROVENZA

di Franco De Grandis

Via Rhôna. Questo è il nome che è stato dato al tratto francese di un bellissimo percorso ciclabile che segue il Rodano dal Lago di Ginevra, passando per

Lione, Vienne, Avignone, Orange e Arles e giunge al mare attraversando la Provenza e la Camargue.

La Via Rhôna non è completata, ma i tratti realizzati permettono già di intuire il grande successo che avrà questo percorso.

Infatti per la bellezza e la varietà dei suoi paesaggi fluviali e per il pregio dei monumenti che testimoniano della storia ricchissima di queste terre, ogni scorcio, ogni visita alle città che si susseguono riserva sorprese e meraviglia.

Il viaggio organizzato dalla Fiab e guidato da Michele Mutterle, ha raccolto 47 partecipanti provenienti da varie regioni d'Italia.

Dopo il trasferimento da Verona a Lione, si sono compiute due escursioni a nord di Lione mediante percorsi ciclabili a tratti sotto alta vegetazione lungo il fiume, a tratti tra vigneti, colture di girasoli, di lavanda, di mais o di frumento, incontrando bei villaggi. Anche la città di Lione, dove la Saône

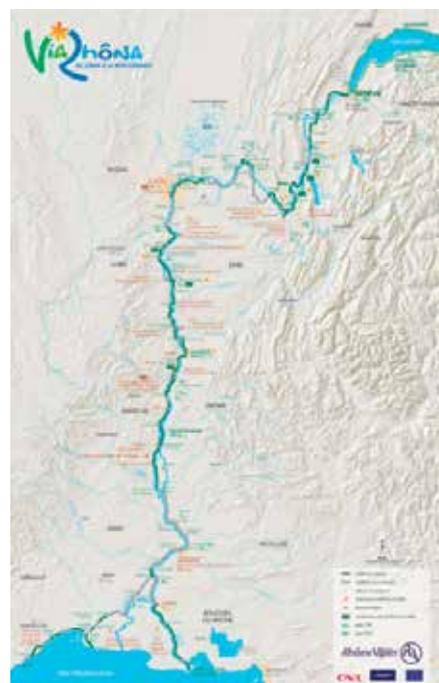
confluisce nel Rodano che assume ampie dimensioni, merita una bella visita con le sue tracce di antichità, il centro rinascimentale, la cattedrale, ecc. Il giorno dopo si è andati a Vienne dove si è fatta una visita autogestita (uno del gruppo si era preparato a far da guida prima del viaggio) ammirando il tempio romano di Augusto e Livia, la Cattedrale di S. Maurizio che ha avuto un ruolo importante nelle contese religiose che hanno insanguinato per secoli l'Europa, il suggestivo belvedere da cui si domina Vienne e le anse del Rodano.

Con una bella ciclabile si è andati a Saint Rambert d'Albon, da cui, il giorno successivo, si è partiti visitando il borgo medioevale di Vivier e arrivando infine ad Orange.

La visita ad Orange ha stupito tutti quelli che non la conoscevano.

L'Arco di trionfo di Tiberio splendidamente istoriato e il Teatro romano dalla scena grandiosa con la statua di Augusto, meritavano davvero una visita speciale.

Da Orange si è giunti ad Avignone, dove non poteva mancare una visita di tutto il mattino alle mura, al celebre ponte, al Palazzo dei papi, alla piazza centrale, alla chiesa che vide l'incontro fra Petrarca e Laura.



Il tempio di Augusto a Vienne



Foto di gruppo finale all'arrivo al mare

Da Avignone, dove si stava svolgendo il festival del teatro che riempiva festosamente la città, sotto un sole implacabile si è giunti ad Arles (la antica Arelate di cui parla Cesare nel De Bello Civili) la cui storia è già importante dal VI secolo A.C. per il suo ruolo di emporio alle foci del Rodano, continua con il periodo romano (cui si deve l'Arena assai ben conservata, il Teatro Romano, ecc.) e prosegue con il periodo medioevale

(con il celebre portale di S. Trophime e il bellissimo chiostro). Anche qui si è fatta una visita autogestita.

Arles è famosa anche per il soggiorno di Van Gogh ed infatti abbiamo visitato il famoso ponte di Arles, soggetto di varie opere.

Da Arles una ciclabile di 50 km porta al mare, a Port Saint Louis du Rhône attraverso la Camargue con il suo paesaggio lagunare, le cicogne, le garzette, i fenicotteri rosa e così via.

Durante il percorso qualche cinghiale ha attraversato la strada davanti a noi. Il viaggio si è concluso con rituale foto di gruppo ed un bagno sulla spiaggia dove sbarcò Napoleone per la sua ultima avventura prima dell'esilio.

Non è difficile prevedere che questo percorso, che è in via di completamento, vedrà un rapido sviluppo del cicloturismo attratto dai suoi paesaggi e dalle sue città così ricche di storia. ●

INFO TOUR

Via Rhône è l'itinerario cicloturistico che segue il corso del fiume Rodano; in circa 850 chilometri, si attraversano numerosi e vari paesaggi, dalla fonte nel cuore delle Alpi in Svizzera fino alla foce sulla costa francese del Mediterraneo. Proprio perché si seguono le acque di un fiume, si pedala sempre in pianura o in leggera discesa, rendendo questo percorso alla portata di tutti. Il percorso si svolge quasi sempre su strade secondarie poco trafficate ma ben asfaltate, e la segnaletica è in via di completamento.

Nel 2016 è stato inserito nel sistema Eurovelo, prendendo il nome di Eurovelo 17. Poiché si tratta di un percorso che corre lungo un asse nord-sud, gli è stato assegnato un numero dispari come da convenzioni Eurovelo. In questo modo è stato "saltato" Eurovelo 16, che non esiste (come d'altra parte Eurovelo 14).

Non lontano dal punto di partenza di Eurovelo 17 parte anche Eurovelo 15, la Pista Ciclabile del Reno, che va però ovviamente nella direzione opposta. Nello stesso punto passa inoltre Eurovelo 5, cioè la Via Francigena, nel suo viaggio dall'Inghilterra alla Puglia. Infine, una volta arrivato sul Mediterraneo, Eurovelo 17 incrocia Eurovelo 8, che segue la costa del mare. È possibile quindi immaginare un circuito che dall'Italia usi EV5 verso nord fino alla Svizzera, EV17 per tornare.

Per saperne di più sul ciclotour si può vedere il filmato di 30 minuti mediante il Link: <https://youtu.be/Wut3-090AtE>

In alternativa è sufficiente cliccare su google: *De Grandis Franco You Tube*, per accedere a questo e altri filmati di ciclotour FIAB

Il gruppo Fiab sulla ciclabile lungo il Rodano



NATURA CULTURA E STORIA

di **Enzo Ottolini**
foto di **Guido Dosso**

Quante cose abbiamo visto nella ciclovacanza in Bretagna Nord e Normandia

Da Trieste a Genova, cioè da tutto il nord Italia sono arrivati i partecipanti a questa ciclo vacanza che prometteva di portarci in una natura straordinaria (la costa atlantica con le sue falesie e le spiagge percorse dalle maree galoppanti), in città e villaggi costellati di castelli e cattedrali medievali, e su quelle spiagge della Normandia dove il 6 giugno 1944 c'è stato lo "sbarco" che ha dato una svolta alla Storia recente del nostro continente.

Guido, anima organizzatrice, con Annapia, generosa accompagnatrice di coda (la "scopa"), e Lucia, guida turistica, sono i nostri conduttori.

Molti di coloro che salgono sul pullman a Verona e poi a Rho si conoscono già, per loro il viaggio estivo con l'accompagnamento di Guido è un appuntamento fisso. I nuovi come me cominciano a imparare i nomi e ad ambientarsi. Tutta la notte in pullman è lunga, ma la superiamo tra

due chiacchiere, una lettura e qualche sonnellino, in fondo siamo in vacanza quindi anche qualche disagio è preso bene. Poi, prima di cominciare a pedalare, abbiamo visitato Chartres, Laval e Vitré, un primo assaggio di castelli e cattedrali. Le visite turistiche sono state una parte importante del viaggio, perché ogni giorno c'erano molte cose belle da vedere e perché i racconti storici di Lucia le rendevano molto più interessanti. Alla fine tutti quei luoghi e quelle cattedrali tendono a confondersi e mescolarsi nella memoria, ma alcune immagini, come dei flash, emergono più vive di altre. La bravissima cantante sassofonista jazz che si esibiva davanti all'entrata del castello di Fougères. La bella città alta di Dinan. Il giro delle mura di Saint-Malo. Il concerto d'organo e flauto alla sera nella cattedrale di Dol de Bretagne. I bellissimi cavalli negli allevamenti del Calvados. Lo stile belle époque delle residenze e del casinò di Trouville-sur-Mer.

Ma i piatti forti, dal lato turistico-storico-culturale, sono stati, non c'è dubbio, Mont Saint-Michel e le spiagge dello sbarco degli eserciti alleati.

Mont Saint-Michel, perennemente assediato da una quantità incredibile di visitatori, si raggiunge solo a piedi o con le navette che percorrono senza sosta il ponte. Questo ponte, lungo più di due chilometri, ha sostituito la precedente strada che impediva la libera circolazione dell'acqua e che avrebbe causato l'insabbiamento, per cui Mont Saint-Michel si sarebbe trovato entro il 2040 circondato da prati salmastri e non più dal mare. La visita dell'abbazia benedettina è interessante, ma qui la vera attrattiva è la marea, che quando cresce, avanza sull'immensa spiaggia della baia alla velocità di un cavallo al galoppo. Nelle ore di bassa marea invece si possono fare lunghe camminate sulla sabbia, accompagnati obbligatoriamente dalle guide, per non correre il rischio di essere travolti dalla marea oppure di finire nelle sabbie mobili.



Costa del Cotentin



Manoir nel Calvados

La lunga costa che ha visto l'epica battaglia degli eserciti alleati americano canadese e inglese contro i tedeschi è punteggiata da siti visitabili, musei e monumenti alla memoria. Noi l'abbiamo percorsa dalle fortificazioni tedesche della Pointe du Hoc crivellata dalle bombe, al museo dello sbarco di Utah Beach e all'immenso cimitero di guerra americano di Colleville-sur-Mer. Posti in cui c'è stato un così enorme sacrificio di vite umane non possono non far nascere un pensiero sulla natura dell'uomo, che riesce a scontare l'inferno in anticipo, sulla terra.



Castello di Falaise



Cattedrale di Chartres



Cattedrale di Dol de Bretagne



Cattedrale di Coutances

Solo due giorni di pioggia su due settimane, possiamo essere contenti. E sono serviti, il primo per vedere Rennes con le sue case a graticcio, e, su una costa coperta da un gran tappeto di eriche, il faro di Cap Fréhel. E il secondo è venuto buono per visitare Bayeux, con il museo nel quale è esposta la tapiserie, un arazzo lungo 70 m che racconta per immagini la conquista dell'Inghilterra da parte di Guglielmo il Conquistatore, e Caen con il suo grande castello.

Ciclisticamente il percorso non presentava difficoltà, dato che il territorio ha modeste ondulazioni e alcune tappe erano completamente pianeggianti, ma bisognava comunque metterci dell'impegno per coprire distanze che spesso si avvicinavano e a volte superavano i 100 km. In ogni caso la maggioranza dei partecipanti era dotata di gambe e fiato sufficienti per arrivare alla meta senza usufruire dell'aiuto del pullman. Le strade erano per la maggior parte tranquille stradine con poco traffico. Il tratto più piacevole, a mio parere, è stata la stradella lungo il Canal d'Ille et Rance con le sue chiuse per la navigazione, nella tappa da Fougères a Combourg. Ma è stata molto apprezzata anche l'escursione improvvisata nella foresta demaniale di Fougères (Guido aveva sempre una soluzione di scorta da tirare fuori dalla manica quando i tempi lo consentivano o lo richiedevano). Ed anche i percorsi panoramici lungo la costa, sia in Bretagna, con il Mont Saint-Michel che non smetteva mai di farsi vedere, che sugli scogli di Normandia erano molto belli. E le tranquille (a volte fin troppo) voies vertes ricavate sui tracciati di vecchie ferrovie, che abbiamo trovato in partenza da Fougères e poi da Coutances a Cherbourg. E le stradine che andavano a scovare i manoirs nella soleggiata campagna del Calvados, nell'ultima tappa da Falaise a Honfleur. Un paio di volte siamo finiti su sentieri sterrati e, vicino a Fermanville, ci siamo anche insabbiati e abbiamo dovuto spingere le biciclette



St. Malò, lungo le mura

Il gusto di partecipare.

TURRI
OLIO DI FRANTOIO
www.turri.com



Paesini colorati nell'Auge Calvados

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

Cierre Grafica	Cierre Edizioni
tel. 045 8580900 - fax 045 8580907 grafica@cierre.net.it	tel. 045 8581572 - fax 045 8589883 edizioni@cierre.net.it

Cierrevecchi distribuzioni editoriali
tel. 049 8840299 r.a. - fax 049 8840277
distribuzione@cierre.net.it

www.cierre.net.it

Lorenzetti
PASTICCERIA in SAN GIOVANNI LUPATOTO
VERONA

a mano, un piccolo fuori programma è il sale di un viaggio.

Finito il percorso in bici, non ci siamo fatti mancare un altro paio di cattedrali dalle facciate che sembrano merletti ricamati, a Rouen, dove c'è anche la moderna chiesa di Giovanna d'Arco, vicino al Mercato Vecchio, e a Troyes, capoluogo della Champagne.

Come si usa dire, tutti hanno contribuito alla buona riuscita del viaggio, ma in questo caso direi che davvero alla fine il gruppo era unito e soddisfatto. Tra le prestazioni dei singoli, sportive e non, ricordo, anche se questo interessa solo a quelli che c'erano, il coraggioso bagno di Alessandra (sì, c'era anche Ottavia, ma mi ricordo di più Alessandra), i pranzi di Carlo con entrecôte, huîtres e vino contro i nostri panini con acqua minerale, le forature di Maurizio, le barzellette dei due Roberti, l'altro Carlo che ad ogni salita partiva e scaricava tutta la sua potenza, seguito a ruota da Marisa e da Patrizia.

L'estate sta finendo e fa piacere tornare con la mente ai ricordi di un viaggio ben riuscito. Ma i giri in bici non sono certo finiti.

E' arrivata la scopa? Bene, possiamo ripartire.



Ciclovacanza: Bretagna e Normandia da venerdì 28 Luglio a venerdì 11 Agosto 2017 | Cronologia del viaggio

Venerdì 28 e sabato 29 Luglio: Partenza da Verona alle ore 20.30. Sosta a Milano Rho Fiera e carico di alcuni partecipanti. Viaggio diretto attraverso il tunnel del San Gottardo diretti a Laval. Lungo il tragitto sosta imprevista a Chartres per visitare la cattedrale. Arrivo a Laval a metà pomeriggio di sabato 29. Visita del Centro Storico e cena libera.

Domenica 30 Luglio: Trasferimento in bus a Vitré, scarico delle bici e inizio del percorso. Dopo la visita del Castello si va a Fougères. Sono circa 40 km attraverso una campagna verde ricca di alberi con leggeri saliscendi tipici della Bretagna. A Fougères il capogita propone di visitare la bella Foresta Demaniale, che si trova a pochi km: proposta accolta. Si aggiungono così circa 20 km. Al ritorno visita dello splendido Castello. Cena e pernottamento in hotel in zona periferica.

Lunedì 31 Luglio: Prendiamo una Via Verde, realizzata su ex ferrovia, che da Fougères porta verso Dol De Bretagne. Dopo circa 25 km abbandoniamo la ciclabile e facciamo una ampia deviazione rispetto al programma: il capogita propone di raggiungere il canale navigabile Ille et Rance e arrivare poi a Combourg. Ai 50 km previsti se ne aggiungono altri 50 circa: la bellezza dei posti con la serie di 12 chiuse per il transito delle house boats ripaga della fatica. Cena e pernottamento a Combourg.

Martedì 1 Agosto: Da Combourg a Dinan lungo il canale Ille et Rance. Percorso facile e suggestivo. Dura salita alla città murata di Dinan e visita del Centro Storico. Incontro con Paolo Fabbri storico Presidente AdB. Da Dinan per strade secondarie con ampia vista sull'ampio estuario verso St. Malò arrivo all'Hotel a Saint Juan de Guerets. Fatti circa 80 km. Con il bus spostamento a St. Malò e visita della Città Storica con passeggiata sulle mura e vista sul mare con sole al tramonto. Cena e pernottamento.

Mercoledì 2 Agosto: Una leggera pioggia sconvolge il programma. Niente bici. Viaggio turistico con il Bus a Rennes e a Cap Frehel e Dinard. Variazione del Programma di ampio gradimento.

Giovedì 3 Agosto: In bici per strade secondarie alla periferia nord di Saint Malò si raggiunge la costa. Spiagge e promontori stupendi. Si costeggia il golfo di Mont Saint Michel. Si raggiunge Mont Dol e Dole di Bretagna: splendida cattedrale. Ultimo strappo e arrivo a Pontorson. Oggi km 90 circa.

Venerdì 4 Agosto: Oggi si va a Mont Saint Michel lungo la ciclabile. In tutto circa 30 km. Tempo uggioso, ma lo spettacolo è sempre impareggiabile e garantito.

Sabato 5 Agosto: Si costeggia il golfo fino a Granville e poi una parte in bici raggiunge attraverso la campagna verdissima Coutances. Arrivando da lontano sventano i campanili e le guglie della splendida cattedrale. Il percorso completo è di circa 100 km con un andamento molto ondulato. Cena e pernottamento.

Domenica 6 Agosto: Da Coutances a Cherbourg. Gran parte del percorso è lungo una Via Verde su ex ferrovia e pertanto facile. La parte finale su strada con pendenze che alla fine si fanno sentire. Oggi fatti circa 90 km.

Lunedì 7 Agosto: Da Cherbourg a Carentan sempre lungo la costa. Paesaggi mozzafiato. Visita della spiaggia Utah dello sbarco degli Alleati nel 1944. In totale oggi km 110.

Martedì 8 Agosto: Al mattino piove e fa molto freddo: con il Bus si va alle falesie e spiagge Omaha, al cimitero di guerra. Si prosegue per Bayeux per la visita del Centro Storico e si aggiunge la visita di Caen. Si raggiunge infine Falaise. Visita serale del Centro e del Castello. Cena e pernottamento.

Mercoledì 9 Agosto: Oggi è l'ultimo giorno in bicicletta: il sole splende e la temperatura è ottima. Il percorso va a cercare i paesi caratteristici del Calvados e raggiunge la costa a Trueville. Ultimi km lungo la costa e arrivo a Honfleur. Fine del viaggio in bici. Oggi fatti circa 100 km.

Giovedì 10 Agosto: Da Honfleur a Rouen e Troyes. Visita delle due splendide cattedrali. Cena e pernottamento

Venerdì 11 Agosto: Da Troyes a Milano e Verona. Arrivo a Verona in serata.

Totale percorso in bicicletta: km 760 circa.

G.D.



di **Alberto Bottacini**

ORA PEDALIAMOLA E... SCOPRIAMOLA!

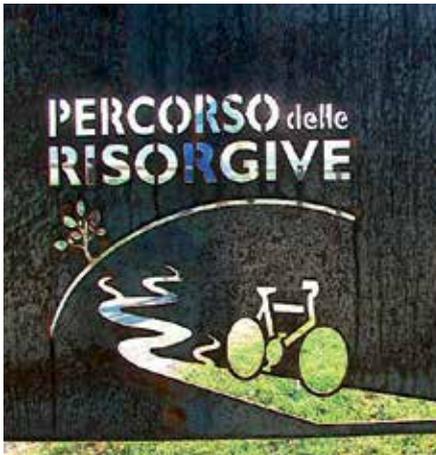
Con un doppio evento, uno per pedoni e l'altro per ciclisti, è stato inaugurato il percorso ciclopedonale delle Risorgive

La ciclabile delle Risorgive è finalmente a nostra disposizione: con questi due eventi (8 e 15 ottobre) accompagnati fortunatamente dal bel tempo e carichi di significato oltre che di amministratori e di molta gente comune, l'opera è stata ufficialmente consegnata al pubblico. Erano presenti tutti i rappresentanti degli otto Comuni interessati (Buttapietra, Castel d'Azzano, Povegliano, San Giovanni Lupatoto, Valeggio, Vigasio, Villafranca e Zevio), della Regione Veneto (l'assessore ai lavori pubblici Elisa De Berti), della Prefettura (il viceprefetto Alessandro Tortorella) e del Consorzio di Bonifica Veronese (il presidente Tomezzoli e il direttore generale Roberto Bin). Presenti anche il professor Roberto Facci e l'architetto Pier Angelo Vielmo, ideatori dodici anni fa dell'opera, oltre che l'ingegner De Pietri, direttore dei lavori.

E' importante ricordare che l'opera misura 35,7 chilometri e va da San Giovanni Lupatoto a Valeggio sul Mincio, corre lungo il canale raccoglitore per circa 17 chilometri e per altri circa 18 chilometri utilizza strade pubbliche esistenti e connette quindi l'Adige al Mincio. Dal punto di vista cicloturistico potrà fornire un'alternativa alla ciclabile del Sole, quindi nella direttrice Nord-Sud dell'Italia, per passare da Verona città.

Oltre a quanto già descritto, il percorso presenta altre caratteristiche molto interessanti. Innanzitutto la continuità, con la segnaletica e le piazzole di sosta che ne caratterizzano fortemente l'identità. E poi sicuramente il tracciato molto particolare che, a differenza di altri, anziché seguire le strade, le "taglia" trasversalmente grazie all'ausilio di importanti realizzazioni che finalmente danno priorità a biciclette e pedoni, come semafori a chiamata o attraversamenti zebraati.





Un attraversamento su tutti: quello sulla SS12 in prossimità di Buttapietra, strada veramente molto trafficata, anche da mezzi pesanti e quindi pericolosissima. D'ora in poi sarà un ostacolo facilmente superabile con molta attenzione (quella sempre!) e con la semplice pressione di un bottone. E dove non era possibile fermare i treni, l'autostrada e l'acqua dei fiumi, ci hanno pensato gli abili progettisti che si sono ingegnati nel realizzare sottopassi e ponti.

L'impressione è che oltre alla qualità del percorso, ci vorrà molto tempo per scoprire il percorso nei dettagli: durante le inaugurazioni tutti hanno percorso il tracciato, ma non hanno avuto occasione di entrare nel territorio limitrofo e di capirne veramente il potenziale culturale ed ambientale.

Perchè il percorso si chiama "delle Risorgive?" Pochi si sono resi conto che a poche decine, massimo centinaia di metri dal tracciato principale, il territorio è caratterizzato da molte risorgive (si parla di un centinaio) ognuna con la propria forma, ma tutte caratterizzate dall'affioramento di acqua purissima di un fascino incredibile.

Ci piace quindi pensare ad una sorta di "bicistrada" (definirla autostrada in questo caso stona) di collegamento tra i vari paesi, che aumenta quindi gli scambi culturali e valorizza l'ambiente, oltre che ovviamente dare a molti cittadini la possibilità di spostarsi senza inquinare e di fare un po' di sano movimento.

PERCORSO CICLO-PEDONALE DELLE RISORGIVE - percorso protetto di 35 km dall'Adige al Mincio



DA VERONA AD OSTIGLIA, PEDALANDO VERSO SUD

Le associazioni FIAB venete alla scoperta dei verdi scenari del Tartaro *di Corrado Marastoni*

Ve li immaginate più di duecento soci FIAB provenienti da tutto il Veneto pedalare per oltre 60 km dal centro di Verona fino ad Ostiglia, millenaria porta dal nord Europa e dalla pianura padana per il centro Italia? È quanto è successo domenica 8 ottobre per il secondo evento del 2017 del coordinamento FIAB veneto.

La giornata, organizzata da FIAB Verona con lo speciale aiuto della sezione Isolaibici, intendeva promuovere un percorso che completerebbe il fondamentale asse cicloturistico dal Brennero a Bologna nei pressi dell'antica Via Claudia Augusta e dell'attuale linea ferroviaria: in effetti tale asse già esiste tra Brennero e Verona (ciclovía dell'Isarco-Adige), mentre tra poco sotto Ostiglia e Bologna la Regione Emilia Romagna sta per iniziare i lavori di recupero ciclopedonale del sedime dismesso in occasione del recente raddoppio della ferrovia Verona-Bologna. Ciò che manca è per l'appunto un percorso ciclabile sicuro e gradevole che porti da Verona ad Ostiglia valorizzando un territorio dalle grandi opportunità.

La prima parte di tale itinerario sarebbe la tanto desiderata ciclabile che dal cuore di Verona porta alla popolata e produttiva zona Sud passando per Fiera, ZAI, Adigeo e Verona Sud (strada Genovesa, futuro terminal del filobus). Passando poi da Castel d'Azzano sfrutterebbe tra Vigasio e Gazzo Veronese (via Isola della Scala e Nogara) gli argini del Tartaro, suggestivo fiume di risorgiva della pianura veronese



dalle acque limpide e dalle verdi anse, per raggiungere infine Ostiglia transitando per l'oasi WWF delle paludi del Busatello.

Nei nostri auspici un importante alleato in questo progetto sarebbe il Consorzio di Bonifica Veronese, che da tempo con la guida del presidente Antonio Tomezzoli e del direttore Roberto Bin ha saputo fare l'importante salto culturale - già acquisito da decenni nelle aree d'Europa maggiormente evolute nella mobilità sostenibile - di vedere nel cicloturista non una potenziale minaccia all'integrità delle strutture idrauliche e agrarie ma un alleato importante, corretto ed amante del paesaggio che facilita il miglioramento del loro stato sia per il reperimento di fondi che per una costante sorveglianza su possibili abusi. Il Consorzio ha già dato prova concreta di questa sensibilità nel pregevole lavoro di progettazione e coordinamento che ha portato alla nascita della ciclovía delle Risorgive, inaugurata per i ciclisti lo scorso 15 ottobre in un'altra memorabile giornata di festa: è forse proibito pensare che questo successo possa ripetersi anche sul Tartaro?

Tornando alla giornata dell'8 ottobre, tra i momenti più belli ricordiamo l'arrivo in Isola della Scala passando per la villa del Vo' Pindemonte e percorrendo inediti quanto suggestivi tratti di argine del Tartaro, con l'imperdibile sosta pranzo presso la 51ma Fiera del Riso. Ripartito poi per Pellegrina, Nogara e Gazzo sempre nel paesaggio fluviale del fiume di risorgiva, il gruppo è stato accolto all'ingresso dell'oasi del Busatello dall'amministrazione comunale di Ostiglia capeggiata dal sindaco Valerio Primavore e dal consigliere delegato Maurizio Corsini, presidente della FIAB locale. Tutti assieme si è quindi pedalato all'interno dell'oasi (con un'ottima presentazione del responsabile Giulio Benatti) per arrivare infine al Po e concludere la giornata nel centro storico di Ostiglia in un clima festoso, ottimo auspicio per il futuro di questo progetto.

UN TANDEM PER QUATTRO

di **Alessandro Battocchia**



GRUPPO SPORTIVO NON VEDENTI VICENZA

Gruppo Sportivo Non Vedenti si è posto come obiettivo la promozione dello sport per disabili visivi (non vedenti e ipovedenti) attraverso attività agonistiche del CIP (Comitato Italiano Paralimpico) e attività amatoriali legate a varie discipline: calcio a 5, canoa K2, ciclismo su tandem, judo, trekking, sci alpino e nordico. L'Associazione organizza inoltre attività culturali, ad esempio mostre di pittura e poesia, e svolge un'opera di sensibilizzazione nelle scuole.

Tel. e Fax 0444/565688 | gsvndvicenza@libero.it

Presidente: **Sebastiano Buccieri** | Cell. 3496202522 | sebastiano.buccieri@gmail.com

Qualche anno fa ricevetti una telefonata molto particolare con una richiesta che mi sorprese. Sebastiano Buccieri, l'autore della telefonata, mi chiedeva se, come componente dell'associazione A.d.b., potevo aiutarlo: in possesso di un tandem ed essendo non vedente, chiedeva una guida che lo accompagnasse a fare delle pedalate. Il mio primo pensiero andò al socio ed amico Guido Facipieri e insieme concordammo un incontro con Sebastiano per conoscerci e soprattutto per trovare un modo per aiutarlo, dato che né io né Guido avevamo avuto esperienze precedenti come guide di tandem. L'incontro piacevole e simpatico fu meno problematico del previsto, grazie alla serenità che Sebastiano trasmette. Nativo di Mineo (CT), emigrato per vent'anni in Svizzera con la famiglia, una volta rientrato in Italia si occupava della propria officina di elettrauto fino all'età di 36 anni quando comparve la malattia che lentamente lo ha portato alla cecità.

Non perdendosi d'animo fece un corso di centralinista trovando così un impiego in una banca fino alla pensione. La passione della bici era troppo forte per rinunciarvi, ecco quindi l'adesione al gruppo sportivo non vedenti di Vicenza, di cui da qualche mese è presidente. Notevoli sono le esperienze fatte con il gruppo, ne cito solo alcune: giro della Sardegna sud, Vicenza-Roma, i tre passi Stelvio-Gavia-Mortirolo e molte altre. Appena ci siamo conosciuti, abbiamo spiegato a Sebastiano i principi della nostra associazione e lui ha voluto subito iscriversi, partecipando ad alcune nostre ciclo escursioni. Tiene a precisare che l'associazione sportiva dei non vedenti spazia a 360 organizzando non solo bicicletate, ma anche camminate in Italia e all'estero (vedi l'esperienza in Portogallo da Porto a Compostela). Presidente eclettico mi dice di voler organizzare in futuro alcune cicloescursioni, quale ad esempio la Passau-Vienna. Inoltre, per finanziare l'associazione, organizza le famose "Cene al buio" evento che raccoglie un notevole successo. Possiede

ben due tandem, il classico da strada ed un modello di mountainbike con il quale affronta ogni tipo di itinerario. L'esperienza che Sebastiano ha permesso a me e a Guido di condividere con lui è veramente gratificante. In particolare Guido ha instaurato un rapporto di amicizia con Sebastiano che ha portato i due ad effettuare escursioni sulla neve con sci da fondo e tante altre belle esperienze. Da cosa nasce cosa ed a noi si sono uniti anche Evaristo e Michele, due guide preziose per Sebastiano e soprattutto per l'associazione sportiva. Sebastiano ritiene importantissima l'adesione dei non vedenti all'associazione perché ritiene che aiuti ad acquisire una autonomia personale sempre maggiore. Ruolo importante hanno le guide, senza le quali il gruppo sportivo non esisterebbe. Avanti quindi a chi è disponibile a mettersi in gioco. Mi prega di lasciare il suo numero di cellulare e l'indirizzo mail dato che molti non conoscono l'attività dell'associazione in particolare i giovani. Forza Sebastiano, un saluto a tutti .

PEDALARE SOTTO LE STELLE di Gabriella Gaffeo

Rassegna dei poeti rodigini dei primi del Novecento

La bella stagione è ormai alle spalle, l'autunno avanza a grandi passi... e così, noi soci della FIAB Rovigo amiamo ricordare le tante uscite in bici organizzate dalla nostra associazione e che si sono concluse poche settimane fa; in particolare, l'iniziativa "Pedalare sotto le stelle", divenuta una piacevole consuetudine per la nostra città, che ha visto anche quest'anno numerose adesioni fra gli appassionati della bici; persone dalle età più diverse, attratte dall'idea di una nuova esperienza al chiarore della luna, o più semplicemente desiderose di intraprendere in buona compagnia itinerari poco conosciuti, pedalando in serenità e tranquillità, magari tornando un po' bambini, quasi con la segreta speranza - perchè no?... - di scoprire mondi incantati, col favore del buio.

Le piacevoli pedalate in notturna nel cuore dell'estate, tutti i venerdì di agosto, hanno avuto questa volta lo scopo di far conoscere alcuni autori polesani del primo Novecento; poeti nati o vissuti a lungo nel nostro territorio, e che ne hanno scritto, illustrando la semplice vita di quel tempo, che scivolava in paesaggi avvolti dalle nebbie invernali, o rigogliosi di verde nel risveglio della primavera, con l'aria carica di profumi e colori. Un tuffo nel passato, insomma, in un mondo dai ritmi tranquilli, scanditi dal lento trascorrere delle stagioni.

Dopo un'attenta e minuziosa ricerca, la scelta è caduta su quattro poeti in particolare, ai quali è stata dedicata di volta in volta la serata: Livio Rizzi, Gino Piva, Ferdinando Palmieri, Luigi Fossati. Ai quattro appuntamenti già fissati, ne abbiamo aggiunto uno, il primo venerdì di settembre, in ricordo del giornalista Gian Antonio Cibotto, recentemente scomparso; in questo caso, il percorso si è svolto interamente in ambito cittadino, soffermandosi nei luoghi a lui cari, leggendo brani di poesie estratte da alcune sue raccolte.

Per la parte riguardante le letture, tutte o quasi in dialetto veneto, abbiamo



chiesto la collaborazione di alcuni amici attori della compagnia "Teatro Insieme di Sarzano", che hanno subito simpaticamente aderito.

Eccoci quindi pronti alla partenza, davanti alla nostra sede, ma prima di salire in sella, abbiamo dato alcuni cenni sulla vita e le opere dell'autore scelto, stabilendo poi varie soste in ognuna delle quali veniva letta una poesia; un breve giro fra vie e piazze cittadine, poi si usciva dal centro per inoltrarsi nell'immediata periferia, lontano dalle luci e dai suoni assordanti dei caffè all'aperto, immersi quindi nel silenzio, rotto soltanto dal cantare dei grilli e dal gracidare placido delle rane, allorché ci si avvicinava a qualche piccolo corso d'acqua; e proprio nel silenzio della campagna, i versi scritti dai poeti in un'epoca ormai lontana sembravano prendere vita, nella suggestiva cornice fra le terre coltivate, fra alte piante di granturco e terreni già trebbiati, tanto sembrava reale la quotidianità di quel tempo: il faticoso lavoro nei campi, il lento scorrere del tempo e delle stagioni...



Immagini suggestive, che hanno lasciato nel nostro animo un po' di nostalgia, ma anche un senso di condivisione per un'esperienza insolita, vissuta in armonia con la natura, uniti in un grande gruppo sotto le stelle. E se di lucciole – ahimè – non ne abbiamo viste, è bastato il colpo d'occhio delle nostre bici lungo le buie vie, con il lampeggiare intermittente dei fanalini, a darci una breve illusione di piccole luci volteggianti nelle calde estati ormai lontane.

Pedalare tutti insieme, chiacchierando a volte, ma anche ascoltando il silenzio intorno, è stato così piacevole che quasi

si avvertiva un po' di rammarico nell'apprestarsi al ritorno: "Ma come, già finito?...". Tutte le cose belle hanno una fine, e allora... che almeno sia dolce! Ecco dunque, a degna conclusione di serate così particolari, un buon gelato da gustare in compagnia, scambiandosi impressioni ed emozioni ancora vive dentro di noi. Un'esperienza, questa, che ci riproponiamo senz'altro di ripetere il prossimo anno, con itinerari sempre nuovi, e con l'unico scopo di coinvolgere, appassionare e divertire i sempre più numerosi "amici della bici"!



LA BICI RACCONTATA

Libri, viaggi e cinema sulle due ruote



2017

2018

XII Edizione



11 novembre: CINEMA O CAMINHO DAS NUVENS

Una famiglia viaggia in bicicletta attraverso il Brasile, alla ricerca di un lavoro per il padre e una vita migliore per tutti loro.

25 novembre: RACCONTI IL VENTO DEI FIORDI

Il viaggio di Alberto Fiorin da Venezia a Capo Nord oltre 4000 km alla ricerca dei ricordi di un nonno importatore di baccalà.



2 dicembre: VIAGGI CICLOMONONES

Alcuni ragazzi appassionati per i viaggi in bicicletta che da Trieste hanno attraversato 7 capitali europee attraverso i 7 vizi.

20 gennaio: VIAGGI VIAGGIO NELLA MEMORIA

Due amici, Alessandro Raimondi e Sandro Baracco e il loro viaggio da Rovigo a Auschwitz in bicicletta.



10 febbraio: VIAGGI USANDO LA BICI

Il via del gruppo Freebikers di Porto Viro lungo la Pacific coast highway da Portland a San Francisco.

24 febbraio: CINEMA THE GREEN WIRE

Il documentario sulle due ruote di mille km in 13 giorni da Bergamo ad Alberobello sulle tracce del biologico in Italia.



Tutti gli incontri si terranno alle 21.15 presso la sala Polivelante di Piazza Tien An Men (Rovigo)
INGRESSO LIBERO - Per informazioni e dettagli:
www.rovigoinbici.org - amicibicirovigo@gmail.com - 33856848774 - www.facebook.com/FIABRovigo/





El canton del Bepo

Pedala coi lupi

“Guarda Ivan, un John Deere, anzi, sono due!” “Sì, Stefano, sono due e la trincia è una Claas!”

I due ragazzini di terza, di Velo Veronese si fanno prendere dall'entusiasmo alla vista di macchinari agricoli che fanno parte del loro vissuto quotidiano. Sono figli di allevatori e produttori di formaggi e salumi della montagna veronese. Perché Velo, come ben sanno i veronesi, è un comune situato a più di mille metri di altezza sulle montagne di Verona.

I ragazzi che frequentano Villa Buri nell'ambito del progetto regionale MuoverSi, finalizzato a promuovere l'importanza del movimento per la salute degli individui, sono tutti meravigliosi. Arrivano dalla città e dalla provincia, anche se dal colore della pelle si direbbe che vengano da tutto il mondo, e quando vedono le biciclette ben allineate sul prato diventa difficile, per noi volontari Fiab, tenerli un quarto d'ora a parlare di codice della strada e di mobilità dolce.

Ma torniamo ai ragazzi di Velo.

Stefano è chiacchierone come me e mi si è incollato alla ruota, primo di una fila ininterrotta e ordinata di una ventina di bambini e bambine che a stento arrivano a stare in sella a biciclette un po' troppo alte per loro, ma mantengono con disinvoltura i 17 Km orari per circa dieci chilometri di ciclabile. Anzi Stefano mi chiede di aumentare l'andatura: “Tanto qui è tutto piano, non come a Velo che è tutto su e giù”. Poi, provocato dalla mia conoscenza dei luoghi (e anche dei trattori...) mi racconta tutto dell'azienda, dei lupi che infestano la montagna e delle sue attività sportive (fondo, skiroll e bicicletta). “Con mio zio sono stato in Mountain bike fino al Parparo e poi sul Malera e ritorno”.

Resto ammutolito.

Cade così, miseramente, una delle tante scuse per non andare in bicicletta “Nella mia città ci sono troppi saliscendi”. Andate a dirlo ai ragazzi di Velo.

di Bepo Merlin

f a r m a c i a
BORGOMILANO

Corso Milano, 69
VERONA tel. 045 574192



**FARMACIA AMICA
DELL'ALLATTAMENTO
MATERNO™**

è una iniziativa de **IL MELOGRANO**
CENTRO INFORMAZIONE MATERNITÀ E NASCITA



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

o ACP

IBFAN