

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



LA LEGGE NELLA CALZA

Approvato dal Parlamento il testo per lo sviluppo della mobilità ciclistica

MOBILITÀ

MOBILITY DAYS

LE SEI GIORNATE DI VERONA

SICUREZZA

CICLISTA ILLUMINATO:

ALCUNE CONSIDERAZIONI

RACCONTI DI VIAGGIO

CINA 3, LUBIANA

DALLA BASSA AI PAESI BASSI

VITA ASSOCIATIVA

FIAB VERONA:

BILANCIO ATTIVITÀ 2017

RUBRICHE

TUTORIAL: SERIE STERZO

CIBO DA VIAGGIO

SEZIONI

LUPO IN BICI, ISOLA IN BICI

ROVIGO: UN ANNO DI CRESCITA

3	IL PUNTO Lentezze	14	CICLOFFICINA Serie sterzo	27	STORIA Bici d'epoca
4	MOBILITÀ Le sei giornate di Verona	16	CULTURA	29	LUPO IN BICI Dopo le risorgive
6	VITA ASSOCIATIVA Mobilità ciclistica tra 2017 e 2018	17	CIBO DA VIAGGIO Mandorle e cioccolato	30	ISOLA IN BICI La goccia che scava la pietra
8	MOBILITÀ La legge nella calza	18	ENIGMISTICA	31	FIAB ROVIGO Rovigo un anno in crescita
11	3 marzo: ritorno alle urne	19	RACCONTI DI VIAGGIO Cina 3: il deserto, la pioggia e...?	32	EL CANTON Autopiste ciclabili
12	Ciclista illuminato qualche considerazione	22	Fatica e sorrisi sulla strada per Lubiana		
		24	Dalla bassa ai Paesi Bassi		



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:**

- ♦ c/c bancario intestato a FIAB Verona - Amici della Bicicletta ONLUS c/o Unicredit
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:
Federico Girardi, Andrea Bisighin,
Paolo Pigozzi, Luigia Pignatti, Diana Cali,
Fabrizia Graziani, Andrea Biondani,
Alberto Bottacini, Alberto Bonfante,
Denis Maragno.

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



Lentezze

Essere lenti è un bene o un male? Dalla Rivoluzione Industriale il mondo occidentale sembra pervaso da una smania di rapidità. C'è anche chi ha giocato sul binomio "rock-lento" facendoli sinonimi di "buono-cattivo", "adeguato-obsolete". Come in una sorta di Futurismo perenne è bene ciò che è veloce e scorrevole, e così ad esempio "fluidificare il traffico" è l'imperativo categorico, il fine ultimo da perseguire per ogni buon ingegnere della mobilità.

A mettere un po' di (provvidenziale) disordine in questo schema cartesiano è arrivata negli ultimi anni la slow mobility - "mobilità lenta" come viene di solito definita quella a piedi o in bici (anche se ci sarebbe da discutere se tra corso Milano e piazza Bra sia più lento spostarsi in auto o in bici...) - che sommessamente ha iniziato a reclamare maggior tutela, anche sulla base di statistiche allarmanti: da un lato le nostre città sono luoghi via via più inquinati e insicuri, principalmente a causa di mezzi privati a motore sempre più numerosi, grossi e veloci, oltre che distratti per insonorizzazione esterna o uso di arnesi di "distrazione di massa" come smartphone, tablet e così via; e dall'altro i problemi legati alla sedentarietà stanno diventando un vero flagello sociale, sia economico che umano.

Una soluzione a portata di mano per combattere assieme queste due emergenze è proprio quella di limitare gli spostamenti in auto e aumentare quelli "lenti". Ma a questa "utenza debole" va garantita sufficiente sicurezza, affinché muoversi in modo sostenibile risulti vantaggioso e piacevole e non comporti rischi per l'incolumità.

Dunque, che fare? Le amministrazioni si sono trovate questa patata bollente in mano: spiegare alla gente che, sì è vero, la si è indotta ad acquistare anche due o tre auto a famiglia, ma ormai non è più possibile usarle sempre e dovunque. Ora, si sa, purtroppo quando si concedono comodità non è facile tornare indietro senza affrontare reazioni stizzite... Quello del consenso è sempre un argomento delicato, ma ci sono situazioni in cui bisogna comunque intervenire.

Lo scorso 3 dicembre si è tenuto a Verona il primo dei sei Mobility Day indetti dal Comune: una domenica con le auto tenute fuori dal perimetro tra le Mura Magistrali e l'ansa dell'Adige. Una folla di persone che, a piedi o in bici, si godeva un centro cittadino insolitamente libero dal traffico. Com'è andata? Qualche protesta rumorosa, ma anche appelli ad allargare l'esperimento ai quartieri, e il mondo dei commercianti che "lentamente" inizia a capire che il futuro del centro anche per gli affari è proprio quello di tornare ad essere quello che è stato per secoli, un "luogo lento" dove la gente si possa muovere serenamente all'aria aperta per parlare, guardarsi attorno e fare compere godendo delle bellezze di un luogo dalla lunga storia. Chissà che ora non si riesca a passare dalle domeniche ai lunedì! E magari fare anche un serio lavoro di ripensamento della mobilità cittadina con l'imminente avvio dell'iter del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile).

Ma forse nel frattempo l'ingegnere della mobilità è sempre lì che si deve preoccupare di come "fluidificare il traffico"... Ebbene, non più: poco prima di Natale è stata approvata la Legge Quadro sulla Mobilità Ciclistica, che d'ora in poi nella pianificazione viene finalmente messa sullo stesso piano di quella a motore. Così da oggi il nostro ingegnere, oltre alla fluidità del traffico dovrà anche garantire un'efficiente e sicura mobilità "lenta". È un importante cambio di vedute che ci fa iniziare il 2018 con interessanti prospettive di evoluzione su questi temi. Nell'augurio, che formulo di cuore a chi legge, che il nuovo anno porti a tutti serenità e fortuna.

LE SEI GIORNATE DI VERONA..... di Luciano Lorini

Sei “Mobility Day” per cercare di trasmettere ai concittadini l’idea di una mobilità nuova

Le sei “Mobility Day”, le domeniche che a partire dal 3 dicembre fino al 22 aprile prossimo accompagneranno la “stagione delle polveri” veronese, volutamente hanno cambiato il loro nome. Non più giornate ecologiche, nella consapevolezza che iniziative isolate poco possono nei confronti di un sistema inquinante “complesso”.

➤ **Bello, vantaggioso e comodo muoversi utilizzando più sostenibili combinazioni**

Ma, con l’altrettanto forte convinzione che buona parte dell’inquinamento atmosferico sia dovuta a un sistema della Mobilità gravemente ammalorato, proviamo a partire da qui per cercare di muovere qualche carta in favore di un migliore equilibrio. E la prima carta è proprio quella culturale. Parlando ai cittadini, si è cercato di far capire, magari forzando un poco la mano, quanto possa essere bello, vantaggioso e comodo muoversi utilizzando altre più sostenibili combinazioni. Cambiare abitudini insomma, cominciando magari di domenica, quando i tempi per gli spostamenti possono essere vissuti con minore ansia. Auto bandite dal Centro Storico, quindi, allargando la zona off-limits fino al quartiere di San Zeno, parcheggi periferici gratuiti e tariffe agevolate per l’uso dei mezzi pubblici. L’invito, rimarcato a gran voce sui media, è stato chiaro: lasciate l’auto a casa e, se proprio non potete, usate mezzi alternativi per l’ultimo miglio di avvicinamento; non è infatti «più pensabile poter arrivare in auto in pieno Centro Storico» (parola di Assessore, e non possiamo che sottoscrivere). Com’è andata l’abbiamo visto (stiamo scrivendo a pochi giorni dalla conclusione della prima giornata): complice un cielo terso e uno stupendo sole autunnale, abbiamo osservato autobus pieni e fiumi di pedoni e ciclisti camminare e pedalare rilassatamente verso il Centro, gustando la piacevole passeggiata, apparentemente soddisfatti



Foto della Bicicletta di Lelia Melotti

dell’esperienza. E anche le moltissime persone che si sono avvicinate alla postazione FIAB presso il ciclo-parcheggio di piazzetta Navona si sono dette contente. È stata evidente una certa discontinuità con le giornate del passato, se non altro nelle intenzioni e nella fermezza di certe idee che ci è parso di cogliere. Si è cercato di far prevalere l’intento educativo su quello repressivo e speriamo che il messaggio sia passato (e continui a passare), almeno in parte. Certo, non sono mancate le polemiche. È innegabile che la zona sud sia stata sottoposta ad un livello di stress altissimo, ma bisogna anche ammettere che probabilmente il flusso veicolare causato da turisti e visitatori esterni non è aumentato a causa dei provvedimenti del Mobility Day e che la confusione nell’area sarebbe stata ugualmente difficile da gestire. Ci auguriamo anche che le prossime edizioni, fuori dal periodo prenatalizio di shopping e mercatini, possano risultare meno frenetiche e più “gentili”. Siamo convinti che sia stata

imboccata la strada giusta, ma il percorso è ancora molto lungo. Alle giornate di sensibilizzazione andrà sicuramente aggiunta una campagna di comunicazione positiva che accompagni i cittadini nella vita di tutti i giorni, suggerendo e incentivando le buone pratiche a scapito delle cattive abitudini. E ovviamente tutto questo non basterà se non si introdurranno provvedimenti concreti (revisione e rafforzamento del sistema di trasporto pubblico, realizzazione di parcheggi scambiatori integrati con un sistema di navette, eccetera...) ad agevolare il processo di transizione.

➤ **Si è cercato di far prevalere l’intento educativo su quello repressivo**

Come FIAB siamo soddisfatti di questo inizio: sosteniamo convintamente questa campagna, partecipando e organizzando alcune iniziative di contorno (il ciclo-parcheggio, la bicicletta sulle strade solitamente trafficate, ...), auspicando che questo sia solo il primo di una serie di interventi coordinati e convinti, che porteranno finalmente Verona alla stregua di una città veramente moderna ed efficiente. ●

IL CORAGGIO DI CAMBIARE

Il coraggio di cambiare con la consapevolezza di incontrare difficoltà è un tema importante per la politica della nostra città, tuttavia, mutuando dalla mia esperienza professionale l'incognita delle nuove sfide, ritengo che l'avvio di un modello diverso e partecipato consenta a noi Amministratori di proporre azioni che certamente possono contenere elementi di criticità ma il cui obiettivo giustifica e assolve il sacrificio che ci impegna. Con questo spirito, insieme all'Assessore Zanotto, questa Amministrazione ha accolto la nostra proposta di avviare l'iniziativa Mobility Day con il preciso scopo di intraprendere un processo di riflessione per avvicinarci ad una modalità differente di trasporto che lasci da parte il mezzo privato.

Viviamo in una città meravigliosa a dimensione umana con spazi e angoli di rara bellezza: desideriamo che ogni cittadino la possa gustare nel modo migliore e per questo ci stiamo sforzando per organizzare 6 domeniche nelle quali sia possibile lasciare a casa il proprio veicolo utilizzando, oltre al trasporto pubblico, la bicicletta, come faccio io spessissimo.

La prima domenica ha evidenziato alcune criticità ma anche molti elementi positivi. La possibilità di muoversi per strada con la propria bicicletta fa parte degli impegni dell'Amministrazione Sboarina e su questo tema mi sto impegnando affinché possa essere ampliata la rete delle piste ciclabili e in generale per sviluppare una mobilità sostenibile e in sicurezza.

Il percorso ci porterà ad un confronto a volte anche serrato e vivace ma di sicuro con il comune obiettivo di rendere Verona pedalabile molto più di prima.

Un sentito grazie agli Amici della Bicicletta per aver creduto in questa importante iniziativa che segna il paradigma di uno stile di vita a cui si può concretamente mirare. È con questo spirito che mi sto e ci stiamo impegnando. Sono certa di poter contare anche sul vostro contributo.

Ilaria Segala

Assessore all'Ambiente Pianificazione Urbanistica,
Pianificazione e abbattimento barriere architettoniche,
Edilizia Privata - Edilizia economica popolare



Cierre Gruppo Editoriale

via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

Cierre Grafica

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

Cierre Edizioni

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

Cierrevecchi distribuzioni editoriali

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

www.cierrenet.it

FIAB VERONA E MOBILITÀ CICLISTICA TRA 2017 E 2018: BILANCI E PROSPETTIVE di Corrado Marastoni

Fine anno, tempo di consuntivi e preventivi... Proviamo a tirare le somme del 2017 ormai alle spalle, con lo sguardo rivolto al 2018 appena iniziato.

Rileggendo quanto avevo scritto un anno fa in *Ciclabilità*, che 2017 ci aspetta? (Ruotalibera 151, p. 3) ricordo bene il sentimento di un 2016 trascorso con poche novità ma con in vista "bagliori di sviluppi interessanti". In effetti, ora possiamo dirlo, il 2017 è stato un anno di grande intensità per FIAB Verona che si è confermata la più grande associazione FIAB d'Italia; e il 2018 si presenta nei nostri auspici come un periodo di consolidamento e avanzamento di vari progetti e rapporti sbocciati nei mesi scorsi. Ecco dunque un rapido panorama di quanto è successo, e di quanto forse ci aspetta.

In città. Il bilancio del decennio Tosi, terminato in giugno, è presto detto: i temi della sostenibilità ambientale (in particolare per la mobilità) sono stati pressoché ignorati, e per noi l'unico rapporto di rilievo, anche se indiretto, con l'amministrazione è stato col consigliere delegato Ansel Davoli, con cui abbiamo organizzato in maggio la seconda edizione del Festival in Bicicletta. Con la nuova giunta Sboarina, in particolare con gli assessori Luca Zanotto (Mobilità e Lavori Pubblici) e Ilaria Segala (Ambiente e Urbanistica) è partito da subito un dialogo fattivo, anche perché sono cambiati i tempi (mai come in questa campagna elettorale si è parlato di mobilità sostenibile), e ci

auguriamo di raccogliere presto i frutti di questo rinnovato clima. Le prime mosse dell'amministrazione (i sei Mobility Day tra dicembre e aprile, l'annuncio di dare presto avvio all'iter del PUMS) sono segnali confortanti, anche se per ora solo a livello dimostrativo; aspettiamo con fiducia di vedere sviluppi più incisivi. Un ripensamento della mobilità cittadina è urgente, va disincentivato l'uso del mezzo privato a motore e nel contempo facilitati gli spostamenti a piedi, in bici e coi mezzi pubblici. Un tassello importante sarà l'implementazione della rete ciclabile, perché la gente inizierà a muoversi di più in bici solo se lo troverà sia vantaggioso che sicuro: in questo senso è significativo il recente impegno dell'amministrazione a onorare già nel 2018 il cofinanziamento statale del Collegato Ambientale, realizzando tra l'altro la ciclabile del Saval per la quale molto si era speso lo stesso Davoli. La cosa ci fa piacere, anche perché il progetto è coerente con quello più vasto delle Mura Magistrali (da ponte Catena a ponte San Francesco) che da sempre riteniamo strategico per la città. Altri percorsi di grande importanza su cui puntare sono tutti quelli che collegano i quartieri al centro: sarà su queste direttrici della "Verona metropolitana" che cercheremo di orientare lo sviluppo della mobilità cittadina in senso sostenibile, anche in vista della redazione del PUMS.

In provincia. Al di là della "Grande Verona", varie cose si sono mosse anche in provincia nonostante la sostanziale scomparsa

dell'ente di riferimento. Nel 2017 sono nati la già amatissima ciclopedonale delle Risorgive, e lo splendido tratto Ceraino-Volargne-Domegliara di sinistra Adige. Anche la "Adige-Po ovest" Legnago-Bergantino lungo il Bussè dovrebbe partire a breve, e in marzo verrà aperta la passerella sulla diga ENEL di San Giovanni Lupatoto che permetterà una miglior fruizione tra destra e sinistra Adige.

Due importanti ciclovie nazionali interesseranno nei prossimi anni il nostro territorio: la Verona-Firenze - verso Sommacampagna e il Mincio - e l'anello Garda By Bike - con importanti realizzazioni già in corso sul versante veronese.

Noi di FIAB Verona siamo particolarmente coinvolti in tre grandi progetti:

- l'Ecomuseo dell'Energia Pulita, un progetto ciclabile (già oggetto di un convegno in Gran Guardia lo scorso marzo) tra Rivoli e Zevio sull'Adige e i suoi canali Biffis, Camuzzoni e Marazza che valorizzerebbe i numerosi siti di produzione dell'energia rinnovabile;

- la ciclovia dell'Adige veneto, naturale percorso che porta il Nord Europa direttamente fino all'Adriatico: mentre il tratto a nord di Verona è già ben avviato, per quello sud stiamo lavorando per un'intesa tra i comuni della destra da Verona alla foce di Rosolina;

- la ciclovia Verona-Ostiglia, che da Vigasio seguirebbe il Tartaro passando per Isola, Nogara e Gazzo e completerebbe l'itinerario Brennero-Verona-Ostiglia (l'antica Via Claudia Augusta).

In sostanza, sta prendendo forma un sistema di ciclovie provinciali con assi verticali la Peschiera-Mantova (Mincio), la Verona-Ostiglia (Tartaro) e la Avio-Verona-Legnago (Adige), e assi orizzontali la Salionze-Sommacampagna-Verona-Soave-Montebello, le Risorgive, e - sperabilmente in futuro - la Legnago-Nogara-Mantova.

Per terminare, menzioniamo anche l'auspicabile valorizzazione del Menago (Bovolone-Cerea) e dell'itinerario Bicalitia BI-7 Ti-Bre dolce (Verona-Villafranca-Mantova).





In regione. Con la fine delle Province, le decisioni importanti per il nostro territorio passano sempre più per la Regione. Grazie a un rapporto positivo con l'assessore ai Trasporti Elisa De Berti è partito in febbraio un tavolo tecnico sulla mobilità ciclistica, primo embrione di quello che vorremmo diventasse col tempo un ufficio stabile. Il nostro impegno al tavolo è rivolto a migliorare sia la mobilità nelle aree urbane (lavoro complicato per l'intreccio di competenze tra vari enti), sia la rete cicloturistica (già strutturata nella REV - Rete Escursionistica Veneta), cercando di convincere la Regione che da un lato bisogna puntare sul completamento degli assi strategici (il Brenta, l'Adige, la Verona-Venezia, la ex ferrovia Treviso-Ostiglia, ...) anziché su vari interventi spot qua e là; e che dall'altro bisogna organizzare una manutenzione seria e periodica dei percorsi già realizzati. Anche in Veneto sono apparse nuove realizzazioni, come il taglio del Sile da Portegrandi a Caposile e, per la Treviso-Ostiglia, il ponte ciclopedonale sul Brenta; mentre l'"Ultimo Miglio" di Treviso e il tratto di Grisignano di Zocco saranno aperti nel 2018. La collaborazione di FIAB con la Regione si concretizza pure su progetti specifici:

tra quelli in corso citiamo la revisione di tratti della REV e lo sviluppo del progetto strategico Green Tour Verde in Movimento.

Inoltre con la nuova direzione regionale di Trenitalia si è ricominciato a organizzare cicloescursioni con treno+bici, e si sono messi in opera treni speciali come il Treno delle Dolomiti e le navette Venezia-Mantova-Venezia e Verona-Latisana-Verona, attive nelle domeniche da marzo a ottobre 2018 con posti bici a prenotazione obbligatoria.

In Italia. Nel 2017 ha preso ufficialmente il via il programma SNCT (Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche), finora composto da 10 ciclovie delle quali due riguardano il territorio veronese (le già citate Verona-Firenze e Garda By Bike) e altre tre il Veneto (la VenTo sul Po e le due porzioni dell'Adriatica, Venezia-Gargano e Venezia-Trieste). Questo programma è un segno visibile del cambiamento di clima sulla mobilità che lentamente si sta affermando anche da noi: un altro segno è stata l'approvazione della Legge Quadro sulla Mobilità Ciclistica che nella pianificazione viene finalmente messa sullo stesso piano di quella a motore. Resta invece purtroppo ancora fermo l'iter del nuovo Codice della Strada che farebbe fare anche all'Italia un salto di qualità già

acquisito da tempo altrove, ad esempio dando forma al "senso unico eccetto bici". Un contributo a livello nazionale di FIAB Verona, in collaborazione con Milano, è stata l'ideazione della ciclovie AIDA (Alta Italia Da Attraversare): una ciclovie che attraversa il Nord Italia da ovest (Moncenisio, confine francese) a est (Trieste, confine sloveno) passando per i centri delle grandi città e mettendo in rete numerosi percorsi ciclabili regionali di qualità e dalla lunga storia. Questa ciclovie, che si appresta a diventare l'itinerario Bicalitalia BI-20, ospiterà in settembre l'edizione 2018 della Bicistaffetta (due spedizioni da ovest e est convergenti a Verona) e verrà proposta da FIAB per l'inserimento nel programma SNCT.

Attività associativa. Dell'attività "politica" di FIAB Verona a vari livelli abbiamo già parlato ampiamente sopra; ma non va scordato che, come da molti anni ormai, anche per il 2017 abbiamo dato vita a un nutrito programma di iniziative, sia a Verona che nelle nostre sezioni. Ricordiamo ad esempio l'inizio della qualificante attività di marchiatura bici col Comune di Verona; le 7 riuscite ciclovacanze di più giorni; i classici appuntamenti di Premia il Ciclista, Ciclista Illuminato, i banchetti in Bra; la collaborazione con la AULSS 9 per il progetto MuoverSi a villa Buri, in cui parecchie classi di ragazzi sono state istruite sull'uso della bici e portate a pedalare sulla pista dell'Adige; le decine e decine di uscite in giornata, rivolte a ogni tipo di pedalata; i corsi e gli eventi in sede. Insomma, un'attività intensa e vitale, che contiamo di riproporre anche per il 2018. ●

MARCHI: OLYMPIA - ADRIATICA - LOMBARDO - KAWASAKI

BICICLETTE

ADIGE

di Roberto Manfrin

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

info@manfrinroberto.it www.manfrinroberto.it

BICICLETTE ELETTRICHE ACCESSORI e RIPARAZIONI

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!

LA LEGGE NELLA CALZA di Michele Marcolongo

Nella calza di Natale ci siamo ritrovati la nuova Legge quadro sulla mobilità, un provvedimento tanto atteso in primo luogo dalla Fiab nazionale, i cui consulenti sono stati determinanti nella stesura del testo, ma che oramai si disperava di vedere definitivamente approvato essendo la legislatura agli sgoccioli.

Invece, dopo l'approvazione in pompa magna da parte della Camera dei Deputati il 15 novembre scorso, il 21 dicembre, pochi giorni prima di Natale, il testo è passato in sordina anche dall'altro ramo del parlamento, il Senato, grazie all'approvazione ottenuta in 8ª Commissione (Lavori pubblici, comunicazioni) riunita in sede deliberante.

La Legge contiene moltissime novità per lo sviluppo della rete ciclabile nazionale Bicitalia e spiana la strada anche allo sviluppo della mobilità ciclistica nelle città italiane.

Di fondo, fissa un principio importantissimo, riconoscendo, in fase di pianificazione viabilistica, pari dignità alla mobilità ciclistica rispetto alla mobilità a motore. Tradotto in soldoni, significa che lo sviluppo della rete ciclabile nazionale parteciperà alla ripartizione degli investimenti statali finora destinati prioritariamente allo sviluppo della mobilità stradale o ferroviaria. Stesso principio varrà anche per i progetti a livello comunale o regionale. Si tratta, insomma, di una mezza rivoluzione copernicana (l'altra metà si otterrebbe disincentivando allo stesso tempo la mobilità a motore) che era mancata al precedente testo normativo del 1998, la Legge Galletti, che comunque non viene sostituito ma soltanto integrato. ●



La nuova Legge Quadro porta la firma di Antonio Decaro, parlamentare e Sindaco di Bari, non a caso anche presidente dell'ANCI, l'associazione dei Comuni italiani, e di Paolo Gandolfi, esponente politico noto, anche su queste pagine, per il suo impegno sui temi della mobilità sostenibile, bici in testa.

Ma tra i firmatari del progetto di legge c'è anche un pezzo di Verona, grazie all'attività del deputato Diego Zardini al quale, nel corso di questa legislatura, dobbiamo anche l'impegno profuso nel cambiare le norme per il riconoscimento dell'infortunio in itinere ai ciclisti.

“Sono ovviamente molto soddisfatto di questo traguardo – ci dice Zardini – aleggiava il timore che l'intenzione del Presidente della Repubblica di sciogliere le Camere entro la fine dell'anno, subito dopo l'approvazione della Legge di Bilancio, togliesse il tempo materiale per effettuare il passaggio al Senato. E' andata diversamente, e ne sono felicissimo”.

Passata l'euforia del momento, è d'obbligo darsi un pizzicotto e chiedersi: ma sarà vero? La legge contiene obiettivi molto ambiziosi prevedendo, per fare un esempio, che tutti i porti, stazioni ed aeroporti siano raggiungibili anche in bicicletta. Ci si arriverà? C'è un obiettivo minimo ed uno massimo?

“La legge alla Camera ha affrontato con grande attenzione molto nodi, sotto profili tecnici ed economici – prosegue Zardini – molte norme sono innovative e potenzialmente molto impattanti in positivo, non ci dovrebbero essere questioni irrisolte. Mi piace pensare che siamo riusciti con questo testo a porre le basi per

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

una legislazione in materia che possa, nel futuro prossimo, ampliarsi e specificarsi sempre di più con l'obiettivo di migliorare costantemente la salute ed il benessere dei nostri cittadini. Se devo sognare lo faccio in grande – conclude Zardini – e voglio credere che in poco tempo tutti i più grandi snodi turistici ed economici come porti, aeroporti e stazioni ferroviarie saranno collegati da vie ciclabili e che queste vie saranno delle vere e proprie strade ciclabili dove la mobilità ciclistica avrà la precedenza su quella carrabile. Questi sono punti a mio avviso irrinunciabili come lo è la realizzazione di una rete nazionale di ciclopiste e l'introduzione del piano generale della mobilità ciclistica”.

Il cammino dunque è aperto, ma il lavoro non è finito, anzi, comincia adesso. Il Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha fatto inserire in Legge di Stabilità le risorse previste dalla Legge Quadro per il 2016 e il 2017: si tratta di quasi 380 milioni di euro. Altri 158 milioni di euro previsti per il 2018 saranno direttamente inseriti nel fondo annuale per le Infrastrutture del ministero. Con queste cifre in ballo, il territorio veronese potrebbe a breve assistere ad una forte accelerazione di alcune progettualità, a partire dalla continuazione della Ciclopista del Sole da Verona a Firenze, passando per la ciclopista del Garda. I Comuni che hanno progetti nei cassetti farebbero bene a rispolverarli.



Diego Zardini e Paolo Gandolfi

LE PRINCIPALI NOVITÀ CONTENUTE NELLA LEGGE-QUADRO

- Introduce il Piano nazionale generale della mobilità ciclistica della durata di tre anni e impegna il Ministero delle Infrastrutture a presentare entro il 30 giugno di ogni anno alle Camere una relazione sullo stato di attuazione del provvedimento.
- A cascata, anche le Regioni e i Comuni dovranno dotarsi del loro piano. La legge parte con un budget complessivo di 500 milioni spalmati in sei anni a partire dal 2016.
- Riconosce e si propone di completare la rete nazionale di ciclovie Bicitalia, in stretta integrazione con il progetto europeo Eurovelo. Il progetto delle 10 grandi ciclovie nazionali somma circa 6 mila chilometri. Lo studio Fiab del 2002, finito agli atti della nuova legge quadro, parla comunque di uno sviluppo minimo complessivo pari ad almeno 20 mila chilometri.
- In riferimento alle grandi ciclovie di carattere nazionale introduce la categoria di strada ciclabile, dove le bici hanno la precedenza sugli altri mezzi. Le Legge sollecita il recupero della viabilità secondaria o minore.
- Afferma il principio dell'intermodalità stabilendo che porti, aeroporti e stazioni devono essere raggiungibili anche in bicicletta.
- Destina in via prioritaria stazioni e ferrovie dismesse allo sviluppo della mobilità ciclistica (prima lo era solo in via eventuale). Idem per gli argini fluviali.
- Istituisce a tutti i livelli istituzionali Uffici e dipartimenti della mobilità ciclistica e obbliga a programmare e relazionare sullo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito locale.
- Obbliga i Comuni ad istituire velostazioni in vicinanza delle stazioni ferroviarie.
- Obbliga gli enti proprietari di strade a tener conto della mobilità ciclistica quando intervengono sulle infrastrutture, compresi i sottopassi, i sovrappassi e le rotatorie. Se gli enti disattendono questa indicazione è previsto il ritiro del contributo statale in caso di interventi cofinanziati.
- Finanziamenti stabili: allo sviluppo della mobilità ciclistica vengono destinati i finanziamenti europei in via prioritaria, e il 2% del bilancio annuale per opere viarie e ferroviarie. Detto in maniera più semplice: i finanziamenti non sono più legati al buon cuore del Ministro di turno.





UNA MOBILITÀ DA RAZIONALIZZARE/MIGLIORARE

- Rispetto alla media europea di 46 veicoli ogni 100 abitanti, l'Italia è il Paese con il maggior indice di motorizzazione privata in Europa con 61 veicoli ogni 100 abitanti (dati Euromobility 2012).
- Secondo l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti (ISFORT) l'automobile è utilizzata dall'83 per cento degli italiani,
- Il 60 per cento degli spostamenti abituali non supera i 5 chilometri, il 40 per cento i 2 chilometri e il 15 per cento 1 chilometro.
- Ogni automobile, che viaggia generalmente con il solo conducente, circola soltanto per 2 ore al giorno. Nelle altre 22 ore rimane parcheggiata occupando, spesso, suolo pubblico sottratto ad usi sociali
- Gli incidenti stradali costano alla collettività circa 28 miliardi di euro l'anno
- Un'automobile che percorre 500 chilometri brucia quasi 100.000 litri di ossigeno, pari al fabbisogno annuo di un adulto.
- Di tutti gli spostamenti nelle aree urbane, circa il 60 per cento riguarda il trasporto di merci. Il 42 per cento di tutti gli spostamenti motorizzati nelle aree urbane potrebbe essere effettuato con cargo-bike a 2, 3 o 4 ruote contribuendo a spostare di fatto quote significative di traffico motorizzato verso quello non motorizzato e sviluppando nuove economie, tra cui, per esempio, la "cyclelogistics".
- Potenziando la mobilità ciclistica anche attraverso l'integrazione modale tra bicicletta e mezzi di trasporto locali e regionali si fornisce un grande contributo al miglioramento della qualità della vita.
- L'Italia rimane tra i pochi Paesi europei a non disporre ancora di un piano nazionale della mobilità ciclistica e di una rete ciclabile nazionale. La Legge va quindi a colmare una grave lacuna e a ridurre il forte ritardo rispetto agli altri Paesi europei.
- La realizzazione di un sistema di reti ciclabili ai diversi livelli di scala favorisce, tra l'altro, lo sviluppo del turismo in bicicletta, una forma di turismo sostenibile che non risente molto della crisi economica e che muove in Europa ogni anno oltre 10 milioni di persone.
- Il mercato cicloturistico più importante in Europa è quello tedesco, con 35 milioni di cicloescursionisti e circa 6 milioni di cicloturisti (che trascorrono almeno una notte in albergo). Il 42 per cento dei cicloturisti tedeschi usa il treno per raggiungere, con la bicicletta al seguito, i luoghi di vacanza.

CONTROSENSO BICI: CHE FINE HA FATTO?

Sul campo della legislatura da poco conclusa, tutto sommato non avara di novità per quanto riguarda la bicicletta e la mobilità ciclistica, resta purtroppo una vittima illustre: il controsenso bici. Annunciato da tempo, ne abbiamo parlato anche su questa rivista in quanto foriero di cambiamenti interessanti in ambito urbano. Si trattava infatti di "liberalizzare" le norme che consentono ai ciclisti di circolare nei sensi unici nella direzione vietata alle auto. Una misura di facilitazione della mobilità dolce normalmente adottata in molti paesi europei. Cosa molto diversa dal contromano con cui viene spesso equivocata. Non se ne è fatto più niente, perché?

Risponde il deputato veronese Diego Zardini: "La norma che consente alle biciclette di viaggiare nei sensi unici in controsenso era inserita in due leggi. La più avanzata come iter era la Legge Delega per la riforma del Codice della strada: già approvata alla Camera, conteneva i principi che consentivano la modifica del codice attraverso un decreto delegato, ma non è arrivata alla discussione in Senato. La norma in questione era inserita anche nella cosiddetta Leggina Meta dal Presidente della Commissione Trasporti con l'obiettivo di introdurre norme di immediata modifica del Codice della strada. Per ragioni varie entrambe le Leggi contenenti la tanto auspicata modifica non hanno concluso il loro iter. Sicuramente nella prossima legislatura si dovrà riprendere il lavoro qui interrotto".



3 MARZO: RITORNO ALLE URNE

di Michele Marcolongo

Con lo scioglimento delle Camere, avvenuto il 28 dicembre subito dopo l'approvazione della Legge di Bilancio, il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha dato lo stop a questa lunga e travagliata legislatura. Fino al 4 marzo, giorno fissato per le elezioni politiche, sarà un susseguirsi di cannoneggiamenti e attacchi tra le forze politiche in un contesto politico molto complicato. In queste righe, a mente ancora fredda, proviamo a capire dalle parole di alcuni deputati veronesi che cosa la politica ha in serbo per la mobilità sostenibile.



Secondo il deputato Pd **Diego Zardini**, esponente della compagine di maggioranza uscente: “In questa Legislatura i provvedimenti in campo ambientale e infrastrutturale sono stati molti e quelli che vedono la ciclabilità e la mobilità sostenibile come protagonisti sono stati decisamente di sostanza: per primo mi piace ricordare il riconoscimento dell’infortunio in Itinere anche per chi si reca al lavoro in bicicletta, battaglia che mi ha visto in prima linea presentando prima un disegno di legge e poi battendomi affinché tale istituto fosse inserito come emendamento nel Collegato ambientale della Legge di Stabilità del 2015. Non da poco sono i fondi previsti per il Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali che per il triennio 2016-2018 prevede 91 milioni di euro per interventi sulle grandi vie ciclistiche nazionali (Ciclovie del Sole, Vento, Ciclovie dell’Acquedotto Pugliese). Infine l’approvazione del Programma Nazionale di Mobilità Sostenibile Casa-Scuola e Casa-Lavoro, per cui sono stati stanziati 35 milioni di euro per programmi delle Amministrazioni comunali in materia di ciclabilità e mobilità sostenibile. Dopo questa lunga carrellata mi sento di dire che la strada su cui il governo si è avviato è decisamente lunga ma si presentano lungo il suo tracciato soddisfazioni e opportunità che solo con una visione di lungo termine potremo cogliere per poter rendere il nostro meraviglioso Paese più attento all’ambiente, alla vivibilità delle nostre città e alla salute di tutti noi”.

Da una esperienza di governo che aspira a continuare ad un'altra che invece aspira a cominciare: il deputato veronese Cinque Stelle **Mattia Fantinati** pone al centro del programma del Movimento la mobilità ciclistica perché, dice, “l’uso dell’auto per qualsiasi incombenza ha reso le nostre città, compresa Verona, troppo trafficate”. La bici va incentivata, continua, “ma in un contesto di ridisegno della mobilità alternativa”.

Nel mirino del Movimento Cinque Stelle, come è noto, c'è il Tav, il treno ad alta velocità, “opera costosissima dalle performance non più alte delle linee tradizionali, ragion per cui è già stata abbandonata ovunque nel resto d’Europa”.

I Cinque Stelle sostengono la necessità di investire in bus, per quanto riguarda le città città, e in treni per quanto riguarda i collegamenti a più lungo raggio, facendo funzionare di più e meglio la rete ferroviaria già esistente.

“Non c'è una ricetta uguale in tutta Italia – conclude Fantinati – ogni territorio ha le sue particolarità e le sue criticità che vanno affrontate individualmente con un giusto mix di mobilità, figurarsi che in Italia ci sono ancora punti non raggiungibili né dal treno né dalla gomma. L'esperienza degli altri Paesi europei dove il clima è più rigido che da noi, dimostra che la bici è un'ottima alternativa che merita di essere incentivata anche per quanto riguarda il turismo sostenibile il quale, a differenza di quanto si tende a credere ancora adesso, non è turismo povero”.



CICLISTA ILLUMINATO: QUALCHE CONSIDERAZIONE

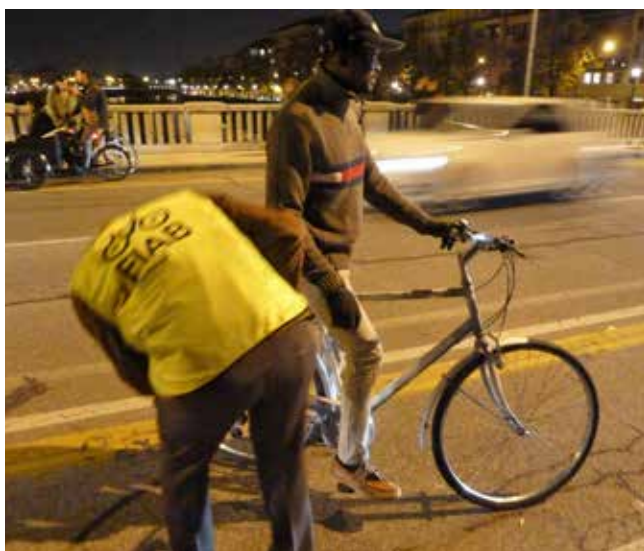
..... di **Giorgio Migliorini**



le cause, per altri più avvezzi al corpus normativo del nostro Codice della Strada, questa trascuratezza è decisamente incomprensibile. Singolari sono talvolta le risposte dei ciclisti che fermiamo e che le luci le avrebbero: “anche senza luci vedo la strada...”, “devo fare solo poche centinaia di metri...”, fino alla più sincera “mi sono dimenticato di accenderle...”. Ricordano un po’ quelle di chi parcheggia l’auto in seconda fila dicendo “avevo messo le quattro frecce...” per non parlare di cellulari e limiti di velocità ed altro ancora. Purtroppo la sensazione è che molti cittadini, siano essi a piedi,

Per il settimo anno consecutivo siamo andati a misurare la situazione ai varchi di Viale Piave, Corso Cavour, Ponte Vittoria, Ponte Nuovo, con condizioni meteo simili nei vari anni. Infatti i numeri dei passaggi dei ciclisti sono sostanzialmente stabili dal 2011.

Novità? Per quanto riguarda i ciclisti “spenti”, quelli che purtroppo amano viaggiare in incognito, ovvero senza luci, il dato si stabilizza sul 43%. Se pensiamo che nel 2011 erano il 58% non è un cambiamento da poco, anche se il numero dei non in regola è decisamente ancora troppo alto. Molti purtroppo le luci non le hanno proprio e se per alcuni, vista la condizione dei mezzi e considerata la tradizione culturale meno “regolata”, si possono immaginare, anche se non giustificare,



in bici, in moto o in auto, siano insofferenti se non indifferenti alle regole. Come uscirne? Si può; per esempio FIAB Verona ci ha provato, ottenendo qualche risultato. Grazie ad un contributo del Comune di Verona quest'anno abbiamo distribuito circa 600 delle 1.000 luci a led che abbiamo acquistato, con grande apprezzamento per la iniziativa, anche da parte dei passanti a piedi che ci hanno visto in azione. È cambiato qualcosa? Una successiva rilevazione fatta in viale Piave, dove il 47% dei ciclisti risultava spento e solo il 36% dotato di due luci, ha dato questo risultato: 34% spento e 49% con due luci. Un bel cambiamento, e non vi sono dubbi che fosse dovuto al nostro lavoro in quanto le luci che abbiamo distribuito sono ben riconoscibili. Quindi qualcosa si



può fare per questo problema e più in generale per la sicurezza di tutti in strada e non è poi così difficile e impegnativo. FIAB, sia a Verona che a livello nazionale lo sta dimostrando con questa iniziativa del “ciclista illuminato”, cominciata ben prima della conta dei ciclisti illuminati e spenti. Il resto lo lasciamo alle istituzioni od altre associazioni. Chiudiamo con una speranza: che dei 1.700 soci FIAB Verona nessuno, proprio nessuno giri di sera senza luci. Essere in regola con il Codice della Strada, quando questo tutela principalmente la propria sicurezza è una priorità che non ammette deroghe o scuse del tipo “mancano le ciclabili” o “bisogna prima moderare il traffico”. No, assolutamente no! Sappiate che due lucette da mettere sulla vostra bici costano come due caffè! ●

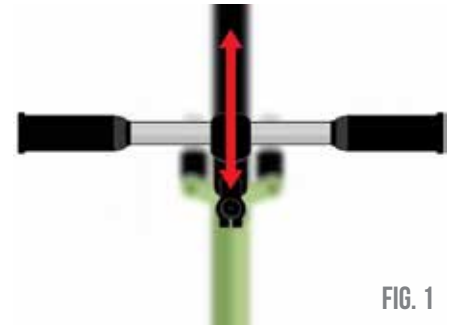
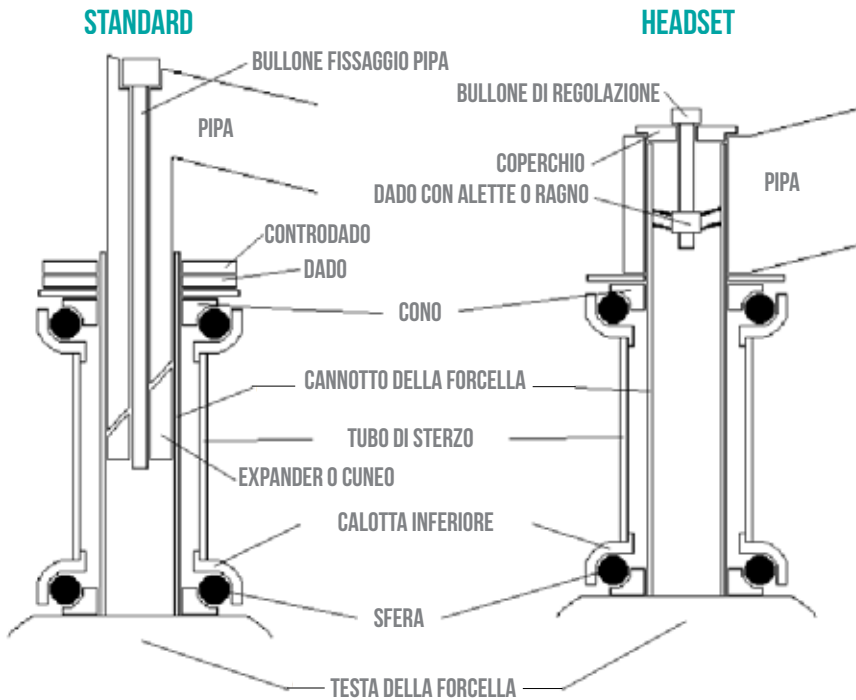


SERIE STERZO

di Federico Girardi

La serie sterzo è il meccanismo che permette di trasmettere il movimento di rotazione dal manubrio, attraversando il telaio, alla ruota anteriore.

TIPOLOGIE PIÙ COMUNI



Può essere necessario mettere mano alla serie sterzo ad esempio se il manubrio non è ben allineato... (FIG. 1) ... oppure se si percepisce gioco (dei cuscinetti) in avanti ed indietro quando si frena (FIG. 2)

ALLINEAMENTO MANUBRIO

Per allineare il manubrio con la ruota anteriore bisogna agire in questo modo:

SERIE STANDARD

Allentare il bullone di fissaggio, stringere la ruota anteriore tra le gambe, allineare il manubrio, ri-serrare il bullone (FIG. 3)



SERIE HEADSET

Allentare il dado del ragno; (FIG. 4)

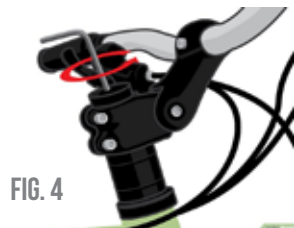


FIG. 4

allentare le due brugole laterali; (FIG. 5)



FIG. 5

stringere la ruota anteriore tra le gambe, allineare il manubrio, ri-serrare progressivamente ed alternativamente le due brugole laterali e poi il dado del ragno.

REGOLAZIONE DEI CUSCINETTI

Se i cuscinetti della serie sterzo sono troppo compressi la rotazione del manubrio sarà “dura” o a scatti, se hanno troppo gioco il manubrio si sposterà avanti ed indietro quando si frena.

Ecco come effettuare la regolazione:

Serie standard

Allentare il dado di fermo, a seconda della necessità svitare od avvitare la calotta filettata. (FIG. 6)

Serie Headset

allentare le due brugole laterali (FIG. 5)

allentare o stringere il dado del ragno (FIG. 4)

...per un buon aggiustamento il gioco deve scomparire e il movimento di rotazione della forcella deve rimanere fluido.



UN CONSIGLIO DI SICUREZZA

Nella serie standard, non alzare mai il manubrio oltre il segno di minimo inserimento indicato sulla pipa (FIG. 7). Controllare che il manubrio sia ben fisso stringendo la ruota anteriore tra le gambe e provando a girare il manubrio.



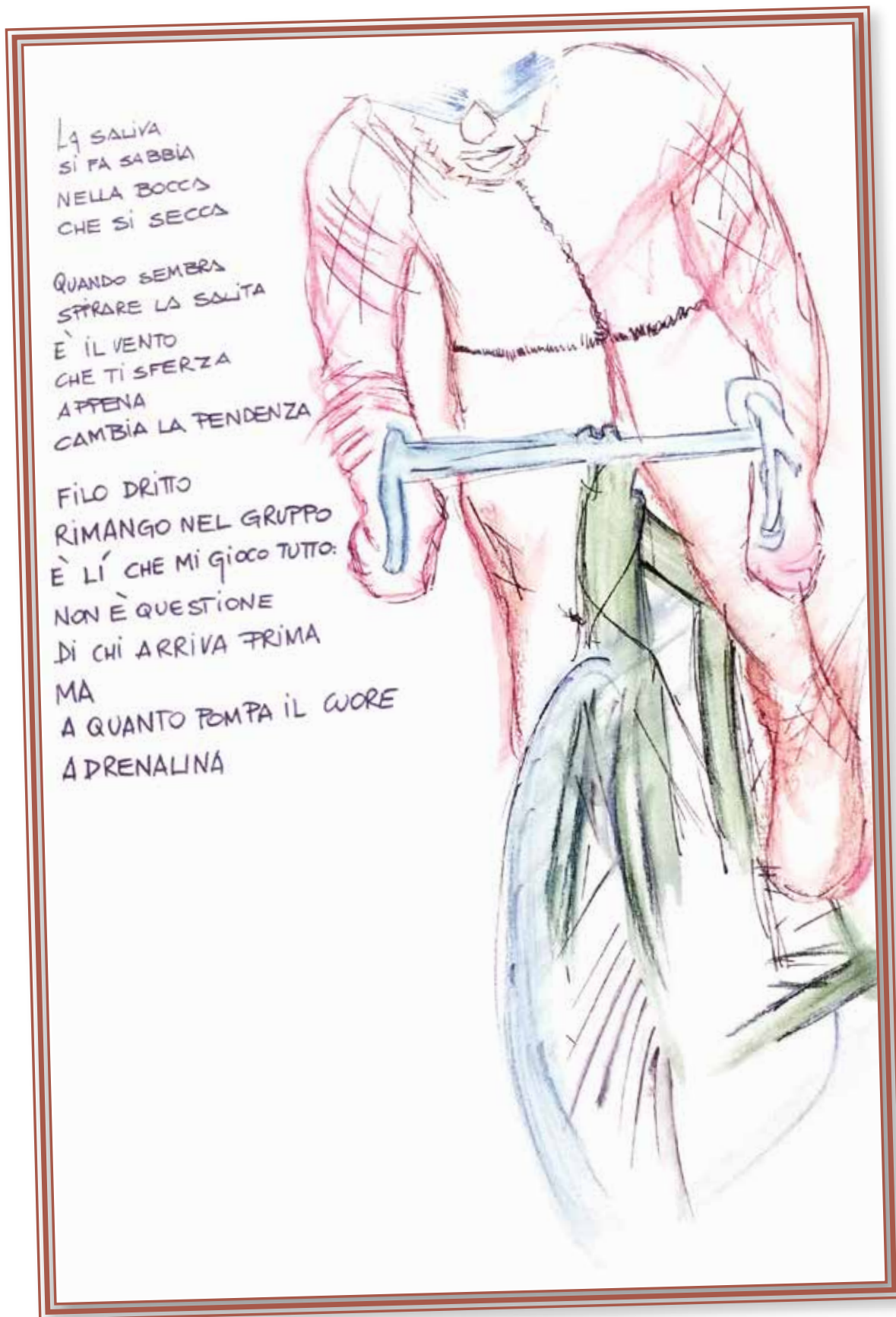
“CONSIGLI DEL NONNO”



Può succedere che il cuneo si sia arrugginito ed anche svitando il bullone il manubrio non si muova, in questo caso si può dare qualche colpo di martello sul dado per sbloccarne il cuneo.

Attenzione a non svitare completamente il bullone sulla pipa: potrebbe cadere all'interno della forcella.

Per recuperarlo bisognerà girare sottosopra la bicicletta e, smontando la ruota, cercare di spingerlo fuori dal piantone della forcella.



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



Mandorle & Cioccolato..... di Paolo Pigozzi

Mentre leggete queste note siete (siamo) tutti reduci dagli eccessi che accompagnano le feste. Mandorle e cioccolato fondente (ma non quello al latte) spero abbiano fatto parte di questi eccessi. Sono alimenti, infatti, che riducono il colesterolo LDL (“cattivo”) e con questo il rischio di infarto cardiaco.

Lo stabilisce uno studio pubblicato il 29 novembre scorso su Journal of the American Heart Association. I ricercatori ci forniscono anche le porzioni giornaliere utilizzate nello studio: 30 grammi di mandorle e altrettanti di cioccolato fondente.

Questa integrazione è stata in grado di ridurre i valori nel sangue di colesterolo LDL.

Occorre precisare che questi risultati non autorizzano a mangiare a volontà cioccolato fondente e mandorle per ridurre il colesterolo LDL. In realtà, un soggetto sedentario ha a disposizione circa 270 calorie al giorno per spuntini o snack. Se queste vengono destinate al consumo di alimenti salutari quali mandorle e cioccolato fondente, questo fa bene alla salute. Ovviamente se mandorle e cioccolato fondente sostituiscono alimenti meno benefici come crackers, biscotti, merendine al latte, ecc.

Ricordo che, per approssimazione, un ciclista che percorre 30 km consuma circa 400 calorie pedalando ad una velocità media di 20 km/h. Se la velocità media fosse invece di 10 km/h il consumo calorico sarebbe modestissimo: circa 200 calorie. In 30 g di cioccolato fondente (al 75-80% di cacao) ci sono circa 160 calorie. Nella stessa quantità di mandorle circa 180 calorie.

Inforcando la bici per una sgambata mettete dunque nel tascapane mandorle e cioccolato, ma anche buon senso.



LO SAPEVI CHE...

Le mandorle contengono diversi nutrienti benefici, in grado di ridurre il rischio cardiovascolare: acidi grassi polinsaturi, magnesio, fibre, proteine vegetali. I flavanoli del cacao (antiossidanti) riducono le alterazioni infiammatorie che accompagnano le patologie vascolari e sono attualmente studiati anche in riferimento alla riduzione del rischio di degenerazioni cerebrali e cancro.



4.000 gradini in discesa

CINA 3: IL DESERTO, LA PIOGGIA E....? di Giorgio Migliorini

Un viaggio in bicicletta secondo me deve essere un giusto mix di novità divertimento e comfort. Così per questa terza esperienza in Cina la scelta è caduta sul percorso che dalla regione autonoma del Ningxià, nel nord ovest sotto la Mongolia interna, porta alla famosa Xi'an.

Perché? La maggior parte del percorso sta su un altopiano sopra i 1.000 m fuori dal soffocante caldo umido dell'estate asiatica. Avremmo conosciuto l'etnia Hui, cinesi musulmani "frutto del peccato" dovuto al passaggio nel passato di mercanti musulmani lungo la via della seta. Sulla guida Lonely Planet avevo poi visto il

deserto che scende sul fiume Giallo, montagne affascinanti ed altro ancora. Sarebbe bastato molto meno per correre ad acquistare il biglietto aereo, rigorosamente per due, numero perfetto per un viaggio piacevole!

Così il 7 agosto Claudia ed io siamo atterrati ad Yinchuan capoluogo del Ningxià. Mentre il taxi ci porta all'albergo l'occhio cade subito sulle inconfondibili bici del bike sharing a flusso libero di Mobike! Ecco la Cina che cambia, due anni fa non esistevano ora sono già arrivate in questa città ben lontana dalla capitale.

La mattina dopo alle 8 siamo già in attività, grazie alle dritte dei miei amici cinesi, ho gli indirizzi di tutti i negozi di bici della città. All'ora di pranzo pedaliamo già in sella a due dignitose MTB senza parafranghi (tanto qui non piove quasi mai...) e con scheda telefonica cinese nel mio smartphone. La città come sempre è un alternarsi di quartieri residenziali moderni belli e ordinati e strade piene di precarietà dove tutto si svolge all'aperto dalla preparazione dei cibi, ai carrozzieri che verniciano, ai meccanici che smontano pezzi per terra. In strada ognuno pensa a sé puntando diritto alla sua meta, solo i limiti di velocità ed i semafori rossi sono abbastanza rispettati. Per il resto tagliare la strada a chiunque sembra essere un dovere sociale che peraltro genera i ben noti incroci uncinati. Tutti i veicoli a due ruote sono elettrici per cui per risparmiare le batterie di sera nessuno di

loro, men che meno le pur numerose bici, usa le luci. Noi ci adattiamo subito senza difficoltà alle usanze locali di guida diurna e serale. La sera dopo cena ovvero dalle 19 in poi come in tutte le città cinesi si va nei parchi dove molti ballano, chi in gruppo come nei villaggi turistici chi il liscio, come nelle balere romagnole. Tutto spontaneo autogestito. Claudia ha male ad una spalla e si fa fare un benefico massaggio seduta su uno sgabello all'aria aperta: 30 minuti 30 yuan l'equivalente di 4 euro.

Così dopo questo rodaggio parte l'avventura che in 3 giorni di percorso pianeggiante ci porta a Zhōngwèi dove alloggiamo ottimamente con vista sulla statua del compagno presidente Máo Zédōng. Lungo la strada malauguratamente delle microscopiche punte si infilano negli pneumatici per cui non solo facciamo conoscenza con molti gommisti della zona

ma ad un certo punto Claudia è a terra con entrambe le gomme: così fermo il primo veicolo di passaggio che, grazie al gentilissimo conducente carica lei, bici e bagagli! Nei tre giorni è successo anche che mentre riposiamo in un alberghetto in attesa della cena bussano alla porta tre poliziotti uno dei quali all'inizio piuttosto aggressivo mi interroga ovviamente in cinese per una buona mezz'ora. Esame superato perché si congeda con una plateale stretta di mano (ed anche una certa ironia sulla mia capacità di leggere le mappe).

A breve distanza da Zhōngwèi si trova Shāpōtóu, estremità di un vasto deserto di sabbia larga 1000 m e alta circa 80 m che scende fino al fiume Giallo. Giallo, o meglio oca, non solo di nome ma anche di fatto. Il paesaggio è sorprendente trasformato in un parco di divertimenti con seggiovia, slitte sulla sabbia, gite in cammello, Jeep, zattere



fatte con bambù e pelli di maiale gonfiate. Siccome siamo over 55 entriamo gratis ma poi data l'età ogni attrazione ci è vietata! Comunque il posto è affollatissimo, intere famiglie dai nonni ai nipotini si divertono come fossero al mare.

Il viaggio prosegue risalendo la arida valle di un affluente del fiume Giallo, pendenza quasi nulla ma vento sempre contro: in ogni cittadina o villaggio vi è almeno una moschea e sentiamo anche i muezzin intonare preghiere. Nessuno però pare ascoltarli, l'unica preoccupazione di questi musulmani sembra essere mangiare gli spiedini di agnello su improvvisate bancarelle serali. Di birra o vino per alcuni giorni comunque non se ne parla. Siamo dappertutto una attrazione: qui "lǎowài" (stranieri) non ne hanno mai visti. In particolare in un ristorantino per quanto ho capito un poster con le nostre foto probabilmente è già appeso alle pareti del locale.

Raggiunta Gùyuán a quota 1.800, ahinoi, il tempo cambia e per i successivi 17 giorni pioggia e nuvole ci fanno costantemente compagnia. Dopo aver toccato la nostra cima Coppi sui 2100 m raggiungiamo Pingliáng nel Gānsù lungo belle valli verdi e terrazzate. Sotto la pioggia scrosciante non godiamo molto il panorama. Ogni sera poi facciamo largo uso del phon per asciugare calze e scarpe. Saliamo in bus sulla montagna Kōngdòng, dislivello di 700 m, che percorriamo a piedi in discesa, per fortuna senza pioggia, quasi tutta a gradini con inevitabile carne greva per alcuni giorni. Così entriamo nello Shānxī e proseguiamo per alcuni giorni lungo queste valli, su strade fortunatamente non molto frequentate fino a Bīnxiān dove alloggiamo in uno splendido 5 stelle a 40 euro a camera per notte. Paghiamo pegno! Ben riposati ci troviamo ad affrontare ovviamente sotto la pioggia una infinita salita, alla fine saranno più di



25 km per fortuna non troppo ripidi. Giusto per complicarci la vita a metà troviamo anche 2 lunghe e non previste gallerie proibite a bici e pedoni! Che fare? C'è un marciapiede ben rialzato largo circa 60 cm e con prudenza e bici a mano passiamo. Arriviamo in albergo in condizioni pietose: borse, bici e mantelle nere per gli schizzi di fango unto dovuti ai camion. La cameriera in camicetta bianca vuole comunque a tutti i costi aiutarci. Ancora un giorno e finalmente arriviamo a Xiányáng, città di un milione di abitanti, dove sostiamo due giorni. Una spazzina impietosita dallo stato delle nostre bici provvede spontaneamente alla pulizia e ci congeda con una frase che ci resta impressa: siamo tutti una sola famiglia! Claudia l'abbraccia. Forse quando si viaggia meglio qualche museo o chiesetta in meno e qualche contatto umano in più. Mentre piove ci rifugiamo sia nei moderni centri commerciali che nel retrostante dedalo di mercati: qualche acquisto, la sera una dignitosa pizza margherita (forno elettrico), un salutare massaggio a piedi e spalle.

Manca poco a Xi'an, grazie a "bǎidù ditù", l'equivalente cinese di Google Maps scopriamo una nuovissima ciclabile di circa 30 km lungo un fiume e la godiamo tutta intiepiditi dall'unica giornata di tempo discreto. Dormiamo in periferia: per raggiungere il nostro ultimo albergo in centro città sono ulteriori 30 km parte dei quali percorsi in corsia d'emergenza di



La "compagna spazzina"

una superstrada urbana in cui ci siamo infilati a nostra insaputa. Gli altri chilometri li percorriamo quasi tutti nelle larghe corsie riservate a bici, motorette e tre ruote sempre presenti nelle città cinesi e comunque da percorrere con la grinta indispensabile per non soccombere. Controsenso, precedenza? Cosa vogliono dire?

A Xi'an si incominciano a vedere alcuni volti non cinesi. Si vedono anche moltissime bici del bike sharing a flusso libero. Ci concediamo lo sfizio di affittare per un pomeriggio una motoretta elettrica peraltro lenta e scomoda per due. La sera bazzichiamo nei vicoli del quartiere musulmano affollatissimo e ci gustiamo gli ultimi jiǎozi (ravioli) e chǎomiàn (spaghetti spadellati). Dopo 1064 km senza problemi a parte le forature spedisco le bici a nostri conoscenti nella lontana Manciuira.

Come all'andata voliamo sulla rotta Xi'an-Roma e come all'andata siamo meno di 10 europei in mezzo a 300 cinesi! Meditate gente meditate!



Moschea

FATICA E SORRISI SULLA STRADA PER LUBIANA

di **Diana Cali**

introduzione di **Fabrizia Graziani**

Il viaggio della FIAB nazionale effettuato da 38 cicloviatori, provenienti da varie parti d'Italia, dal 19 al 16 agosto 2017, ha unito idealmente la capitale croata Zagabria alla capitale slovena Lubjana.

Due città in cui l'eredità asburgica è evidente ancora oggi nello stile dei palazzi, delle chiese ma anche nei metodi di coltivazione delle campagne.

Lubjana, che ha concluso il nostro viaggio ci ha sorpreso: la sua vivibilità, fatta di scelte forti (pedonalizzazione del centro molto estesa) ma supportate da valide alternative (rete di trasporto pubblico efficientissimo) e ha reso ancora più evidente che i nostri sogni non sono utopia! Di seguito il racconto tra il serio e il faceto di Diana Cali, cronista, innamorata dei volti delle persone...

DOMENICA 20 AGOSTO

Zagabria (Koprivnica) - Varazdin (71 km)

Da Zagabria, facciamo un piccolo trasferimento in pullman fino a Koprivnica nella valle della Drava, per accorciare una tappa che sarebbe stata troppo lunga. Inforchiamo le nostre biciclette e iniziamo a pedalare sulle strade della campagna Croata.

Non c'è tanta ricchezza intorno a noi, le case sono semplici, non c'è tempo da dedicare ai fiori e alle decorazioni. Spesso non ci sono stati i soldi per l'intonaco e molte case sembrano rimaste incomplete benché si capisca siano abitate da lungo tempo.

Inizia anche il viaggio "umano" fatto di conoscenza dell'altro ciclista...

Alcuni si conoscono già e chiacchierano, altri si guardano in giro un po' spaesati; alcuni hanno un abbigliamento professionale, altri sembrano capitati lì per caso; certi sembrano già fare un po' di fatica, altri fischiavano senza mani sul manubrio.

Non è la prima vacanza che faccio con un gruppo di ciclisti. Ormai ho imparato: basta aspettare un po' e pian piano le chiacchiere aumenteranno, i sorrisi si faranno più frequenti e arriverà anche il tempo delle amicizie, delle confidenze e degli abbracci. Sosta pranzo a Ludbreg che secondo una fantasiosa teoria (croata) sarebbe il centro del mondo. Poi attraversata la Drava, arriviamo a Varazdin, dove ci mescoliamo alla festa del paese, c'è tantissima gente ma

non c'è confusione, nervosismo e rumore... che differenza con le nostre feste!

LUNEDÌ 21 AGOSTO

Varazdin-Ptuj (63 km)

Prima di uscire da Varazdin, facciamo un giro attraverso il suo centro storico. E' una città in stile barocco con evidenti influenze austro ungariche, percorriamo in bici i bastioni del suo imponente castello e poi partiamo.

Nel silenzio della campagna si sentono i meccanismi delle nostre biciclette, il respiro pesante della fatica e il chiacchiericcio incessante degli Italiani. In un attimo siamo al confine tra Croazia e Slovenia.



Che strano, abituati ormai a viaggiare tra una nazione e l'altra con libertà, mettersi in fila e mostrare al "doganiere" di turno il proprio documento... sembra essere tornati indietro di decenni!

Gli anziani del posto, a volte con un bimbo per mano, osservano impassibili la sfilata che passa.

Quando i ciclisti li salutano, sono un po' stupiti ma rapidamente iniziano a rispondere e quando salutano gli ultimi appare addirittura sul loro volto un sorriso divertito.

Arrivati a Ptuj la più antica città della Slovenia, adagiata lungo la Drava, dopo la visita al suo centro storico e la ormai abituale salita al castello, la giornata si conclude con le bollicine. Prosecco? No, è l'idromassaggio del bellissimo albergo dove, vicini vicini, tra la schiuma e gli schizzi impariamo a conoscerci un po' di più.

MARTEDÌ 22 AGOSTO

Ptuj-Maribor (50 km)

Oggi è la tappa breve, c'è il sole e la temperatura è perfetta. La giornata inizia con il risveglio muscolare a bordo piscina. Ma dove è scritto che bisogna solo fare fatica? L'ultimo bagnetto nell'acqua termale e poi si parte.

In Slovenia le casette si sono fatte più graziose e curate, ma ecco che... improvvisamente, dietro ad una curva, appare traditrice la prima salita.

Ripasso mentalmente tutti i consigli che nel tempo i ciclisti mi hanno dato: cambia con dolcezza, mantieni il tuo ritmo, continua a respirare, non guardare la cima... Provo a metterli in pratica e conquisto la prima cima, le gambe sono dolenti, il viso è paonazzo ed il respiro è rumoroso ma ce l'ho fatta.

La seconda salita è un incubo: un muro di asfalto verticale. Uso tutti i cambi, tutto il fiato e tutta la mia forza, non mi sembra il caso di scomodare qualche divinità per venirmi in soccorso; d'altronde anche Chiara, la giovanetta del gruppo, si è fermata e così decido di scendere. Passin passino arrivo in cima dove mi accolgono le facce soddisfatte di chi ce l'ha fatta. Maribor è un importante centro finanziario ed economico, ma è anche un'importante meta turistica grazie alla sua posizione. Passeggiando per il centro storico, osserviamo i bei palazzi e Giulio, architetto e urbanista, ci fa notare i tratti distintivi degli stili di quel tempo.

MERCOLEDÌ 23 AGOSTO

Maribor-Celje (67 km)

È la tappa difficile. Dopo i primi 20 km di pianura ecco arrivare le salite: si suda, si sbuffa ma diligentemente si arriva in cima. Oggi proprio a metà di una salita "cattiva" ho sperimentato il miracolo: una mano possente si è appoggiata a ventosa al centro della mia schiena e improvvisamente "volo" verso la vetta.

L'angelo delle salite si chiama Natalino; riesce a guidare la sua bici con una mano sola, tenerla parallela alla bici della sua protetta e accompagnarla fin su. Quando ne ha aiutata una, torna indietro alla ricerca di altre "ragazze" da far volare.

Su ogni cima, mentre si riprende il fiato, ci si gode la bellezza delle colline, dei prati verdi, dei laghetti e dei boschi.

La discesa è il premio di ogni fatica. Senti l'aria impertinente che s'infiltra nella maglietta e il brivido della velocità sprigiona nel tuo corpo una piacevole ondata di adrenalina.

A Celje, antica Celeia romana, decidiamo di raggiungere il castello e scopriamo che ciò che dal basso sembrava un muro in rovina è un bel castello: ci sono le mura merlate, i camminamenti di legno e le torri di avvistamento.

GIOVEDÌ 24 AGOSTO

Celje-Lubiana (94 km)

Oggi è la tappa lunga. Come al solito siamo stati puntualissimi alla partenza e iniziamo a pedalare con impegno. Quando ci inoltriamo nella campagna, il paesaggio è bellissimo: ci sono questi fienili di legno scuro, costruiti su palafitte, le cui pareti esterne di tavole inclinate e distanziate fanno passare l'aria ma impediscono alla pioggia di passare; più internamente si intravede una seconda stanza, fatta di pali intrecciati, che garantisce al fieno di starsene

all'asciutto per tutto l'inverno.

Marco, la nostra guida, ci propone un ritmo serrato e noi, come tanti soldatini obbedienti, lo seguiamo a testa bassa. Sulle salite il gruppo si sgrana, sulle discese alcuni se la godono e altri stringono i denti per la paura.

Il paesaggio è sempre più bello ma, alcune gambe sono un po' provate e funzionano solo perché mosse dall'orgoglio di compiere l'impresa fino alla fine. Sappiamo che questa sera avremo una bella ricompensa: la bella Lubiana tutta per noi.

VENERDÌ 25 AGOSTO

Lubiana

Quando incontri una guida come Eliano la mattinata vola in un soffio; ci accompagna per le vie del centro della città raccontandoci la sua storia, la sua cultura e la sua unicità con grande competenza. Impariamo a comprendere l'evoluzione urbanistica della città, l'importanza di Plečnik nel suo sviluppo, l'avvicinarsi delle fasi storiche e politiche e il nuovo grande impulso che ha ricevuto dopo l'ingresso nella Comunità Europea.

Nel pomeriggio ci disperdiamo per rivedere quello che ci è piaciuto di più, per ammirare la città dal castello e per spendere un po' di soldi...

SABATO 26 AGOSTO

Lubiana-Padova, Vicenza, Verona, Milano, Torino, Pisa... Catania!

È il momento degli addii: al microfono del pullman si avvicinano le dediche e i ringraziamenti, non sono frasi di convenienza si percepisce la gratitudine per aver contribuito alla riuscita del viaggio. A tutti quindi il mio grazie. ●



DALLA BASSA AI PAESI BASSI: UN PROGETTO A PEDALI

di **Andrea Biondani**

La scintilla è ufficialmente scoccata una sera di fine settembre al Museo Africano di Verona, dove sto ascoltando con tanta sana invidia le parole di Francesco Grandis. Mentre mi sto addentrando con lui nell'Amazzonia peruviana, ricevo un messaggio da Rike, un caro amico che di nome fa Riccardo Pasquin e che da qualche mese si è trasferito ad Amsterdam: "Biondo (che sarei io), sto pensando di portarmi su la bici, mi accompagni?". Tre, due, uno... e rispondo con deciso "Sì!"

Con un sorriso ebete sul volto son già lì che fantastico su un viaggio a pedali che non ha ancora preso forma ma che presto si rivelerà una splendida avventura, da Legnago, bassa veronese, ad Amsterdam nei Paesi Bassi.

La sera stessa parlo con la mia ragazza di questa idea e la Ale, che un po' mi conosce e sa quanto importante sia la bici per i miei equilibri, risponde che siamo due matti. Ma è felice anche lei.

Il sottoscritto, Andrea Biondani, lavora come farmacista a Pressana e ha il pallino della mobilità sostenibile, tanto che un paio d'anni fa ha fondato HappyWays, start-up che propone un servizio di car-pooling dedicato agli eventi. Riccardo fa il lavoro più bello del mondo: la guida turistica e a parte questo è un viaggiatore compulsivo, uno che se perdi le sue tracce per dieci giorni, rispunta fuori dopo un trekking sulla Pamir Highway tra Tagikistan e Kirghizistan. I giorni successivi abbozzo varie traccie: i km totali si aggirano sui 1.500 e i metri di dislivello previsti superano i 15.000!



Arena

Ho a disposizione due settimane di ferie, che devono bastarmi anche per riposarmi e tornare in Italia: saranno circa 150 km al giorno e il meteo non sarà dalla nostra.

Ci manca solo una cosa: un messaggio! Cosa possiamo portarci via di immateriale ma di veramente importante? Rike suggerisce un "free Palestina!", io penso a qualcosa di più legato alle nostre latitudini. Alla "bassa", all'Adige... alla Ciclovía Adige Sud che ancora non è completa ma che se lo fosse potrebbe permettere ai tanti turisti che arrivano sul lago di Garda di raggiungere il mare Adriatico, rivitalizzando un territorio che dal punto di vista turistico ha tanto da dire ma ci crede ancora troppo poco.

Comincio a credere davvero nel progetto di arrivare ad Amsterdam via ciclabili: ne parlo con Andrea Lista, di "Radici in movimento" che a Roverchiaretta ha creato il Bosco di Albarella e crede tanto quanto me nell'importanza del turismo lento e con Corrado Marastoni, presidente di Fiab Verona che ci darà lo spunto per lo slogan: "From Mediterranean to the North Sea, the path is open".

Ci manca giusto qualche ragguglio tecnico, soprattutto su borse e abbigliamento e il resto lo fa Luciano Strabello, capitano del Team Extremes, una squadra di Montagna con cui



Presentazione



Partenza



Trento



Parco Nazionale dello Stelvio



Quasi a Resia

mi alleno da circa un anno: “Andare in bici è prima di tutto una questione mentale”. “Mai strafare, dosare le forze, che ogni sera vien sera” e ha ragione, ma ne ha ancora di più quando mi fa capire che nella vita bisogna prendersi del tempo da dedicare a se stessi, alle proprie passioni, senza alcun rimorso da lavoratore veneto, se il sabato si fugge la routine e si guarda tutto dall’alto della piazza di Campofontana.

Ci siamo! Il giorno pre-partenza è un giovedì; stacco dal turno ancora un po’ assonnato e pieno di buone vibrazioni per la conferenza stampa del pomeriggio al Bosco di Albarella. Un brindisi con gli amici e l’ultima intervista: anche Rike si rende conto che si stanno creando delle aspettative attorno alla nostra impresa, patrocinata dalla UISP, dal Comune di Legnago, dall’ unione Pro Loco Basso Veronese e dalla stessa Fiab di Verona. Ci salutiamo, l’appuntamento è per l’indomani mattina alle 7.00 sul ponte di Legnago.

Venerdì 3 novembre siamo in sella. La mia Focus Paralane non è mai stata così pesante: faccio una stima rapida e tra borsoni posteriori, frame bag e borsa al manubrio, supero i 18 kg! Son tentato di lasciare a casa qualcosa ma cosa? Serve tutto. Riccardo procede più sciolto, è più abituato di me ai lunghi viaggi a tappe: ha all’attivo una

Legnago – Budapest - Legnago e un “Balkan trip” tra le montagne di Albania, Kosovo e Montenegro. Non fa freddo e la giornata promette bene, arriviamo fino a Verona in scioltezza, sbuchiamo a Villa Buri, foto di rito davanti all’Arena e via lungo il Camuzzone. I colori autunnali ci accompagnano fuori città, pranziamo all’aperto sotto il sole di Rivoli e poi dritti fino a Trento, dove prima incontriamo una delegazione della Fiab locale e poi mangiamo una pizza con Francesco ed altri amici che ci ospiteranno per la notte. Il giorno successivo arriviamo alle porte di Bolzano per poi deviare a ovest e imboccare la ciclovia Claudia Augusta e la val Venosta: 2000 anni di storia sotto le nostre ruote, che a pensarci son proprio tanti. Fuori Merano ci sfamiamo con un piatto di canederli che ci danno l’energia per raggiungere Prato allo Stelvio; il tratto lungo l’Adige che ormai si è fatto torrente, all’interno del parco Nazionale, è uno di quelli che ti si stampa nella memoria e che ti accompagnano anche a viaggio finito. Dentro e fuori dai frutteti arriviamo in una Glorenza che, dopo il tramonto, sembra Tallinn. Ceniamo abbondantemente e ci fermiamo nella pensione di una simpatica signora bolognese, che si è spostata sui monti per amore.

Domenica ci sveglia una pioggia leggera, partiamo prima dell’alba armati di cuffie da doccia copricasco e sacchetti di plastica sotto i copriscarpe, che diventeranno parte integrante del nostro abbigliamento. Le salite non sono troppo impegnative, le nuvole non ci abbandonano e raggiungiamo il lago di Resia (il famoso campanile non lo intravediamo nemmeno tanto fitta è la nebbia che ci avvolge). Una cioccolata calda e siamo al passo Resia, la prima frontiera è andata e passare le frontiere in bici fa bene allo spirito, ti fa sentire libero e potente perché il mezzo che hai sotto al sedere senti che può portarti dappertutto. Scendiamo a Landeck; l’acqua verde del fiume Inn è attraversata da tanti ponti di legno leggeri. Ci aspetta il Fernpass ma le temperature si abbassano e la neve ci fa desistere. Prendiamo un bus fino a Reutte e da lì un treno fino a Nesselwang: gli ultimi km sotto la neve sono duri da affrontare. Arriviamo in una specie di baita alpina dove i presenti ci guardano parecchio impressionati.

La mattina dopo c’è neve ovunque. Incredibilmente alle 7 di mattina strade e ciclabili sono pulitissime, pedaliamo



Nevicata in Allgäu



Colazione



Foresta nera

di buona lena per raggiungere quanto prima il lago di Costanza. Le temperature si fanno più miti, attraversiamo i vigneti di Pinot nero e la vista del lago ci dà la forza per raggiungere Überlingen. Ci ospita Michél, un couchsurfer che vive solo con il suo cane e che ha decisamente bisogno di far due parole. La sua casa è una miniera di pezzi d'antiquariato e lui un ottimo cuoco; la colazione del giorno seguente è sublime e ci dà l'energia necessaria per attraversare la "foresta nera" e raggiungere Friburgo. Decidiamo di fermarci da Robert, fratello di Bonnie, la ragazza di Rike. Ci rilassiamo un po' e ci beviamo un paio di birroni in quella che si rivela una città universitaria piuttosto viva.

Il giorno successivo ci rendiamo conto che siamo quasi a metà dell'opera; nemmeno farlo apposta e cominciano i problemi: prima la chiusura del perno della mia ruota anteriore, poi la catena di Riccardo si rompe e si attorciglia attorno al deragliatore posteriore, tranciandolo di netto. Il mio pensiero è andato immediatamente a Germano Mosconi. Fortunatamente ci trovavamo davanti all'officina di un "ripara-tutto" che ci ha messo a disposizione attrezzi per un'ora o forse due. Riducendo la catena abbiamo trasformato la Cannondale in una "single speed" con cui abbiamo attraversato il Reno e raggiunto Strasburgo dove, in un bike-café, abbiamo sostituito il deragliatore e già che c'eravamo i pattini posteriori.

Il giorno successivo ci aspetta un tappone di 230 km fino a Città del Lussemburgo: la ciclovie Francigena corre lungo la Mosella e rilassa proprio. Passata Saverne, su una passerella di legno umida sfioro il freno davanti mentre mi guardo intorno e volo per terra: per avere un'avventura che si rispetti serviva anche una caduta! Metz sembra inavvicinabile. Quando entriamo in città è già buio, la ciclabile che ci porta a nord è sicura e ben asfaltata ma gli ultimi 30 km sono un continuo sali-scendi e noi siamo stanchi. Giriamo un po' prima di trovare l'ostello, cena misera, doccia e in branda. Lasciamo volentieri la città e il Lussemburgo intero con le sue pompe di benzina economica, in una giornata di pioggia che si fa più intensa appena passiamo in Belgio. Fatti poco



più di 50 km, Rike rompe un raggio: è mezzogiorno e sta diluviando. Su consiglio di Franky, un amico che ci ospiterà vicino a Ciney, prendiamo un bus per Arlon dove un meccanico ispirato e solidale ci chiede 10 euro e mette a posto tutto. La sera Franky e Julie ci coccolano con una degustazione di birre speciali.

Penultimo giorno effettivo di viaggio: attraversiamo tutte le Fiandre fino a Baarle-Hertog, enclave belga in territorio olandese davvero particolare; il paesino è attraversato da una decina di frontiere tanto che alcune case ma anche negozi e ristoranti sono divisi tra i due stati. Siamo in Olanda! E si nota! Le ciclabili sono curatissime e ti permettono di raggiungere ogni angolo del paese. Fino a Breda tutto liscio, poi cambia il tempo e il vento e la pioggia ci fanno procedere a non più di 10 km/h. Passiamo Kinderdijk e i suoi mulini, siamo vicini a Rotterdam e il "polder" solcato da mille canali fa pensare quanto sia vero il proverbio "Dio ha creato il mondo ma gli Olandesi hanno fatto l'Olanda". Scende la notte illuminata solo dalle luci gialle delle serre. Arriviamo a Leiden dove ad ospitarci sono Irene e Pietro, due amici ricercatori che vivono in Olanda da ormai 7 anni e hanno due splendide bambine. Ci raggiunge Bonnie che ci accompagnerà l'indomani fino ad Amsterdam. La passerella finale di 40 km è resa ancora più piacevole dal sole: ce l'abbiamo fatta! Dopo 1428,5 km e 12.748 metri di dislivello la nostra impresa è compiuta! Il percorso che abbiamo scelto ci ha visto attraversare 7 stati che, fatta eccezione per il Lussemburgo e la parte meridionale del Belgio, si sono rivelati decisamente "bike friendly" con ciclabili sicure, in buona parte su sede separata rispetto alle auto. Per quanto riguarda la segnaletica, potrebbe essere migliorata, soprattutto nel sud della Germania, dove si limita in genere a indicare paesi in un raggio di 10 km: sarebbe utilissimo avere direttive più chiare sulla medio-lunga distanza. Durante il viaggio il tempo si è come dilatato: sembra passato un mese da quando abbiamo lasciato la nostra ciclovie Adige Sud, tante sono le esperienze accumulate in un periodo così breve. Noi pensiamo che ultimarla, fare rete tra realtà attive in ambito turistico e ambientale, promuoverla come si deve e proporre attività per valorizzarla e connetterla ad altre vie ciclabili, lavorare sulla "cultura della bici" come mezzo alternativo all'auto anche per recarsi al lavoro come già alcuni comuni stanno cominciando a fare, è sicuramente la direzione più giusta per vivere la ciclovie Adige Sud, sfruttando al massimo le sue grandi potenzialità.

Visita al Museo Nicolis

Museo Nicolis, non solo auto, non solo biciclette, ma un grande Museo dell'auto, della tecnica e della meccanica, fondato nel 2000 da Luciano

Nicolis, villafranchese doc.

Ruotalibera vuole ritornare idealmente alle sue mitiche biciclette.... prima di rimetterci sulle tracce dei negozi antichi di bici a Verona.

Il Museo è stato il suo sogno, il sogno lungo una vita, sin da quando da ragazzino Luciano Nicolis recuperava la carta da macero, girando dopo la scuola in bicicletta per i paesi vicini, spostandosi fino a Mantova.

La passione fortissima per la meccanica unita al talento di riparare macchine d'epoca e oggetti lo hanno sempre accompagnato anche quando è diventato l'imprenditore a capo di Lamacart Spa, noto dentro e fuori Italia per l'attività di recupero della carta da macero.

L'amore per la meccanica spingeva Nicolis a raccogliere anche strumenti musicali, macchine fotografiche, tutte perfettamente funzionanti. Di tutte Luciano Nicolis conosceva la storia e il funzionamento.

"Credo sia l'unico in Italia ad avere un'esposizione di autovetture d'epoca di così alto livello e di prodotti della meccanica veicolare così originali e variegati" scrive Antonio Liberati curatore e storico villafranchese de "L'uomo il sogno, Luciano Nicolis".



Il museo e i suoi pezzi

Sette Collezioni private e prestigiose : 200 auto d'epoca, 120 biciclette d'epoca, 105 motociclette, 500 macchine fotografiche, piccoli velivoli, una rara collezione di 100 volanti di Formula Uno, accessori vintage. Pezzi rari: la motrice "Pia", il primo motore a benzina brevettato dal veronese Enrico Bernardi nel 1882.

Inaugurato il 9 settembre del 2000 l'edificio che ospita il museo è costituito da 10.000 metri quadrati al coperto e suddivisi su quattro piani, lungo la via Postumia, l'antica via romana, nella zona industriale di Villafranca.

Edificato con l'utilizzo di nuove tecnologie edilizie il museo è stato costruito con l'alluminio, il vetro stratificato da controllo solare.

Nei piani interrati sono allocate un'officina di alta specializzazione e un magazzino utilizzato per la manutenzione tecnico-conservativa delle auto del museo.

La sezione dedicata alle biciclette si trova al terzo piano, distribuita su un'area di 900 metri quadrati con grandi vetrate, è stata inaugurata alla presenza di Angelo Coppi, figlio dell'indimenticato Fausto, presente insieme ad Andrea Bartali, figlio di Gino.

La prima bici che accoglie il visitatore è la Draisina, circondata da un vetro di contenimento impreziosito da una foto tratta dalla "Storia della bicicletta" del Touring Club Italiano dove è riportato che il



cinque aprile del 1818 è il debutto ufficiale della Draisina al Jardin du Luxembourg. Le antenate della bicicletta nell'Ottocento si chiamavano appunto draisine, erano costruite in legno, sterzo, ma prive di pedali. Il primo veicolo a due ruote compare attorno al 1865, da allora l'evoluzione della bicicletta è stata inarrestabile e ha conquistato schiere di appassionati e sportivi di tutto il mondo. Le biciclette d'epoca esposte provengono dal Belgio, dall'Inghilterra, dalla Germania e ancora da Francia e Stati Uniti e dall'Italia, naturalmente, il tutto in un percorso espositivo che racconta la lunga evoluzione della bici dalla fine del Settecento, dal primo celerifero in legno e senza pedali, fino alle ultime biciclette in alluminio.

C'è la bici rosso fiammante del Pompiere, un tandem Bianchi del 1950, la bici Olympia del 1920 in uso al Regio Esercito Italiano, le bici dei campioni.. la bici da corsa Coppi Special del 1955, marchio creato da Fausto Coppi con l'appoggio del Costruttore Fiorelli di Novi Ligure, dopo il divorzio dalla Bianchi.

E ancora è presente in sala un armadio che contiene una raccolta di fanali, campanelli e di antichi libri sul ciclismo: il manualetto del volontario ciclista, corpo nazionale dei volontari ciclisti ed automobilisti istituito con legge 16 febbraio 1908 n.49, statuto 19 marzo del 1908 n.142.



Il Museo Nicolis al Cosmobike Show 2017

Un pezzo unico, una chicca per intenditori è stata presentata al noto Salone della Bici di Verona dal 15 al 18 settembre: la rara "Terrot Levocyclette", classe 1905, proveniente dalla collezione Nicolis.

Esposta per la prima volta al pubblico al padiglione n. 9 Piazza Italia-Regione del Veneto D 14 la bici d'epoca è stata proposta all'attenzione di appassionati e cultori con una domanda: "chi potrebbe essere la nonna della Mountain Bike"?

Il Museo Nicolis di Verona ha presentato così la sua Terrot Levocyclette con cambio a 10 velocità scegliendo Cosmobike per diffondere la cultura delle due ruote, un messaggio forte lanciato da Silvia Nicolis, figlia di Luciano Nicolis e Presidente del Museo.

Perché parlare dell'antenato della mountain bike?

"Uno dei motivi principali del successo che sta avendo il cicloturismo nel mondo - leggiamo nel comunicato stampa del Museo - è la bicicletta anche come elemento di riqualificazione di un nuovo turismo per la montagna, un trend in continua crescita che tra le sue origini probabilmente già dai primi del Novecento come dimostra la Terrot Levocyclette del Museo Nicolis. Se i precursori della bicicletta si affacciano alla ribalta nell'Ottocento come modelli in legno, muniti di ruote e senza pedali il successivo velocipede con grande ruota anteriore a scatto fisso ha avuto in tempi rapidi una incredibile evoluzione, acquisendo una svariata gamma di variabili: trazione a leva, a catena, con cardano".

"E' in tale contesto-spiegano dal Museo- che col marchio francese "Terrot" possiamo parlare del geniale sistema di propulsione a leva con cambio a 10 velocità, invenzione che indubbiamente migliorò le prestazioni delle famose "Biciclette da Turismo".

Si andava ad azionare il cambio direttamente dalla manopola con disinvoltura e ciò consentiva di fare lunghi tragitti in salita e in discesa, la pedalata era piacevole e la postura sulla seduta confortevole.

"Probabilmente date le caratteristiche era più adatta a pendii rispetto a rettilinei - riporta la nota del documento diffuso dall'Ufficio stampa del Museo Nicolis."

A questo punto possiamo affermare che la Terrot Levocyclette per gli inizi del secolo scorso era una valida "arrampicatrice"... la nonna della Mountain Bike.



DOPO LE RISORGIVE, UN COLLEGAMENTO DIRETTO CON IL CAPOLUOGO!



di **Alberto Bottacini**

A San Giovanni Lupatoto siamo più che soddisfatti del lavoro svolto nel 2017 e pensiamo ci siano buone prospettive per questo 2018.

Ovviamente molto positiva è stata la realizzazione e la conseguente inaugurazione del percorso delle Risorgive che abbiamo seguito sempre da vicino, cercando di intervenire con i nostri pochi mezzi a disposizione (telefono, mail e... bicicletta) spesso risultati determinanti nei vari momenti difficili dell'iter.

Ne è passato di tempo da quel lontano 7 Ottobre 2012, quando FIAB Verona aveva organizzato una gita in bici proprio lungo il canale Raccoglitore, e tante difficoltà sono state superate fino ad arrivare ad avere uno dei percorsi più lunghi e maggiormente identificabili della provincia. D'altra parte se pensiamo che in gennaio del 2017 non era stata ancora "posata la prima pietra" del tracciato ci viene da verificare sull'atlante geografico che un qualche referendum non ci abbia spostato in Trentino-Alto Adige!



Rendering proposta zona sportiva

Altro obiettivo fondamentale è stata l'organizzazione di Bimbibici, un evento importante che ha visto la partecipazione di più di 200 persone, al quale ha partecipato anche il nostro sindaco. Importante perchè portare tutte queste persone dal nostro paese alla città dimostra quale sia il potenziale del nostro mezzo a due ruote per gli spostamenti casa-lavoro e casa scuola. E poi, ci permettiamo di ricordarlo e scriverlo in maiuscolo: quella di quest'anno è la QUATTORDICESIMA edizione consecutiva! Quattordici anni che centinaia di bambini provano ad andare in bicicletta e dimostrano il proprio entusiasmo sulle strade che di solito sono di esclusiva pertinenza delle auto.

Aspettando l'apertura della nuova passerella ciclopedonale sull'Adige, abbiamo anche raccolto nuovi soci, nuovi simpatizzanti e nuovi soci attivi: uno di questi ha anche partecipato al corso di "Esperto della mobilità ciclistica" dell'Università di Verona e scrive regolarmente articoli sul giornale del paese, divulgando con competenza i nostri ideali. Sono partite anche delle iniziative minori, ma sempre importanti: a breve dovrebbe essere confermato l'acquisto su nostro suggerimento di una decina di rastrelliere pubbliche da parte dell'Amministrazione comunale ed abbiamo illustrato in più sedi alcuni possibili interventi per migliorare la ciclabilità del nostro paese.

Chiuso l'anno vecchio ora se ne apre un altro nel quale continueremo a fare le nostre proposte, anche perchè siamo certi che siano valide e soprattutto realizzabili con un buon rapporto di qualità rispetto al costo. Una di queste è sicuramente quella di prevedere un altro percorso continuo e di qualità che colleghi il centro di Verona con il centro di San Giovanni Lupatoto: un percorso che avevamo già individuato qualche anno fa e che passerebbe a Nord, seguendo il canale Marazza da Porto San Pancrazio. L'avevamo chiamato Municipio-Municipio perchè, utilizzando strade già presenti solo da sistemare, sarebbe il percorso più breve da via Roma di San Giovanni a piazza Bra: circa 10 Km evitando la trafficatissima strada di Tombetta. Un'altra proposta è quella dell'Ecomuseo, già partita nel 2017, ma che ha bisogno di una ripresa probabilmente proprio perchè molte figure dell'Amministrazione comunale scaligera sono cambiate rispetto al 2017. Un percorso che connette finalmente il nord della città con il Sud, attraverso un percorso di qualità che segue i canali e quindi con un percorso diretto, facilmente identificabile, con la presenza di molti edifici ricollegabili alla storia delle centrali elettriche (ad esempio la centrale dismessa del Colombarolo) e quindi dell'evoluzione dell'energia pulita.



Bimbibici 2015

LA GOCCIA CHE SCAVA LA PIETRA di Alberto Bonfante

“Gutta cavat lapidem” dicevano già Ovidio e Lucrezio oltre 2000 anni fa, a significare che con la pazienza, la tenacia e la volontà alla fine i risultati si ottengono.

E dev'essere questo il motto di Isolainbici, la battagliera sezione FIAB di Isola della Scala, che con costante e paziente pressing sull'Amministrazione comunale è riuscita a farsi riconoscere come interlocutore privilegiato nella programmazione della viabilità e dell'urbanistica del proprio Comune per i prossimi anni.

Tale riconoscimento è stato di fatto ufficializzato in una riunione ristretta, tenutasi in Municipio, alla quale l'Assessore ai Lavori Pubblici ha invitato i nostri Presidenti di FIAB-Verona Corrado Marastoni e di Isolainbici Guerrino Zandonà. In tale sede è stato illustrato dai tecnici il progetto del percorso ciclabile (meglio ciclo-pedonale) Verona-Ostiglia, che andrebbe ad innestarsi sulla ciclabile delle Risorgive nel Comune di Vigasio, per poi attraversare i territori di Isola della Scala, Erbè, Nogara, Gazzo Veronese e Ostiglia, seguendo prevalentemente il corso del fiume Tartaro, in un paesaggio di indubbio fascino. Sono già numerosi gli incontri svoltisi tra i sindaci di tali comuni e sembra esserci finalmente la determinazione di passare in tempi brevi da quello che è attualmente solo un progetto preliminare a quello definitivo, al quale la FIAB è chiamata a dare il proprio contributo in termini di esperienza, professionalità, conoscenza del territorio. Superfluo aggiungere che il progetto definitivo, con tutti i crismi, è indispensabile per accedere ai finanziamenti pubblici. In tal senso si guarda anche all'Europa, trattandosi di un'opera volta a migliorare la qualità della vita e di interesse inter-regionale. Sembra che finalmente i nostri Amministratori stiano prendendo coscienza delle ricadute economiche delle ciclovie, in termini di promozione delle aziende del territorio, di sviluppo della ricettività alberghiera e agrituristica, di valorizzazione del patrimonio storico-culturale, oltre che paesaggistico e gastronomico.



- Allora, Guerrino, si è instaurato un clima collaborativo con il Comune di Isola della Scala. Ci sono altri temi di impegno comune?

- Certo. In primo luogo la viabilità locale. Qualche settimana fa insieme all'Assessore ai LLPP – presente anche il nostro presidente Corrado – abbiamo fatto un sopralluogo nei punti sensibili della viabilità comunale. Senza scendere troppo nei particolari, possiamo dire che abbiamo valutato con l'Assessore la realizzazione di percorsi protetti in direzione delle Scuole, della zona Industriale, degli impianti sportivi (quest'ultimo collegamento ci è stato assicurato in fase di conclusione). Vigileremo affinché dalle idee si passi ai fatti.

- Oltre all'impegno sulla mobilità dolce, quali iniziative del 2017 vale la pena di ricordare?

- I numerosissimi “giretti” infrasettimanali, anche più di uno la settimana, aperti a tutti, con percorsi mediamente di 40-50 Km; la partecipazione al cicloraduno nazionale, che ripeteremo quest'anno; le ciclo-escursioni in collaborazione con le Scuole, con i Campi della Legalità presso la Sede Scout Airone, le iniziative durante la Fiera del Riso...

- Ok, fermiamoci qui. E per il 2018?

- Dobbiamo cercare di coinvolgere nelle nostre iniziative persone più giovani, ma questo non è un problema solo nostro. Alle uscite infrasettimanali partecipa chi non ha problemi di lavoro, quindi principalmente pensionati. Organizzeremo uscite anche il sabato e la domenica per permettere una partecipazione più massiccia.

Aggiungo che in occasione dei cicloraduni abbiamo avuto la possibilità di conoscere molti amici di altre regioni; in particolare sono nate collaborazioni con gli amici FIAB di Pordenone, Trento, Brescia; questo ci consentirà anche l'anno prossimo di proseguire questi interscambi ciclo-culturali e – inutile nascondere – anche ciclo-eno-gastronomici.

Buon anno a tutti!



ROVIGO: UN ANNO IN CRESCITA

di Denis Maragno

Dicembre, tempo di assemblee e bilanci sociali, anche la FIAB Rovigo si è avvicinata a questo appuntamento e infatti, domenica 17 dicembre, in occasione del pranzo sociale si è fatto un po' il punto su quanto è stato realizzato nel 2017.

La partecipata assemblea ha avuto inoltre l'onere di rinnovare il direttivo che quest'anno ha visto l'uscita di scena di ben tre suoi membri storici tra cui il presidente Sandro Burgato, alla guida dell'associazione da 3 anni, la vicepresidente Cinzia Malin e il consigliere Roberto Pezzuolo. Al loro posto si sono inserite due nuove consigliere Giovanna Cervati e Maria Grazia Raminella detta Simonetta, mentre sono stati confermati Silvana Sartorello, Franco Pavanello, Ornella Veronese e Denis Maragno. Il nome del nuovo presidente verrà individuato al prossimo direttivo del 9 gennaio.

Il 2017 per FIAB Rovigo è stato un anno di record e ricco di novità. Il primo risultato evidente lo si trova nella crescita degli associati passati da 135 del 2016 ai 147 del 2017, un trend ormai stabile, in controtendenza rispetto ad un generale calo di associati a livello Veneto.

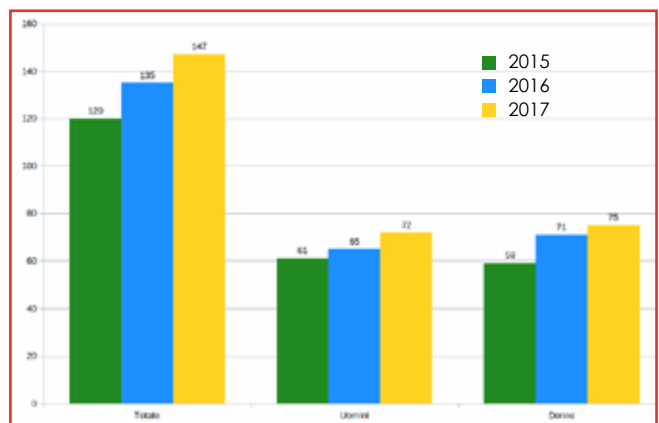
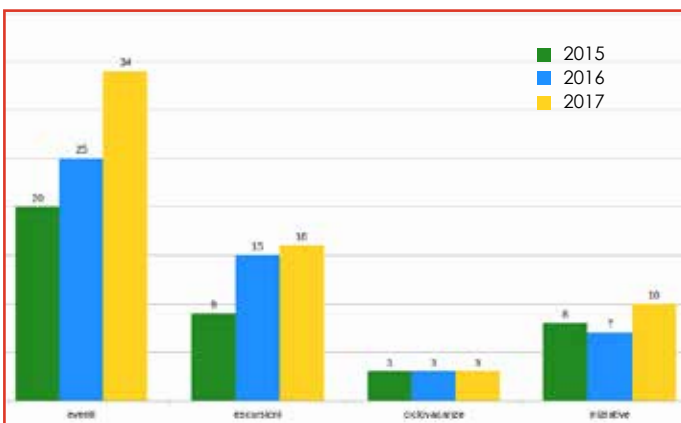
Un risultato ottenuto anche grazie all'ampliamento della base di soci volontari che attivamente hanno contribuito alle numerose iniziative dell'associazione. Iniziative che quest'anno hanno portato maggiore visibilità a FIAB nella città. In particolare, oltre alla consolidata rassegna di eventi per la Settimana Europea della mobilità che in questa edizione si è particolarmente dedicata agli incontri nelle scuole, ben otto, si è messo a sistema il contaciclisti. Si stratta di



uno strumento statistico fondamentale per il dialogo con l'amministrazione. Abbiamo inoltre fatto un piccolo corso di riparazione della bici, che nel 2018 verrà ripetuto su scala maggiore. Infine non si possono dimenticare: La Bici Raccontata, rassegna di cinema, libri e viaggi sulle due ruote, giunta ormai alla XII edizione, sempre partecipatissima, e le tre ciclovacanze curate da Ornella Veronese, che ogni anno portano i nostri soci a scoprire l'Italia in modo sempre originale e unico.

Tornando ai meri dati, nel 2017 siamo riusciti a coinvolgere un totale di ben 1.142 persone, tra soci e non soci alle nostre iniziative, 183 in più rispetto al 2016 e quasi il doppio rispetto al 2015. Una dimostrazione di impegno e di aumentato interesse del valore della socialità che solo la bici può dare. Anche di chilometri ne sono stati fatti tanti, ogni socio ha più o meno percorso in un anno di iniziative 1.105 km che, se si tramutassero in CO2 non emessa, è come se l'associazione avesse piantato una piccola foresta di 376 alberi.

Per il 2017 il programma è già pronto, l'ottica nella quale si è sviluppato è di maggiore attenzione al territorio con tante uscite brevi dedicate alle bellezze e ai piccoli gioielli che il nostro Polesine custodisce. Spicca tra le prossime iniziative una chicca: la prima pedalata in notturna con destinazione il mare. Ma ci sarà anche uno sguardo attento alla ciclabilità cittadina con un aumento degli incontri del contaciclisti e l'avvio della costruzione di un "catasto" delle rastrelliere. Purtroppo lo stato dell'arte della mobilità ciclistica cittadina è fermo da decenni senza cenni di progresso anzi quel poco che è presente spesso viene "asfaltato" per nuove "necessità" automobilistiche, dagli ipermercati alle rotonde. Ciononostante i cittadini usano la bici e noi siamo qui per ricordarlo.





El canton del Bepo

Autopiste ciclabili

“Robe dell’altro mondo” è diventato un modo di dimostrare stupore o indignazione di fronte ad un comportamento fuori dal comune.

Poi vai nell’altro mondo e scopri che il modo di dire ha un fondamento solido nella realtà di paesi lontani dall’Europa.

Giusto per fare qualche esempio, la parola “taxi” a Cuba indica una serie di veicoli di varie fogge e con ogni tipo di propulsore.

Ci sono addirittura delle auto moderne che prestano servizio (cubano) a prezzi europei. Ma gran parte dei cosiddetti taxi sono enormi e variopinte auto americane degli anni cinquanta. Ci sono poi i “colectivos”, vecchi camion con cassoni tipo trasporto animali, dotati di panche, che partono quando hanno raggiunto un certo numero di viaggiatori. Ci sono i taxi turistici, come i cocos, tricicli a motore a forma di cocco, le carrozze a cavalli e i coches criollos, carretti dotati di panche laterali, guidati da un “chofer” seduto di lato come i passeggeri.

E le biciclette? Ci sono anche loro, di tutte le fogge, tranne

quelle da turismo. Tanti sono i riscì a pedali, per il trasporto di passeggeri e merci, che noi chiameremmo cargo bike, se solo assomigliassero vagamente a quelle che girano in Europa.

Per quanto ci riguarda, siamo riusciti a percorrere solo 50 Km in bicicletta, noleggiando biciclette appena passabili, a prezzi tedeschi. Per fare cicloturismo a Cuba bisogna portarsi le biciclette da casa o accordarsi con alcuni tour operator che organizzano ciclovacanze a Cuba.

E ci sono piste ciclabili a Cuba? No, naturalmente, ma nelle strade secondarie il traffico è inesistente, il vero pericolo sono le buche enormi. Avrete, però, il vantaggio di poter andare in bici in autostrada. L’autopista, così si chiama, è solo una strada più larga e diritta delle altre, percorsa da poche auto e senza camion, ma dove potrete veder passare, attraversare e anche venirvi incontro pedoni, cavalieri, coches criollos, cani e persino mucche.

Robe dell’altro mondo, appunto.

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

o ACP

GRUPPO IBFAN