

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



VERONA, IN SELLA

MOBILITÀ

- INTERVISTA ALL'ASSESSORE ZANOTTO
- VERSO IL PUMS

ASSOCIAZIONI

- GRUPPO ADOLESCENTI SAN NICOLÒ
- LE TERRE DEL VINO

BICI NEL MONDO

CUBA

PISTA DELLE RISORGIVE

UN CASO DI STUDIO

RACCONTI DI BICI

- UNA GENETTA OLANDESE
- PICCOLO RACCONTO

RUBRICHE

- TUTORIAL: IL CAMBIO
- CIBO DA VIAGGIO: PANE CON L'UVA

| | | | | | |
|-----------|---|-----------|---|-----------|--|
| 3 | IL PUNTO Testimoni | 16 | CULTURA | 26 | VITA ASSOCIATIVA Assemblea dei soci 2018 |
| 4 | INIZIATIVE FIAB Bici in maschera | 17 | CIBO DA VIAGGIO Pane con l'uva | 28 | Nuova legge Quadro |
| 6 | MOBILITÀ Come ci si muoverà a Verona? | 18 | BICI NEL MONDO Cuba, l'isola del Che | 29 | ASSOCIAZIONI Vini Vivi Bici |
| 8 | Verso il PUMS di Verona | 21 | RACCONTI DI BICI Piccolo racconto in bicicletta | 30 | FIAB ROVIGO Agriturismo nel Polesine |
| 10 | Risorgive, un caso di studio | 22 | Una cenetta olandese | 31 | Bici Raccontata - XII edizione |
| 12 | ASSOCIAZIONI We have a dream | 24 | TALENTI EXTRA BICI Il viaggio dell'arte | 32 | EL CANTON Guai ai vinti! |
| 14 | CICLOFFICINA | | | | |



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, 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:
Giovanna Peretti, Carlo Battistella, Tecla
Soave, Federico Girardi, Paolo Pigozzi,
Andrea Bisighin, Denis Maragno,
Sandro Burgato.

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 - Amici della Bicicletta 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



Testimoni

Ci sono momenti in cui, dopo lunghi periodi di stasi, improvvisamente le cose iniziano ad accadere in modo frenetico. Come testimoni interessati (e non passivi, come spiegheremo) proviamo a fare due conti di quanto ci aspetta nel prossimo futuro per la mobilità ciclistica in città, in provincia, in regione.

Pista ciclabile del Saval. Collegherà il quartiere Saval a San Zeno e piazza Bra partendo dalla pista del Camuzzoni. Per questo e altri progetti di mobilità sostenibile il comune di Verona investirà 2,5 mln €, di cui 1 mln statali (MIT).

Pista ciclabile tra Porta Palio e Castelvechio. Permetterà di andare in bici in sicurezza e comodità da Porta Palio agli Scalzi e a Castelvechio. Col Comune sono in corso colloqui molto avanzati, l'auspicio è che si passi presto ai fatti.

Bike sharing cittadino. Parte del cofinanziamento MIT sarà usato anche per implementare la rete delle stazioni del bike sharing Verona Bike.

Pista dell'Adige-Biffis-Camuzzoni. A inizio marzo la Regione ha deliberato un nuovo finanziamento a regia di 13 mln € per opere ciclabili, e uno dei progetti scelti è quello già noto, utile per la mobilità urbana e il cicloturismo, del collegamento tra Boscomantico (fine Biffis) e la diga di Chievo (inizio Camuzzoni), e tra via San Marco e la stazione di Porta Nuova.

Passerella sull'Adige della diga ENEL di San Giovanni Lupatoto. Permetterà un interscambio più agevole tra le due sponde. Doveva essere aperta già la scorsa estate, poi una lunga serie di rinvii tecnici; ma ENEL ha promesso che sarà fruibile entro marzo-aprile.

Destra e sinistra Adige a Rivoli e Ceraino. In sinistra Adige la ciclabile Terradeiforti è stata completata con lo splendido tratto Ceraino-Domegliara. In destra il comune di Rivoli sta discutendo col gestore HDE per recuperare altri tratti di argine del Biffis. E si parla insistentemente della prossima costruzione di una passerella ciclopedonale tra le due sponde...

Pista ciclabile tra Albarè e Castion. Anch'essa appena finanziata dalla Regione, permetterà di arrivare in sicurezza da Affi ai piedi del Baldo restando nei paraggi del lago.

Pista ciclabile del Bussè tra Legnago e Bergantino. Finanziata dalla Regione alcuni mesi fa, migliorerà un percorso Adige-Po già apprezzato da tempo.

Ciclovia Adige Sud in territorio polesano. Altra opera appena finanziata dalla Regione per sistemare più di 50 km di destra Adige dopo Castagnaro. Una spinta notevole per lo sviluppo di una ciclovia strategica, che porta il nord Europa a Verona e poi sulle spiagge dell'Adriatico, a Chioggia e a Venezia.

L'Ostiglia, e non solo.... Il finanziamento regionale ha premiato anche altri itinerari tra cui l'ex ferrovia Treviso-Ostiglia per altri 10 km in provincia di Vicenza, avvicinandosi così al confine veronese. Nel frattempo i comuni veronesi interessati hanno fatto un significativo passo avanti affidando uno studio di valutazione economica dei singoli tratti.

Di questa lunga lista di sviluppi noi di FIAB siamo sì testimoni, ma non come spettatori: è infatti evidente – e ci è stato riconosciuto – come il nostro lungo e paziente lavoro di sensibilizzazione (come FIAB Verona e coordinamento regionale) sia stato importante nell'ispirare le scelte dei decisori. Di questo non possiamo che rallegrarci, nella consapevolezza che ne godrà il territorio e l'intera collettività.

Per concludere, osservo che la parola "testimone" serve anche a indicare il bastone che in una staffetta si passano i frazionisti durante il cambio. Alcuni dei positivi progetti sopra elencati, pur essendo nati sotto amministrazioni passate, sono stati poi confermati e saranno realizzati da altre di diverso orientamento che le hanno sostituite: questo dà il senso di un bene comune che, come in questo caso, dovrebbe essere condiviso da tutti, un segnale positivo in un'epoca in cui questo sentire sembra essersi via via smarrito. ●

BICI IN MASCHERA

di Michele Marcolongo

Ogni occasione è buona per vivere la città libera da veicoli a motore. Se poi il terzo Mobility Day indetto dal Comune di Verona coincide con i festeggiamenti del Carnevale veronese l'appuntamento diventa immancabile. E' così che, domenica 11 febbraio, una cinquantina di ciclisti, soci Fiab e non hanno raggiunto Piazza Bra mascherati. Loro e la bicicletta, ovviamente.

La soluzione più logica e gettonata è data dal costume da cavaliere con bici truccata da fido destriero. Si sono infatti incrociati moschettieri, l'intramontabile Zorro e perfino degli elfi di Babbo Natale a cavalcioni di renne... a pedale.

Solo chi non conosce la passione per l'Asia Orientale e la lingua cinese del vicepresidente Fiab Verona Giorgio Migliorini si è stupito nel vederlo abbigliato e truccato da operaio cinese. Tuta blu, cappello a cono di paglia e baffetti disegnati. E come si sposta l'operaio cinese, se non in bici? Davvero molto originale e divertente. Altrettanto divertente e un poco spiazzante la proposta di Luciano Lorini, agghindato niente di meno che da... dormiente, con tanto di berretto



da notte, letto e persino comodino su cui restavano magicamente in equilibrio l'orologio, lo smartphone, gli occhiali e l'immancabile sveglia. Che cosa c'entra la bici? E' il mezzo che lo porta ogni mattina al lavoro, naturalmente!

Dopo le foto e i commenti di rito, il gruppo delle bici in maschera è partito per un facile giro per le vie del centro storico cittadino. Grazie al blocco del traffico, con le auto confinate al di fuori dell'ansa dell'Adige, la città appariva calda e accogliente malgrado la temperatura non proprio primaverile.

Il clima era quello della festa, in giro si incontrava il lungo serpentone delle maschere carnevalizie veronesi che dopo la grande parata del venerdì Gnocolar allietavano la città storica con un'ultima sfilata a piedi.

Verso le 12 il gruppone in bici è finalmente arrivato in Piazza Erbe già brulicante delle attività dei bimbi grazie ai giochi che il Comune aveva sparso per il toloneo.

L'arrivo è stato addolcito con la distribuzione di ottimi cioccolatini sui quali si sono fiondati anche molti turisti. "Sono per chi è venuto in bici. Lei è venuta venuta in bici?" chiedeva beffardo Luciano Zamperini generando l'imbarazzo delle signore.

Gradita l'improvvisata del Sindaco Federico Sboarina che si è fermato





I Mobility Day sono un ciclo di 6 domeniche "ecologiche" dal 3 dicembre al 22 aprile, in cui è vietato transitare dalle 10 alle 19 con qualsivoglia tipo di veicolo a motore privato, compresi ciclomotori e motocicli, nella porzione di centro storico compreso nell'ansa dell'Adige delimitata da Porta San Zeno, Porta Palio, Porta Nuova e breccia Cappuccini. Nel resto della città vige invece il divieto di transito fino all'Euro 2, più precisamente non possono circolare i veicoli privati benzina o diesel Euro 0 - 1- 2 e i motocicli e ciclomotori Euro 0.

L'iniziativa punta a promuovere una cultura cittadina a favore della mobilità sostenibile, invitando la popolazione a muoversi in modo ecosostenibile, cioè a piedi, in bici o coi mezzi pubblici.

MOBILITY DAY
 domenica 3 dicembre 2017
 domenica 14 gennaio 2018
 domenica 11 febbraio 2018
 domenica 25 marzo 2018
 domenica 8 aprile 2018
 domenica 22 aprile 2018



una decina di minuti a chiacchierare e a farsi fotografare con le maschere in bici. Niente di ufficiale, comunque, stava soltanto andando a messa. Di cortesia anche la visita dell'assessore all'Urbanistica Ilaria Segala che si è intrattenuta più a lungo.

Il programma della mattinata avrebbe previsto la consegna di una serie di premi: per la bici meglio agghindata; per la migliore maschera; la famiglia più numerosa e chi viene da più lontano. Ma come accade quasi sempre alle manifestazioni Fiab, l'anarchia ad un certo punto ha preso il sopravvento. Bene lo stesso, una bella mattinata. ●

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

| | |
|--|---|
| Cierre Grafica | Cierre Edizioni |
| tel. 045 8580900 - fax 045 8580907 grafica@cierrenet.it | 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

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!

COME CI SI MUOVERÀ A VERONA? di Michele Marcolongo

Intervista all'assessore alla mobilità Luca Zanotto

Assessore, ormai dialoga con Fiab Verona da un po' di tempo, che opinione s'è fatto di questa associazione?

Avevo già conosciuto Fiab da presidente della Terza Circoscrizione, due amministrazioni fa. Nel mio ruolo attuale devo dire che i rapporti ora sono molto positivi. I referenti Fiab sono competenti e con loro riesco a condividere in maniera costruttiva sia le opportunità che le criticità dell'amministrare.

Dunque non si tratta di mera cortesia istituzionale...

No, al contrario, mi piace confrontarmi costantemente sui progetti dell'amministrazione che riguardano la ciclabilità. Trovo giusto farlo perché sono la maggiore associazione che si occupa di questi temi, dunque i loro iscritti sono anche i primi utilizzatori delle opere che andremo a realizzare.

Ci faccia un esempio di condivisione

Recentemente ci siamo confrontati sulla dislocazione delle stazioni in vista dell'estensione del bike sharing e sulle soluzioni realizzative della nuova pista dal Saval a San Zeno. Come si sa, entrambe le opere sono realizzate dal Comune con un cofinanziamento dello Stato (cosiddetto Collegato Ambientale). Sebbene non esista con Fiab un rapporto di esclusiva il loro feedback, quale prima associazione del territorio, è per me molto importante.

Quante e dove saranno le nuove stazioni del bike sharing?

Aggiungeremo 15 nuove stazioni alle attuali 21 e introdurremo mezzi a pedalata assistita. L'elenco c'è già ma va preso con beneficio di inventario in quanto non ancora definitivo. E' stato comunque condiviso con Fiab e verrà discusso a breve in commissione consiliare comunale. Si punta a potenziare il servizio in stazione Porta Nuova e dintorni: Porta Palio, Piazza Renato Simoni, via Albere. In Terza Circoscrizione ci saranno inoltre stazioni in via Gramsci e via San Marco. A Verona Sud verranno collocate in via San Giacomo, Piazzale Scuro, Strada Le Grazie, Via Scuderlando, Via Santa Teresa. Una nuova stazione verrà inoltre collocata in Piazza Vittorio Veneto (Seconda Circoscrizione) e verrà aperto il servizio ad un nuovo bacino d'utenza in Borgo Venezia (sesta Circoscrizione) con due stazioni in via Del Capitel e via Fincato.

Diamo però a Tosi quel che è di Tosi: gli interventi del Collegato Ambientale sono stati ottenuti dalla precedente amministrazione...

L'esperienza viene dal passato, non lo nego, quando ci siamo insediati ci siamo però resi conto che mancava la parte comunale del finanziamento (1,4 milioni di euro su 2,5 milioni totali). Abbiamo provveduto subito a coprirli, già nel 2017. Vede... appena

sono arrivato ho fatto una foto di quello che mi sono trovato: alcune cose si potevano mandare avanti subito e così ho fatto, altre erano più - mi si passi il termine - "incasinate"...

Però ora non parliamo del filobus... quando sarà pronta la pista Saval-San Zeno?

La fase progettuale è stata avviata, siamo in attesa del progetto definitivo. Per la fine dell'anno contiamo di aver concluso l'iter, aggiudicato la gara d'appalto e dato il via ai lavori. Dico fine dell'anno in via prudenziale, ma potrebbe essere prima.

Tutto bene, però poi accade che gli utenti del bike sharing non riescono a muoversi in sicurezza, come a Porta Palio dove è rischioso persino uscire dal parcheggio...

In realtà abbiamo redatto e condiviso con Fiab un progetto anche per collegare Porta Palio con Castelvecchio, solo che prima di parlarne vogliamo attendere i pareri della Sovrintendenza, ci vorranno alcuni mesi solo per questo.

Ma allora hanno torto i critici che dicono che siete "lenti". A che tipo di soluzione avete pensato?

(ride) Per quanto mi riguarda no, non sono "lento". In realtà la soluzione è molto semplice, per la maggior parte si tratta di segnalare il percorso con delle strisce e spostare un paio di semafori: si esce dal parcheggio, si attraversa la strada, si passa "dietro" Porta Palio per raggiungere il primo semaforo da "riconfigurare". Attraversato il semaforo si costeggiano le caserme sul marciapiede su una bidirezionale che facilmente arriverà fino agli Scalzi. Il punto più delicato è proprio questo dagli Scalzi a Castelvecchio, in quanto si dovrà riconfigurare un altro semaforo ma soprattutto usufruire della carreggiata che in questo punto ha una corsia e mezza per farci passare anche la ciclabile.



Quanto costa un'opera del genere?

In questo momento posso solo fare una valutazione di massima, quindi prendete le cifre con beneficio di inventario: 50-70 mila euro. Diciamo 100 mila per stare larghi?

Ma allora le piste ciclabili costano poco o tanto?

Dipende dalle soluzioni viabilistiche richieste. In questo caso, a differenza ad esempio della ciclabile del Saval dove sono richiesti interventi infrastrutturali, si tratta per la maggior parte di opere di segnaletica. Si tenga conto che quando si interviene sulle strade entrano in campo altre competenze tecniche e altri assessorati, quindi anche a livello progettuale le cose si fanno più complesse.

A proposito di soluzioni semplici: cosa impedisce, sulla nuova ciclabile del Saval, nel punto in cui passa sul marciapiede di viale Colombo e prima di svoltare per Via da Vico, di farla proseguire fino al ponte, collegandola di fatto anche all'ospedale?

Al momento questo prolungamento non è semplicemente previsto. Le risorse assegnate sono per quel determinato tipo di percorso. Si potrebbe riparlare eventualmente più avanti. Il metodo è sempre quello del confronto.

Una domanda difficile: perché il nuovo cicloparcheggio a pagamento della Stazione Porta Nuova è sempre vuoto?

Lei sa che questo parcheggio non è di nostra gestione ma delle Ferrovie. Anche qui occorrerebbe fare un ragionamento perché, a ben guardare, gli stalli bici liberi che ci sono attorno (quelli sì, nostri) sono sempre pieni. Dunque la richiesta esiste, si



tratterebbe forse di trovare una modalità per combinarla meglio con l'offerta e i servizi proposti dal cicloparcheggio a pagamento.

E per quanto riguarda il collegamento tra Via Albere (Borgo Milano) e la Stazione di Porta Nuova?

Stiamo attendendo che l'ex hotel Lux termini le opere di compensazione che ha in capitolato (un tratto di pista ciclabile, ndr). Questo consentirà sostanzialmente di arrivare fino alle soglie dell'area della Stazione. Poi con l'assessore Padovani si studierà una soluzione per far attraversare in sicurezza l'imbocco della tangenziale e arrivare, magari sfruttando i larghi marciapiedi, fino al piazzale della Stazione.

E per Verona Sud? Dal centro ora si arriva fino all'Esselunga, ma dopo?

Il discorso è analogo al precedente: arrivare fin lì è stato relativamente facile perché è bastata una poca di segnaletica (peraltro ancora da completare). Quando

gli ex Magazzini Generali apriranno le loro porte risparmiando ai ciclisti il tratto di strada lungo via Santa Teresa, il percorso sarà ancora più attrattivo. Da Esselunga in poi le cose si fanno un poco più complesse e prima di avanzare delle soluzioni voglio capire su quali risorse – in termini ad esempio di contributi di sostenibilità dovuti da altri insediamenti commerciali – possiamo contare. Una volta chiarito questo punto, proseguimento nell'opera di collegamento anche a Verona Sud.

Bike sharing a flusso libero: cosa ne pensa? Le bici geolocalizzate? Abbiamo già ricevuto visite.

Cinesi?

No, le persone da noi incontrate erano italianissime, ma a dire il vero i biglietti da visita erano scritti anche in cinese. Personalmente non sono contrario al bike sharing a flusso libero perché non credo entrerebbe in concorrenza con il nostro bike sharing. A dirla tutta, l'autorizzazione del Comune non sarebbe nemmeno necessaria, se qualcuno volesse davvero lanciare una iniziativa simile.

Quindi?

Come in tutte le cose che riguardano la mobilità cittadina, mi farebbe piacere se prima si aprisse una fase di confronto. In particolare sarebbe da capire dove verrebbero lasciate le bici geolocalizzate: useranno stalli propri oppure occuperanno i nostri stalli comunali?

Un'ultima domanda: da dove viene questa apertura alla mobilità sostenibile? I predecessori erano molto meno disponibili...

Prendo la domanda come un complimento. Molto semplicemente constato i risultati ottenuti dai Paesi del Nord Europa che sono partiti molto prima di noi in Italia. Per parte nostra, stiamo mettendo in campo tutti gli strumenti necessari, a partire dal Pums. ●



VERSO IL PUMS DI VERONA..... di Luciano Lorini

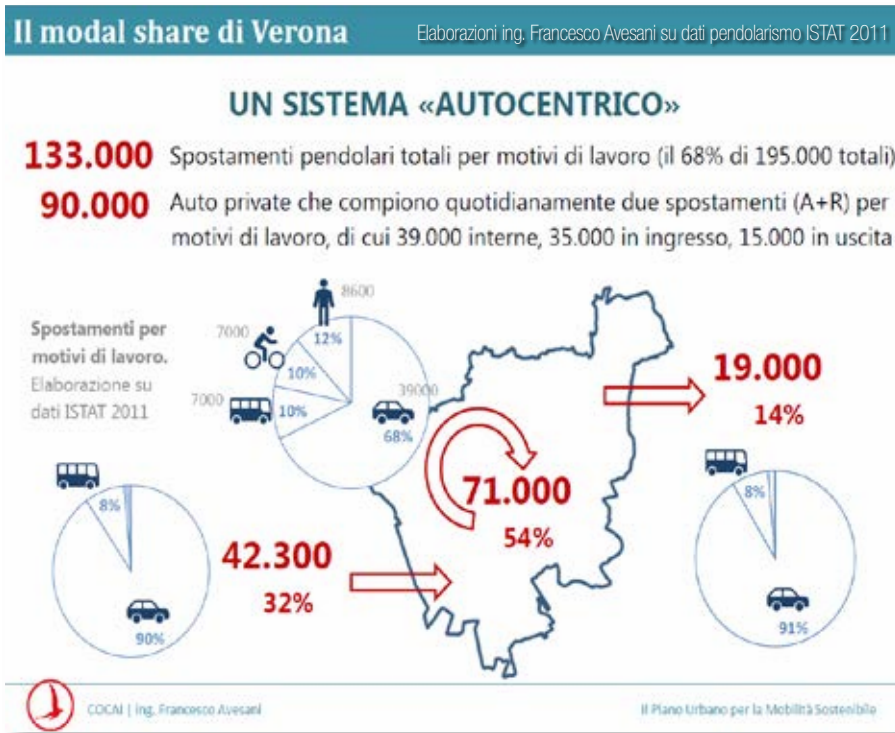
In un incontro in sede, interessanti considerazioni a premessa della ormai prossima stesura

Non considerando la mobilità scolastica, dei 133.000 spostamenti pendolari al giorno per motivi di lavoro (sono il 68 % dei 195.000 totali), oltre il 60% è effettuato con le 90.000 auto private che due volte al giorno interessano il territorio comunale (andata e ritorno). Un sistema di mobilità prevalentemente autocentrico. Considerando poi le ripartizioni di questi spostamenti in rapporto alla loro origine e destinazione, si osserva che ben il 54% (oltre la metà, parliamo di 71.000 veicoli al giorno) è “traffico interno” ai confini comunali (il 32% arriva da fuori comune e solo il 14% è in uscita). Ci si rende subito conto di quale sia il potenziale di miglioramento se si riuscirà ad intercettare i reali bisogni di mobilità, fornendo le risposte necessarie a che il cambiamento si inneschi. La transizione da una mobilità autocentrica a una mobilità multimodale (che consideri cioè come possibili e valide alternative pedonalità, mobilità ciclistica e trasporto pubblico) si gioca sulla corretta pianificazione di una mobilità integrata,

che sappia rendere competitive per tempi, costi e comfort le “catene di mobilità” costruite con sistemi di trasporto a basso impatto. L’obiettivo, dichiarato e imprescindibile, è quindi ridurre il numero di auto circolanti e l’uso, in generale, dei mezzi motorizzati a favore delle modalità “dolci” (la mobilità “sostenibile” o, con una dicitura più moderna, mobilità “attiva”). Gli attuali indici di motorizzazione individuale (609 auto ogni 1000 abitanti nel 2015) e il conseguente stato di congestione perenne delle nostre strade e piazze, senza parlare dei livelli di inquinamento atmosferico, ci impongono di decidere con urgenza. Esempi concreti anche in città a noi vicine (ad esempio l’Emilia Romagna, che si è posta per il 2020 il traguardo di aumentare al 20% la ripartizione modale per la ciclabilità, riducendo del 20% il traffico nei centri abitati ed estendendo la ZTL al 100% del centro storico per tutti i centri con più di 30.000 abitanti) dimostrano che cambiare è possibile. L’indice di ripartizione modale a cui tendere fissa quote del 20% per le tre modalità attive (pedoni, biciclette e TPL) e

solo il rimanente 40% all’auto. Su questo dobbiamo lavorare.

Una grossa opportunità in questo senso arriva dal PUMS, il Piano Urbano sulla Mobilità Sostenibile, la cui redazione rientra tra gli obiettivi dell’attuale amministrazione veronese. “Verso il PUMS di Verona – Qualche spunto sulla mobilità sostenibile” è il titolo di un incontro che FIAB ha organizzato presso la sua sede lo scorso 20 gennaio. I due relatori, l’ingegner Francesco Avesani e l’urbanista Giulio Saturni dell’associazione “COCAI – Menti libere per una nuova Verona” (si veda l’articolo “Progettiamo la città” su Ruotalibera 155), hanno raccontato a un pubblico numeroso e attento le caratteristiche che contraddistinguono tale piano dagli strumenti urbanistici sinora utilizzati (il PUM, di cui sono l’evoluzione, e i PGTU). Principalmente la differenza sta nella visione a lungo termine e nel “focus”, che si apre dal contesto urbano a considerazioni di macroarea. Inoltre è lo stesso paradigma ad essere rivoluzionato: il centro della pianificazione si sposta dal traffico alle persone, dalle infrastrutture all’integrazione strategica di soluzioni integrate, efficaci ed economiche, dal dominio professionale ingegneristico all’interdisciplinarietà partecipativa, da una configurazione statica e vincolistica a un piano dinamico, capace di adattività, con processi flessibili in continua evoluzione migliorativa, valutabili e monitorabili nel breve periodo (e con precisi obblighi in tal senso). Il PUMS è infatti predisposto per legge su un orizzonte temporale decennale, aggiornato con cadenza almeno quinquennale, predisposto per un monitoraggio biennale volto ad evidenziare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti ed individuare le relative misure correttive. Per i comuni con più di 100.000 abitanti, c’è anche un termine per l’adozione, fissato in 24 mesi dall’entrata in vigore del Decreto (MIT 4 agosto 2017): il tempo passa veloce... Abbiamo detto “agenda strategica di azioni integrate per la mobilità sostenibile”, in sostituzione dei vecchi piani di settore



orientati solo allo snellimento del traffico. Bello, ma come si potrebbero declinare questi micro-interventi nella realtà veronese? Alcuni esempi sono già stati elencati nell'articolo citato (RL 155). In particolare a noi piace evidenziare le azioni strategiche per la ciclabilità, che partono dalle rilevazioni quantitative dei flussi interni (come già detto, oltre metà del totale degli spostamenti, tipicamente a corto raggio, sotto i 5 -e anche 3- km nella maggior parte dei casi): chi per questa tipologia di spostamenti sceglie l'auto privata impiega meno di 15 minuti per arrivare sul luogo di lavoro nel 45% dei casi se conducente, 75% se passeggero. Con un utilizzo della bici per meno del 10% degli spostamenti totali c'è spazio per lavorare su molti fronti, non tanto con l'obiettivo di costruire più piste ciclabili, bensì di aumentare le quote di spostamenti in bici (20% nel 2025...). Come? Migliorando e affinando l'offerta del TPL; integrando i diversi sistemi di trasporto in ottica multimodale; aumentando le condizioni di sicurezza di pedoni e ciclisti attraverso politiche convinte di moderazione del traffico... Ma anche lavorando sulle infrastrutture (una rete ciclabile continua, sicura e riconoscibile, programmando interventi e priorità), su parcheggi, servizi e azioni di contrasto al furto (il famoso piano

**NON + PISTE CICLABILI
MA + SPOSTAMENTI IN BICI**

**Gli spostamenti pendolari a Verona per metà sono generati dai suoi abitanti.
La bici è usata per meno del 10% degli spostamenti.**

Internamente al Comune chi usa l'**auto privata come conducente per il 45% impiega meno di 15 min** per arrivare sul luogo di studio o di lavoro.

Chi la usa come **passeggero impiega meno di 15 min per il 74%.**



CIDEA | Ing. Francesco Aversari

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile

rastrigliere, ad esempio). Non ultimo, investendo sulla comunicazione, per dare dignità al sistema di trasporto ciclistico e creare identificazione collettiva e positività. Moltissimi di questi provvedimenti sono a basso costo, ma non è possibile realizzarli senza una visione d'insieme, senza la luce di un faro guida che non faccia perdere di vista i macro obiettivi su scala più ampia. Ecco, anche in questo sta la forza del PUMS. Alla serata ha presenziato, assieme a cittadini, tecnici e politici, anche l'assessore alla Mobilità Luca Zanotto che del PUMS rappresenta un padrino importante. È un segnale indubbiamente positivo, un germoglio di speranza che ci premureremo di coltivare con cura, per camminare (e pedalare) assieme verso una città più vivibile, più sicura e più sociale, per tutti.



Un momento dell'incontro (foto di Lucrezia Mellissari)

RISORGIVE: UN CASO DI STUDIO..... Studenti ASOC Istituto Einaudi Verona

L'istituto Einaudi esamina l'iter amministrativo del progetto

Sapete già che dall'ottobre scorso la nuovissima Ciclovia delle Risorgive è in funzione: 35.663 metri di pista ciclopedonale, un percorso dall'Adige, a sud-est di Verona, al Mincio, a ovest di Valeggio.

L'attesa è durata quasi dieci anni. In realtà i primi sei non hanno prodotto granché dato che solo nel 2014 la DGR del Veneto 1792 ha incluso nel "Master Plan" delle piste ciclabili di interesse Regionale la ciclovia "C10 - dal Mincio all'Adige".

Poco prima la DGR 1724 aveva lanciato il bando per selezionare i progetti cui destinare le risorse disponibili. Sembrava fatta! Ma nella successiva DGR 2049/2015 la "nostra" ciclovia non veniva ammessa al finanziamento. Vista la rilevanza del progetto in Regione sono stati racimolati i fondi, sempre nell'ambito dei progetti FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale). La gestazione è iniziata il 16.2.2016: una data importante, perché il progetto è stato sviluppato e ultimato in tempi molto rapidi.

Per fornirvi le informazioni seguenti i vostri cronisti hanno dovuto districarsi fra centinaia di siti, delibere e atti normativi e più di un migliaio di pagine di documentazione. Ma una guida c'è: il progetto esecutivo del luglio 2016 a firma Consorzio di Bonifica Veronese, l'Ente che ha

predisposto lo studio tecnico nonché proprietario di gran parte del terreno sul quale la pista è stata realizzata. Molte delle valutazioni seguenti risultano da nostre rielaborazioni sui suoi contenuti.

La ciclovia interessa otto Comuni veronesi - San Giovanni Lupatoto, Zevio, Buttapietra, Castel d'Azzano, Vigasio, Povegliano Veronese, Villafranca di Verona e Valeggio sul Mincio - sul cui territorio vivono quasi 125.000 persone.

Il costo complessivo, preventivato e finanziato, ammonta a 2 milioni di euro coperti in parte dalla Regione, con i fondi delle cosiddette "Politiche di Coesione", ma per un quarto a carico dei Comuni.

Qualche dettaglio in più. A partire dai dati ISTAT su demografia e pratica sportiva, si possono stimare almeno 30.000 potenziali utenti fra i residenti, oltre agli appassionati che possono arrivare da ogni dove.

Il tracciato si snoda lungo il "Canale Raccogliatore", destinato appunto a raccogliere le acque delle Risorgive e dei numerosi canali irrigui: quasi la metà del percorso (17,4 km) è stata realizzata ex novo sul suo argine mentre 3,5 km sono stati ricavati su fondo originariamente sterrato e 14,5 su strade asfaltate preesistenti, per lo più nei Comuni di Valeggio, Villafranca e Zevio (dove dal 50 al 90% del tracciato corre su sede promiscua).

Inoltre sono stati realizzati ben 235 metri di passerelle o ponti per superare corsi d'acqua.

Come abbiamo accennato l'avvio del progetto è stato travagliato. In particolare i fondi originariamente disponibili per i progetti individuati nel Master Plan sono nel tempo stati erosi dalle successive "riprogrammazioni", cioè dai tagli legati a esigenze di bilancio - o come dicono i politici - "di finanza pubblica".

Il finanziamento di queste opere doveva essere garantito dai fondi PAR FSC di competenza Veneta per il quadriennio 2007-2013 con riferimento all'attuazione dell'Asse 4 (Mobilità Sostenibile), Linea di intervento 4.4 (Piste Ciclabili).

Ma gli iniziali 35 milioni di euro previsti sono progressivamente dimagriti dapprima nel 2015 a 27,5 milioni e poi addirittura a 14,2: più del 50% di riduzione.

Come si nota nel "Quadro Economico Finale" prodotto dal Comune di San Giovanni Lupatoto (che nell'operazione ha svolto il ruolo di "capofila") la spesa complessiva è risultata essere appena inferiore a 1,8 Mil di €, con un'economia del 15% sul preventivo: un risultato davvero significativo.

Il costo è stato ripartito fra i Comuni tenendo in debito conto popolazione, estensione dell'opera sul proprio territorio e natura tecnica dei lavori: i fondi investiti da ogni Comune variano da meno di un Euro a quasi dieci pro-capite.

Per concludere, il nostro lavoro non può dirsi completo se non accenniamo ad un problema che abbiamo dovuto affrontare: il reperimento degli atti (normativi e deliberativi) di tutti i soggetti coinvolti (gli Enti sono quasi una ventina) nel percorso realizzativo del... Percorso delle Risorgive. Ne



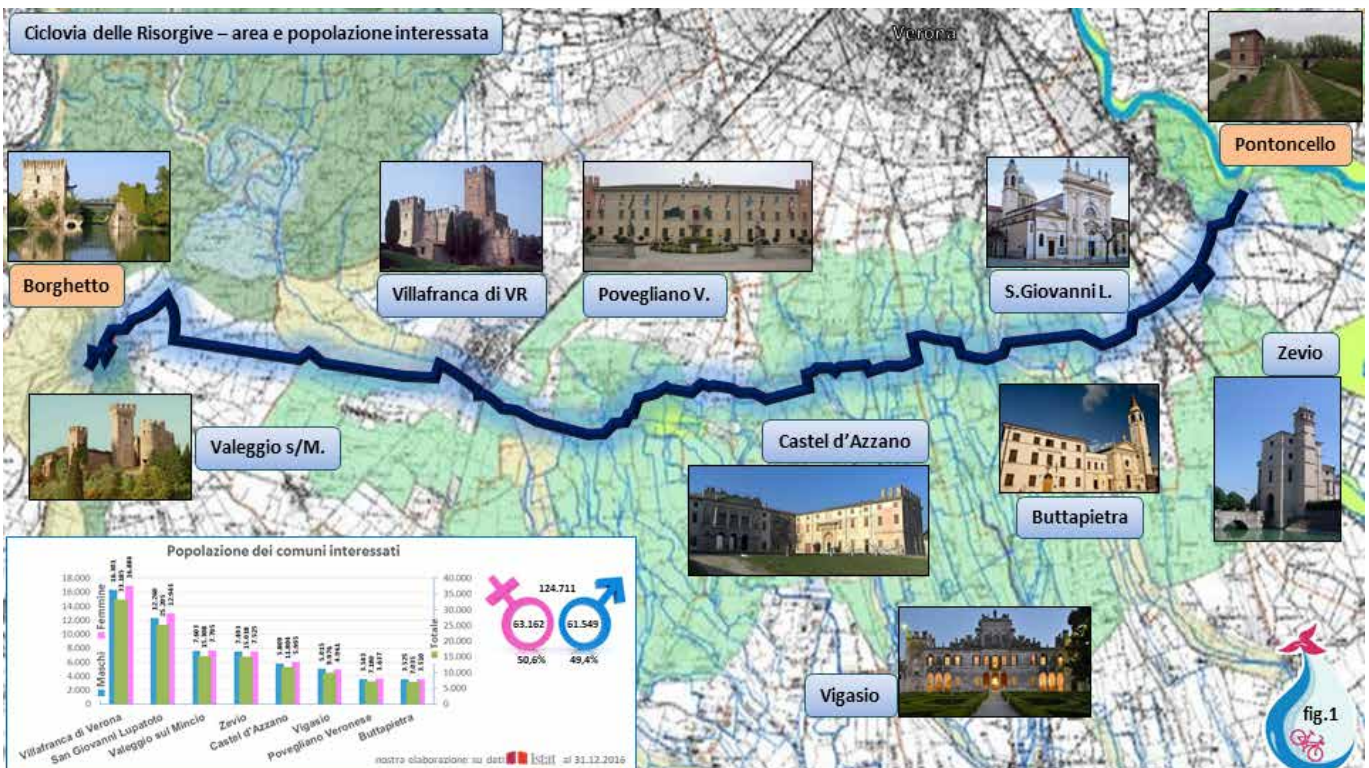
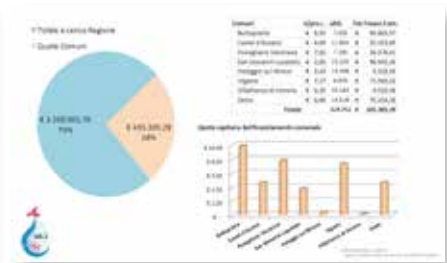
Per approfondimenti

www.pitstopallerisorgive.it

abbiamo individuato sinora oltre 150! Per un totale di oltre 2.000 pagine. Consultando più di una decina di fonti differenti. Una ricerca documentale veramente ingente per il cittadino curioso che voglia intraprenderla anche solo per verificare la correttezza del comportamento delle Pubbliche Amministrazioni.

Fortuna che il gruppo di ricerca di cui i vostri cronisti fanno parte è composto da giovanissimi studenti (di scuola superiore) impegnati proprio in un'attività di "monitoraggio civico". E fortuna che l'opera, alla fin fine, è stata ben pensata e progettata. E realizzata a tempo di record: meno di 15 mesi dal progetto esecutivo all'inaugurazione e di 18 per la rendicontazione finale.

Possiamo solo augurarci che altre iniziative possano vedere quanto prima la luce come questa.



WE HAVE A DREAM! di Francesca Gonzato

Un gruppo di adolescenti sogna una Verona più accogliente... e nel loro sogno c'è anche la bicicletta!



Quella che voglio raccontarvi è una storia molto particolare, solo apparentemente fuori stagione e fuori luogo sulla nostra rivista: la storia dell'ultimo presepe di San Nicolò all'Arena! E ve la racconto perché all'allestimento di questo presepe i ragazzi e le ragazze del gruppo adolescenti sono giunti dopo un serio percorso di riflessione coi loro animatori che li hanno sollecitati a immaginare una Verona

più vivibile e più accogliente. ogni barriera architettonica per non escludere né le carrozzine e i passeggini dei più piccini né le carrozzelle di chi per trauma, malattia o anzianità non può camminare: la festosa rampa multicolore sta a dimostrarlo.

Per attualizzare la lontana vicenda di una strana famiglia in cerca di ospitalità a Betlemme, gli adolescenti ne hanno circondato i personaggi con molti elementi inediti, che spiegano così: le mani, con i colori dell'arcobaleno, indicano la voglia di accoglienza e la gioia con la quale dare il benvenuto a tutti, ma soprattutto agli ultimi e ai non accolti; le valigie indicano i lunghi viaggi che molti affrontano per giungere da noi; le stelle indicano la speranza che il viaggio suscita nei loro cuori; l'Adige che scorre tra tante cose belle rappresenta la bellezza di Verona, che va goduta nel rispetto dell'ambiente; la bambina sorridente in carrozzella esprime la gioia di poter vivere in una città che ha eliminato



*Più biciclette
meno macchine*

Più piste ciclabili

L'arte per le strade

*Aggrappiamoci
ai nostri sogni
della cultura*

*Vorrei più spazi per
l'accoglienza*

*Più colori e allegria
sulle mura della città*

Più macchine elettriche

*Più campi
da calcio e pallavolo*

*Che gli alberi
ci accompagnino
nel nostro cammino*

*Più campetti
nel centro storico*

Sembrano alberi le grandi mani colorate. Su di esse gli adolescenti hanno incollato tanti foglietti, dove hanno espresso preoccupazioni, proteste, auspici, sogni, impegni nutriti nei confronti della loro città.

Come non condividere questa loro visione di città?

Anche noi della FIAB da anni auspichiamo che gli spazi cittadini siano per tutti e non usurpati da un'invasione di automobili sempre più numerose, ingombranti, pericolose; ci auguriamo che le città tornino ad essere spazio tranquillo di incontri e di relazioni, anche per bambini, ragazzi e anziani; insistiamo che è una scelta di vita e di salute muoversi in città a piedi, in bicicletta e coi mezzi pubblici, mentre è una scelta di morte e malattia inquinare sempre più con le nostre automobili l'aria che respiriamo; denunciando che le troppe macchine parcheggiate ovunque deturpano la bellezza delle vie e delle piazze delle nostre città. E' dunque molto incoraggiante scoprire che proprio qui a Verona c'è un gruppo di adolescenti che condivide questo nostro sogno. Questa bella scoperta ci conferma nel nostro impegno di educazione delle giovani generazioni, che portiamo avanti dalle scuole primarie alle scuole superiori; ci motiva nelle nostre iniziative promozionali nei confronti dell'opinione pubblica cittadina; ci sprona a tallonare con caparbiazza i nostri amministratori perché si liberino da timori ingiustificati e compiano con coraggio scelte lungimiranti che facciano di Verona una città del buon vivere. ●

*Lascia il posto migliore di
come l'hai trovato*



CAMBIO

di **Federico Girardi**
ciclofficina@fiabverona.it

Il cambio è quel piccolo capolavoro meccanico che sposta la catena su pignoni di diverso diametro e dentatura, adeguando così il rapporto tra la nostra pedalata e la rotazione della ruota.

Ci permette di diminuire lo sforzo impresso sui pedali mentre affrontiamo una salita e, in discesa o quando vogliamo andare più veloci, scegliere una marcia più lunga.

TIPI DI COMANDO

A FRIZIONE: la corsa è continua, senza scatti, si trovano nelle vecchie bici da corsa montati sul tubo obliquo o in qualche MTB sul manubrio. (FIG. 1)



INDICIZZATO: tramite un meccanismo dentato interno, hanno degli scatti prestabiliti che corrispondono ad un determinato spostamento del cavo, ne esistono diverse tipologie

REVOSHIFT



A LEVA

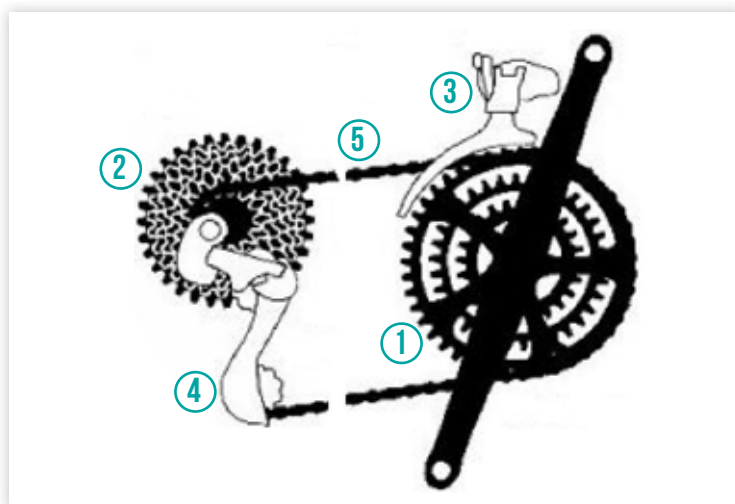


DA CORSA



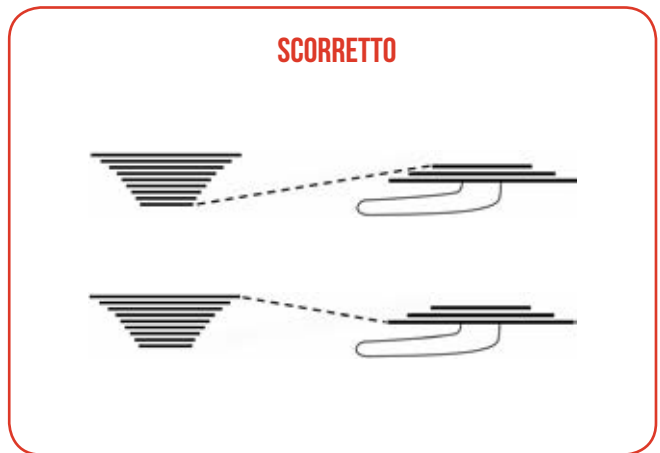
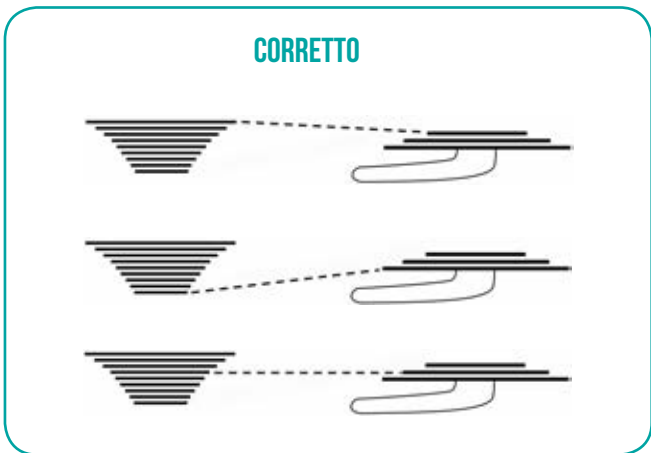
COMPONENTI PRINCIPALI

- 1 Guarnitura
- 2 Pacco pignoni e ruota libera
- 3 Deragliatore anteriore
- 4 Deragliatore posteriore
- 5 Catena



FUNZIONAMENTO CATENA

Per lavorare correttamente la catena non deve essere troppo obliqua, quindi scegliamo delle combinazioni guarnitura - pacco pignoni tali affinché sia il più parallela possibile al telaio. (TABELLE PAGINA SEGUENTE)



CURIOSITÀ

In una bicicletta comunemente detta a 27 velocità ci sono 3 corone dentate nella guarnitura e 9 nel pacco pignoni , se vogliamo sapere quanti metri di strada facciamo con un giro di pedale questa è la formula:

$$\frac{\text{numero denti guarnitura}}{\text{numero denti pignone}} \times \text{circonferenza ruota}$$

Prima di parlare della regolazione del “cambio” bisogna rimuovere lo sporco (fango, olio, polvere) e lubrificare:

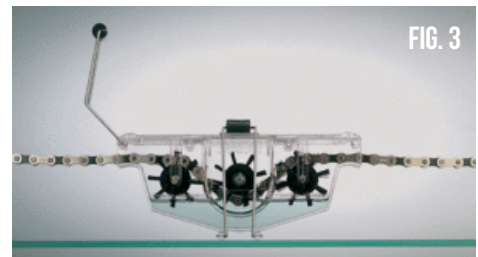
FIG. 2 Spruzzare uno sgrassatore su tutte le corone dentate e rimuovere lo sporco passando un panno in ogni spazio ...

FIG. 3 Sgrassare la catena con un dispositivo ad immersione in solvente ...

FIG. 4 Sgrassare con uno spray i deragliatori anteriore e posteriore, muovendoli per raggiungere tutti gli interstizi;

FIG. 5 Ci si può aiutare con un vecchio pennello

Asciugare con panni puliti e lubrificare ogni snodo con dei prodotti specifici; personalmente, per finire, rimuovo il lubrificante in eccesso con un panno per evitare che esso si impasti con la polvere.



“CONSIGLI DEL NONNO”

- 1) Non manipolare mai i selettori da fermi ma sempre mentre si pedala
- 2) Non manipolare i due selettori nello stesso tempo: rischio di deragliamento, di blocco catena, di rottura...
- 3) Evitare di cambiare marce di colpo, se non necessario
- 4) Cercare di anticipare i cambi di velocità (marcia). Per esempio, non aspettare di essere in difficoltà in una salita molto ripida per passare a una marcia più facile, perché con la forza esercitata sui pedali, la marcia potrebbe cambiarsi con difficoltà.





31/12/2016

COMPLICE
DI UN VECCHIO TELAIO
GOMMATO DI NUOVO
OCCHI FANALE
RAPACI DI STRADA...
ODORI E COLORI
TI RESTANO ADDOSSO
COME GRANELLI DI SABBIA...
GIÀ, IN FUGA,
TI SCORGO
PASSARE

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



Pane con l'uva

di Paolo Pigozzi

Ognuno di noi conserva dei bei ricordi sul pane con l'uva. Un pane dal sapore dolce appena accennato, ottimo da mangiare così com'è, come merenda o come pasto sbrigativo, ma di qualità, completo sul piano nutrizionale se accompagnato da qualche noce o da una manciata di mandorle. Un cibo da ragazzi, da portare a scuola come invidiato spuntino quando non c'erano ancora le merendine. Ma anche un alimento per adulti, da sbocconcellare andando o tornando dal lavoro ("pan tramvai", pane del tram era il nome di questo pane nel dialetto milanese). Perfetto per noi ciclisti, da porre nel tascapane delle prime sgambate primaverili. Ogni territorio rivendica la propria ricetta tradizionale, ma nella sostanza il pane con l'uva, come dice il nome, rimane pur sempre un impasto del pane arricchito con una buona quantità di uvetta. Un ingrediente, quest'ultimo, di grande utilità per aggiungere sapore, ma anche speciali proprietà nutrizionali.



LO SAPEVI CHE...

L'uvetta è una buona fonte di energia facilmente utilizzabile: 290 kcal per 100 g, provenienti totalmente da carboidrati semplici. L'uvetta infatti contiene solamente lo 0,6% di grassi. L'uva secca inoltre racchiude parecchio potassio, indispensabile durante sforzi fisici intensi per garantire, tra l'altro, una regolare contrazione dei muscoli e evitare i crampi. Nell'uvetta anche fibra, calcio e ferro.

INGREDIENTI

| | |
|----------------------------------|--------------|
| Farina di frumento tipo 2 | 400 g |
| Lievito di birra in microgranuli | 1 bustina |
| Uva passa | 200 g |
| Acqua | circa 250 g |
| Miele di acacia | 1 cucchiaino |
| Sale | un pizzico |

PROCEDIMENTO

Sciacquate e mettete l'uvetta in ammollo in una tazza con un po' d'acqua. Mescolate quasi tutta la farina con il lievito, l'acqua, il miele e il sale. Lavorate l'impasto per una decina di minuti, date una forma sferica e fate lievitare per un'oretta, coperto da un panno pulito e al riparo dagli spifferi. Riprendete l'impasto, unite l'uvetta e il suo liquido, aggiungete ancora farina e impastate con delicatezza per riformare una palla liscia e non appiccicosa. Formate due pani allungati, spolverateli con un po' di farina e adagiateli su una piastra coperta da carta da forno. Lasciate lievitare ancora per mezz'ora, coprendo con un panno. Infornate a 220 gradi per dieci minuti, poi a 180 per altri venti. Fate raffreddare su una gratella prima di mangiare questa delizia.



CUBA, L'ISOLA DEL CHE

di Bepo Merlin

Riso, fagioli, tabacco e rum, ma non per tutti

Quando Pina, la storica presidente di Fiab Lodi lanciò la proposta di visitare Cuba per i suoi primi settant'anni, una luce si accese nel mio cervello: un vecchio sogno si poteva realizzare.

Ne parlai con Renata, mia moglie, e lei – figuriamoci – si mostrò entusiasta.

Dovette passare un anno abbondante, poi il progetto si concretizzò. Non più un viaggio in bicicletta, bensì un viaggio variegato, che ci ha visti scorrazzare in taxi, in carretto, in bici e a piedi per quasi 1.500 chilometri nella parte Ovest dell'isola.

Per percorrere questa distanza in bicicletta avremmo dovuto rimanere a Cuba di più e, soprattutto, avremmo dovuto portarci le nostre biciclette. Il che è un'impresa da ragazzi, non nel senso che è semplice, al contrario solo dei ragazzi robusti e avventurosi ce la possono fare.

Così Pina, Saverio, Renata ed io abbiamo pedalato per una sola giornata, per una cinquantina di chilometri nei dintorni di Viñales, un paese in provincia di Pinar del Rio. Sempre nella stessa zona abbiamo anche camminato in mezzo ai campi per un'altra giornata.

Viñales è un luogo stranissimo, pieno di



Sotto al Che

turisti, galline, maialini, coches criollos, carretti trainati da mucche e amenità varie. La casa di Mery, che ci ha ospitato per tre giorni, non è male – per gli standard cubani – ma sorge, assieme ad altre villette simili, su una strada che è più che altro il fondo di un torrente.

Ma quello che più colpisce di Viñales è la natura che la circonda, le montagne, i mogotes, monoliti di grande dimensione che si elevano dalla campagna e le cuevas, grotte molto carine da visitare.

I bordi delle strade sono ornati di sansevierie giganti e le siepi delle case di campagna sono fatte di croton multicolori, alti più di un metro. Le palme sveltano in mezzo a boschi di ficus e di piante tropicali e i bananeti scandiscono la campagna.

Non ho appurato se l'agricoltura cubana sia biologica, di sicuro è naturale se ci riferiamo ai metodi di coltivazione.



Piazza della Cattedrale, L'Avana

In tutto il nostro viaggio abbiamo visto al massimo una decina di trattori arrugginiti, che da noi si possono vedere nelle rievocazioni storiche. Il resto dei lavori è affidato alla mano del campesino, che zappa, vanga, taglia con l'aiuto di strumenti primitivi e degli animali.

È sicuramente uno spettacolo vedere ancora arare i campi senza l'ausilio del motore, ma il romanticismo è solo a favore dei turisti stranieri. Ai cubani e agli animali resta il duro lavoro.

Ancor meglio riusciamo a capire il territorio durante una lunga ed impegnativa camminata tutto intorno a Viñales su sentieri di terra rossa, in mezzo a campi di fagioli o di tabacco, attenti ai turisti a cavallo e a qualche coppia di buoi che trascinano pesanti slitte a "V".



Poi finiamo in un sentiero acquitrinoso e impervio, fiancheggiato da piante spinose. Arriviamo orrendamente infangati e pieni di graffi sanguinolenti alla riva di un fiume imprevisto, che uno scaltro caballero cubano, evidentemente in attesa di clienti sprovveduti come noi, ci aiuta ad attraversare con un cavallo per niente robusto. Prendere o lasciare. Così, uno alla volta, saliamo sulla sella, il cubano si siede sul posteriore e usando redini e frusta in maniera mirabile, ci porta cinquecento metri più in là, facendo in modo che il cavallo, chiamato semplicemente "caballo" ci faccia superare, miracolosamente indenni, un sentiero peggiore del precedente. Ci chiede due CUC a testa. Se li è meritati. Gliene diamo due di mancia "Per il cavallo".

Ci ringrazia commosso e torna ad aspettare sulla sponda del fiume.

Questa è imprenditoria.

Dopo Viñales, abbiamo passato una giornata a Soroa, un'altra splendida località collinare nel centro dell'isola. A pochi chilometri c'è Candelaria, una città di circa 30.000 abitanti, dove la povertà si tocca con mano e si vede ad ogni passo. Don Giuseppe è il parroco di Candelaria, uno dei quattro preti veronesi che operano a Cuba. È lui che ci apre gli occhi sulle grandi contraddizioni cubane, senza acrimonia, riconoscendo anche i meriti del regime, ma portandoci in giro per le misere strade della città, che vedremo, uguali o simili, in ogni località che non sia destinata ai turisti.

A Cuba non si muore di fame, ma non ci sono problemi di colesterolo.

Che attività si svolge nella parrocchia di don Giuseppe? I ragazzi vengono, giocano con gli animatori per una mezz'oretta, poi affrontano l'attività principale: la merenda. Alcuni bambini passano dalla parrocchia tutte le mattine, prima di andare a scuola, per fare colazione. Altrimenti dovranno accontentarsi di riso e fagioli del pasto serale. Cienfuegos è la città meno povera che abbiamo visitato, forse la più europea, anche come standard abitativi. Più pulita e ordinata de l'Avana e di Santa Clara, la città del Che, dove tutto parla del Comandante, dai monumenti, alle effigi esposte in ogni dove, alle sue massime (e a quelle di Castro, naturalmente). Ma Santa Clara è molto povera e solo lì abbiamo trovato mendicanti per le strade.

Ovunque troverete i "jineteros", procacciatori della qualunque, che fanno la cresta al prezzo dei taxi, a quello del ristorante o dei sigari e del rum o vi chiedono spudoratamente la mancia dopo avervi illustrato un monumento o una sezione del museo. A modo loro svolgono una professione, non molto in regola con i contributi previdenziali e con le tasse, sicuramente molto redditizia.

Il salario medio cubano è di 20 dollari al mese. Quello di un medico arriva a 40. Ma non è sufficiente ad assicurare una vita dignitosa. Così molti si arrangiano. Gli altri vivono di sussistenza statale, che assicura loro riso, fagioli e anche un po' di carne, purché non di manzo. Quella appartiene allo stato, che la smercia nei ristoranti per turisti. Ma niente paura: al "mercado negro" potrete trovarla, assieme ai sigari e al rum. Questo sistema, in parte favorito dallo Stato medesimo che si avvantaggia delle entrate del turismo, sta creando squilibri sociali notevolissimi. Un addetto al turismo, privato, può incassare in un giorno l'equivalente di due mesi di lavoro di un dipendente statale.

A volte anche di più.

Abbiamo visitato l'Avana due volte, all'arrivo e alla ripartenza per l'Italia. La prima volta eravamo ospiti in una casa sul Malecon, il lungomare, percorso incessantemente da auto di tutte le



fogge e di tutte le epoche, soprattutto le vecchie, enormi, scomode e coloratissime auto americane degli anni cinquanta, rese celebri dalla serie "Happy days", i cui motori sono rabberciati persino con del filo di ferro, o semplicemente sostituiti da motori giapponesi che si perdono dentro gli immensi cofani.

La seconda, invece, abbiamo trovato alloggio, più comodo del primo, in piena Habana Vieja, il centro storico, dove si alternano vie e case restaurate e vivaci e altre con case e palazzi cadenti o caduti. I cubani sono, in generale, buoni lavoratori, ma anche a causa dell'embargo americano non hanno la materia prima per lavorare. Manca il cemento, manca il ferro e, con la crisi della Colombia ora manca anche il petrolio. Ce ne sarebbe abbastanza per deprimere chiunque. Invece i cubani sono allegri, a dispetto di tutto.



Spiaggia di Varadero

Sono anche sempre disponibili ad aiutarvi, magari non disinteressatamente, e a chiacchierare, cosa che ho fatto ampiamente grazie al mio stentato spagnolo, alla mia innata curiosità e alla loro impareggiabile voglia di comunicare. L'Avana è una città piena di storia e di attrattive: chiese, palazzi, fortificazioni, musei e mausolei, ma è soprattutto piena di vita, nonostante la maggior parte dei negozi sia desolatamente vuota.

Il mare di Cuba è un incanto: spiagge bianche e semideserte, palme e acqua di tutte le tonalità del blu. Chi parla di Cuba dicendo "bellissima!" probabilmente è stato 15 giorni al mare in un hotel "tutto compreso" e, con i pullman dell'agenzia Transgaviota - di proprietà dei militari - è stato portato a visitare i luoghi turistici canonici.

Cuba è una realtà complessa, che attira irresistibilmente e fa sentire in colpa chi,



Bici e machete



Taxi d'epoca



Coco

come noi, vive nell'abbondanza e pensa di essere povero.

I cubani si muovono a piedi, a cavallo, in carrozza o carretto, in motoretta e, soprattutto con i "colectivos", camion di vecchia data, simili a quelli del trasporto animali, che partono quando sono pieni. L'unico assente è il treno. Le ferrovie vengono utilizzate per trasportare la canna da zucchero. Il trasporto passeggeri è sporadico e inaffidabile.

Alcuni possiedono una vecchia auto ereditata dagli americani fuggiti frettolosamente all'indomani della rivoluzione. I taxisti a volte possiedono auto moderne (non necessariamente nuove). Ma si chiamano taxi anche i coches criollos, carretti trainati da cavalli, i cocos, motocarrozette a forma di cocco e i riscio a pedali.

Le biciclette a Cuba ci sono e non poche. Sono, per dirla elegantemente, essenziali. Chi ne possiede una è fortunato. Un cavallo costa di più sia per l'acquisto che per il mantenimento. Inoltre, le biciclette vengono usate anche per il trasporto merci. Sono, insomma, delle "cargo bike" ante litteram. Le biciclette come le intendiamo noi sono rare. Si possono noleggiare, delle MTB decenti, ma non mi fiderei a fare lunghi viaggi senza una robusta scorta di ricambi e con una valida cassetta di attrezzi. I luoghi abitati sono a distanze considerevoli l'uno dall'altro e non si vedono meccanici di biciclette. A L'Avana opera anche un noleggiatore europeo, che vi chiederà un prezzo superiore a quello che si paga in Europa e una caparra fuori di testa.

Ma sia chiaro che se riuscirete ad attrezzarvi come si deve, la vostra vacanza in bicicletta attraverso Cuba sarà indimenticabile, sia per i luoghi attraversati che per l'esperienza umana che ne ricaverete.

Hasta luego!

PICCOLO RACCONTO IN BICICLETTA di Giovanna Peretti

Aveva scelto la bicicletta per recarsi tutti i giorni e con ogni tempo al lavoro, anche se la strada non era poca, non tanto e non solo per una scelta ecologica, ma soprattutto perché la faceva sentire libera. L'aria in faccia, calda in estate e frizzante in inverno, la pioggerella primaverile e il vento autunnale dispettoso, gli odori e i profumi, la possibilità di vedere e sentire i cambiamenti stagionali erano tutte cose che poi l'avevano conquistata. Sulla ciclabile aveva incontrato anche uno scoiattolo, e lei era sicura che questo era un regalo, un segno. Adorava vedere il sole sorgere e tramontare. D'inverno vedeva l'alba, rossa di fuoco a scaldare i fumi e le ciminiere della zona industriale.



I pini marittimi che costeggiavano un tratto della ciclabile rilasciavano goccioline di condensa che le cadevano pesanti sulla giacca. In primavera profumavano di fresco e i gabbiani del fiume strillavano alla nuova stagione che le sembrava di stare al mare. E poi erano in tanti ad usare la bici, alcuni abituali altri no. Così cominciò a salutare quelli che vedeva tutte le mattine. Era bastato alzare una mano e un sorriso per iniziare una bella consuetudine. C'era un signore in divisa da giardiniere con una barba lunga e spelacchiata che lei chiamava Rasputin. Pedalava sicuro e concentrato con lo sguardo un po' truce. Ma si illuminava quando la incrociava e la salutava sempre con un gran sorriso. Più avanti, prima del grande slargo incrociava il pazzo. Ne intravedeva solo i lineamenti perché era bardatissimo. Caschetto, occhialoni, giubbotto giallo con rifrangenti e d'inverno pure il passamontagna. La sua bici era dotata di un fanale potentissimo cosicché era visibile da ben lontano. Salutava con un ciao sonoro che si perdeva nella sua folle velocità. E poi fuori dalla piccola galleria incontrava sempre lui, il professore. Bici d'altri tempi, pedalata calma e regolare, portava una cartella in cuoio legata al portapacchi. Aveva gli occhiali con la montatura fine, i capelli erano scuri e mossi con qualche capello bianco e la riga dalla parte. D'inverno con un giaccone grigio, d'estate in camicia. Lo sguardo gentile. Alzava lievemente la

mano per salutare. Dopo quest'ultimo incontro, lei si preparava ad affrontare la città e la sua confusione, gli incroci pericolosi e i pedoni distratti. Arrivava a timbrare con una precisione che stupiva il portiere del palazzo. Ma lui non poteva sapere che lei non poteva permettersi di tardare o anticipare, non poteva lasciare delusi quelli che ormai lei considerava quasi amici, certa che anche loro erano puntuali per lo stesso motivo. Nessuno sapeva il perché di questa puntualità. E questo piccolo segreto, questo momento tutto suo nella sua vita caotica, in realtà la rendeva felice. ●



UNA CENETTA OLANDESE

di Carlo Battistella

Tra i canali, le anatre e le ninfee, con lo scatto fisso delle nostre bici unisex, persi per le piste ciclabili della campagna tra Gouda e Utrecht, che spesso sono anche stradine transitabili per le auto (ma deserte, dato che gli olandesi si riversano quasi tutti sulle autostrade gratuite), troviamo una casetta bianca insignificante, dalla tipologia quasi bretone, anche se mancano i due caminoni in testata per definirla proprio tale, e l'insegna del ristorante. Sbaglia chi pensa ad un incontro fortuito. Tutto è studiato per benino, a tavolino, prima della partenza... i luoghi da vedere... il B&B in zona, ma che sia super o niente... a volte lo street food, a volte il ristorante doc... l'attività naturalistica... e lo spazio per gli imprevisti, come in tutti i preventivi. Dunque il nostro B&B super, Louisehoeve (segnatevelo), ci fornisce, comprese nel prezzo, anche le bici per le nostre immancabili pedalate nella loro patria putativa. In Olanda i locali di livello superiore hanno tutti i tovaglioli bianchi

inamidati, anche qui. Una piccola piastra di acciaio inox è stata posta alla sinistra del piatto: mia moglie dice che è per il pane.

Il problema dei camerieri olandesi è la lingua olandese, che sembra tutta una scatarata, con alti e contralti mentre parlano. Spieghiamo subito che parliamo inglese, francese, italiano, latino, un po' di greco e un po' di spagnolo, e così il cameriere ci porge, in inglese, un fiore con steli pure quelli d'acciaio e con petali costituiti da cialde di farina integrale, mescolata a formaggio, leggero sugo di pomodoro incorporato ed erbe fini, simile alla pizzaiola, precisandoci che sono commestibili.

Ma è solo una pre-mise en bouche, perché la mise en bouche vera e propria, che ci viene presentata e spiegata dal compito cameriere, è un gazpacho destrutturato, formato da un gelato di peperoni, gelatina di pomodoro con schiuma di basilico, mousse di prezzemolo, gelatina di cetriolo con micro cetriolo e fiore annesso, nonché micro fetta intagliata di cetriolo e nastrino di micro cetriolo.

Mia moglie aspetta me, che mangio più lentamente, così come io aspetto lei quando andiamo in bici, perché pedala piano, e poi, problema tipicamente olandese, per lei è controvento all'andata e controvento pure al ritorno. Comunque, quando si è in più di uno, bisogna anche saper aspettarsi.

Insieme ci viene portato, con le pinze, del pane tiepido, fatto con grano integrale, ed un burro salato che definire prelibato sarebbe riduttivo: una specie di panna, favoloso, il colesterolo neanche se ne accorge.

Aspettare sarebbe niente in confronto al timore della solita spruzzatina di acqua gelida presa di traverso, come in Olanda capita spesso. All'andata cerco di velocizzare l'andatura per evitare la pioggia, ma niente, prendo solo da dir su.

Il vino scelto è un Malvasia portoghese, squisito, morbido, leggermente salinato come quei vitigni che si coltivano vicino al mare, e un retrogusto aromatico che ricorda un po' il Moscato.

Esce lo chef dalla cucina, si chiama



Ries Verburgt, (il ristorante è De Schans, segnatevi anche questo) ed è lui che si avvicina al nostro tavolo, ci saluta, ci chiede da dove veniamo, poi ci presenta i diversi menu e ci spiega dettagliatamente i piatti in un inglese gutturale. Vorremmo assaggiare un po' tutto, o quasi, e allora ci assicura che ci avrebbe pensato lui. Con la prima entrèe ha giocato con

vari tipi di cottura e consistenza della carne. C'era una pallina di carne cruda di vitello ricoperta da semi di sesamo, un cubetto formato da micro cubetti di carne marinata, una fetta di roast beef arrotolata in modo decorativo. Queste tre forme erano alternate da mousse, schiuma e coulis di peperone rosso, giallo e verde. Tutto composto in modo molto artistico.

La seconda entrèe era costituita da un disco di pasta sfoglia, o pasta croccante - difficile stabilirlo, non ci è riuscita neanche mai ticcer (mia moglie insegna inglese), il che è tutto dire - su cui erano stati appoggiati in modo decorativo pomodorini, due tipi di dadini di formaggio diverso, basilico e olive. Sulla pista ciclabile mi fermo ad aspettare la moglie vicino ad un ragazzo, che



osservo seduto su una panchina al bordo dell'immane fiumiciattolo, mentre legge un libro e con l'altra mano tiene ferma la canna da pesca. Il suo secchio ha sul fondo alcuni pesci che sembrano tinche.

Il primo piatto era costituito da un pesce locale di acqua dolce (possibilità che qui non manca mai), di cui non so il nome, forse, dalla consistenza e dal gusto, pesce persico, perché neanche lo chef sapeva la traduzione in inglese. Due filetti incrociati in un letto di verdure juliennes saltate, su cui, davanti a noi, lo chef ha versato una bisque straordinaria di aragosta, astice e gamberi, con un gusto moderatamente penetrante, da una teiera orientale.

L'altro incontro immancabile sulla pista ciclabile è la ragazza (bene in carne) che corre col cane al guinzaglio. Fossi come Vermeer le avrei fatto un quadro per ricordarla.

Il secondo piatto era appunto di carne. Due tranci tenerissimi di petto d'anatra, senza un filo di grasso, accompagnati da giochi cromatici di rondelle di zucchine gialle e verdi, due creme salate, una gialla ed una verde, sempre a base di zucchini, con dei disegni di coulis gialli e verdi, un anello di zucchine mescolate a patate in purè.

Dobbiamo tornare in bici e dunque cerchiamo di risparmiarci. Ma il dessert è un trionfo di more, frutto lavorato a sorbetto, gelatina, mousse, coulis, schiuma, oltre al frutto naturale, tutto sempre composto in modo elegante. Come si fa a dir di no?

Conto ridicolo (46 euro a testa) per una cena di tale qualità. Ogni tanto però, potendolo, un ristorante così vale la pena sperimentarlo, a maggior ragione con la bici di contorno.

Esperienza sensoriale e digestione perfetta, grazie anche ad una decina di km di ritorno pedalati lentamente tra un ponte levatoio che si alza e un ponticello girevole in legno da posizionare a mano, senza spruzzatine dal cielo. ●



“Serenità trasparente” è il titolo accattivante di una delle ultime opere create dalle mani del talento extra bici Daniela Lavagnoli. Il primo che abbiamo fatto conoscere su Ruotalibera (numero 151).

L'avevamo incontrata e scoperta alla sua prima mostra personale di scultura “Il coraggio di rinascere” nell'ottobre del 2016. All'epoca una ventina di opere erano state esposte a San Massimo presso l'atelier “La Macia de color”. Da allora le sue opere sono andate in mostra ad Affi, al Palazzo Ducale di Revere-Mantova, a Lazise e poi ad Innsbruck, per citare solo alcuni passaggi delle sue mostre.

Siamo tornati da Daniela Lavagnoli ad oltre un anno di distanza per farci raccontare il tratto di strada percorso da allora, gli sviluppi, gli incontri e ammirare le sue nuove sculture.

L'occasione è stata la sua partecipazione alla mostra di pittura e scultura “Il Viaggio”, tenuta al Palazzo della Gran Guardia dove anche “Serenità trasparente” è stata esposta.

Alla mostra, organizzata sempre dall'Associazione “Macia de color” e col patrocinio del Comune di Verona, oltre alla Lavagnoli erano presenti altri dodici artisti contemporanei.

La sezione di scultura era rappresentata dalla scultrice di Montorio.

- Quali opere hai esposto alla mostra in Gran Guardia?



“Alla Gran Guardia ho portato “Sa quale bocca esce la verità”, “Spicco il volo”, “Ecco la mia sorte, io sono il giullare di corte”, “ Il re seduto medita”, “Serenità trasparente”, “Con coraggio sostengo e contengo la vita cui appartengo”, “Immaginare e desiderare una vita diversa”, “Corpi sospesi”. Sono nove opere, alcune sono le ultime che ho fatto, altre sono quelle cui tengo maggiormente.”

Tra queste ricordiamo “con coraggio sostengo...” l'opera creata in un momento particolare della vita della scultrice e di cui avevamo già scritto su Ruota Libera.

- Parliamo del tema della mostra: il viaggio. E' vicino a noi ciclisti perché la bicicletta permette di evadere, pensare a noi stessi, riflettere...

“ Per me è quasi scontato: il viaggio è sinonimo del viaggio di vita, viaggio dell'anima, viaggio del quotidiano, viaggio del contemplare ciò che ci circonda, viaggio del muoversi anche con la bicicletta ed anche il viaggio finale... In ogni caso - proprio come è spiegato nelle note introduttive alla mostra - l'artista è il più grande viaggiatore di tutti i tempi”.

- Sul tuo tratto di strada hai fatto un incontro importante: hai conosciuto il pittore Hagron Hoti, famoso per la rivisitazione di ritratti di personaggi illustri o di scene di film memorabili dove le mani dei soggetti sono evidenziate in modo del tutto personale.

“Il rapporto col noto pittore albanese, da tempo trasferito a Verona, nasce da una persona che ci ha presentato poi la partecipazione all'inaugurazione nel maggio del 2017 della sua mostra personale a Palazzo Verità Poeta”.

A presentare il famoso artista era intervenuto il critico, giornalista e scrittore Philippe D'Averio.

“Dopo accordi, la decisione di esporre nella sua galleria in Corso Cavour 2 l'opera “Legami di vita”.

- Perché proprio quell'opera?

“Perché rappresenta ciò che accade tra le persone che si relazionano e che instaurano rapporti sempre più profondi e che oltrepassano il tempo e lo spazio.



CHIUDO GLI OCCHI E SOGNO

Le riflessioni della scultrice, riportate peraltro nel sito, richiamano pensatori, filosofi e statisti di tutte le epoche, perché anche questa è una sua speciale caratteristica dell'artista.

“Serenità è quando ciò che dici, ciò che pensi, ciò che fai è in perfetta armonia”, Mahatma Gandhi.

“La persona serena procura serenità a sé e agli altri”, Epicuro
“Il dono della serenità è nascosto nel cuore di ciascuno di noi”, Paulo Coelho.

Potrei descriverla, spiega la scultrice come un volto chino, che accoglie, accetta, senza soccombere, perché è come combattere con noi stessi, accettare la realtà porta alla serenità. Serenità è nata da un tronco di ulivo, una radice donata da un contadino, amico di mio papà, ha i campi in zona Pigozzo. Quando l'ho avuta tra le mani d'impatto sembrava uno di quei mascheroni allegorici, tipici dei palazzi del Cinquecento, poi un'amica mi ha fatto notare un accenno di sorriso nella piega del legno ancora grezzo. Il sorriso si è sciolto nella serenità”.

- E poi dall'anno scorso c'è anche il tuo sito...

"Il sito è la decisione consapevole che anche questo può essere un mezzo interessante per farsi conoscere e comunicare oltre i soliti canali rappresentati dalle mostre o dagli eventi cui l'artista partecipa." Per scoprire il mondo dell'artista andate a visitare il suo sito www.danielalavagnolisculture.com accedendo alle tre sezioni: arte-animati, opere figurative e riproduzioni religiose.

- Prossime mostre?

"Sono in previsione una mostra partecipata a Villafranca dal 30 giugno al 15 luglio nella Galleria "Mi con ti" e l'altra a Pescantina dal titolo "Valpolicella in mostra - arte e gusto del territorio" dal 5 all'8 luglio.

- Parliamo dell'ultima opera: "Lasciare un'impronta".

Alta circa 65 cm e larga 45 nata da una tavola di legno di ciliegio l'opera si presenta su due lati: il lato dell'impronta coi solchi caratteristici del dito umano e il lato del cervello coi due emisferi che emergono dal legno e l'incisione delle pieghe caratteristiche.

"Lasciare un'impronta nasce dopo dopo aver visto un reportage di un artista inglese che aveva fatto un quadro con l'impronta di Nelson Mandela, mi ha fatto pensare a cosa serve un'impronta. Lasci un segno ed è unico ed irripetibile. Lasci qualcosa della tua esistenza che supera la materialità. Un'impronta è anche la relazione che crei con le persone, le emozioni che trasmetti e che fai nascere : tutto ciò è impronta indelebile. E sulla scultura - rivela l'artista sorridendo alla fine - c'è l'impronta del mio indice sinistro". ●



ASSEMBLEA DEI SOCI 2018..... di Francesca Gonzato

Ci sono dei rituali che si ripetono ogni anno all'assemblea dei soci di FIAB Verona, il primo di questi è la presentazione del rendiconto economico e dello stato patrimoniale da parte del tesoriere, Roberto Beccaletto. I soci presenti hanno approvato all'unanimità, visto che ... i conti tornano, come si vede dal riquadro riepilogativo dedicato. L'altro rito prevede il rinnovo del Consiglio Direttivo dell'associazione, e anche questo si è svolto senza scossoni: un socio entrato lo scorso anno ha dato le dimissioni, una nuova socia si è candidata, presidente e vicepresidente sono stati in seguito confermati dal neoletto consiglio (vedi riquadro).

Novità dell'assemblea di quest'anno? Le autorevoli presenze: ben due presidenti e tre assessori!

Il nostro presidente, Corrado Marastoni, ha tracciato un ampio resoconto del suo primo anno di presidenza sottolineando le linee guida alle quali ha cercato attenersi: rendere la ricca e complessa vita associativa il più possibile collegiale ed armonica; curare le relazioni esterne con amministrazioni, parti politiche, enti, operatori economici, organi di comunicazione adottando lo stile di



Il presidente FIAB Verona Corrado Marastoni e il presidente nazionale Giulietta Pagliaccio

un dialogo cordiale, propositivo e costruttivo in modo che FIAB Verona sia percepita come una fonte di ottimismo e di proposte concrete e attraenti. Dopo aver riepilogato i numerosi eventi e le svariate attività del 2017 in associazione, a Verona e provincia, e in regione (vedi pagine iniziali di Ruotalibera 156), il presidente ha invitato caldamente i soci alla collaborazione, ciascuno a seconda delle proprie capacità e del tempo libero a disposizione, per condividere i tanti

impegni coi pochi soci veramente attivi. A portare la sua carica di entusiasmo alla più numerosa associazione d'Italia è venuta per la prima volta la presidente di FIAB nazionale, Giulietta Pagliaccio, reduce dalla faticosa impresa di diffondere la nuova visione di città e di mobilità attiva della FIAB tra i candidati alle elezioni politiche, ai quali ha chiesto l'impegno di fare piccole cose, ma di farle subito, nei primi due anni della legislatura, perché un cambiamento è urgente, non si può più attendere. Nel suo intervento ha sottolineato la necessità che tutte le sezioni usino un linguaggio comune su riviste, newsletter, social, siti per diffondere la nostra cultura ambientalista e ha raccomandato di potenziare i coordinamenti regionali perché si concentrino su pochi ma importanti obiettivi e diano indicazioni alla politica su dove e come investire le risorse destinate alla mobilità ciclistica. E' tornata a farci visita anche quest'anno Elisa De Berti, assessore regionale a lavori pubblici, infrastrutture e trasporti, sempre più convinta che i notevoli progressi compiuti negli ultimi anni dalla rete ciclabile della regione Veneto portino la firma della FIAB, partner fondamentale per gli amministratori regionali e comunali che vogliono realizzare nuove infrastrutture ciclabili efficienti e di successo.



L'assessore regionale Elisa De Berti

Sono stati con noi anche gli assessori comunali Ilaria Segala (ambiente e urbanistica) e Luca Zanotto (lavori pubblici, infrastrutture, viabilità e traffico), che hanno assicurato di condividere la nostra visione di miglioramento della viabilità cittadina (disincentivare l'uso degli autoveicoli privati e favorire ciclabilità, pedonalità e uso dei mezzi pubblici) e ribadito che i loro interventi avranno come premessa imprescindibile la stesura del PUMS (piano urbano della mobilità sostenibile).

CONSIGLIO DIRETTIVO 2018

1. Abbate Giuseppe
2. Battocchia Alessandro
3. Beccaleto Roberto
4. Breda Giovanni
5. Givani Ilaria
6. Lorini Luciano
7. **Marastoni Corrado** (presidente)
8. **Migliorini Giorgio** (vicepresidente)
9. Milani Marisa
10. Pedrollo Giuseppe
11. Peroni Enrico
12. Piacentini Adriano
13. Reani Luca
14. Restivo Andrea
15. Salarci Alessandra
16. Sandri Pietro
17. Zandonà Guerrino
18. Zamperini Luciano



L'assessore comunale Luca Zanotto

RENDICONTO ECONOMICO 2017 | FIAB VERONA - AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS

| PROVENTI E RICAVI | | COSTI E ONERI | |
|---|-------------------|---|-------------------|
| a) Proventi istituzionali | | a) Costi ed oneri attività istituzionale | |
| Quote associative 2017 | 26.773,33 | Contributi associativi FIAB | 16.173,00 |
| Quote associative 2018 | 6.520,00 | Abbonamento rivista BC | 5.231,00 |
| Contributi da soci per gite e ciclovacanze | 110.041,70 | Spese per gite e ciclovacanze | 99.974,95 |
| Contributi Festival Bicicletta | 30.053,24 | Spese Festival Bicicletta | 31.251,14 |
| Contributi Punzonatura | 22.108,34 | Spese per punzonatura | 4.453,38 |
| Contributi programma attività e Ruotalibera | 9.349,02 | Spese per programma attività e Ruotalibera | 17.021,98 |
| Prestazione di servizi | 8.397,66 | Acquisti vari | 520,82 |
| Liberalità | 550,00 | Spese iniziative istituzionali | 6.164,70 |
| | | Quote Assicurazioni infortuni/RC acquistate | 900,00 |
| b) Attività connesse e accessorie | | b) Costi ed oneri generali | |
| Proventi per prodotti e gadgets | 591,00 | Ammortamenti attrezzature e macchinari | 6.258,63 |
| Assicurazione infortun/RC gite incassate | 1.078,20 | Affitto e spese condominiali | 10.695,16 |
| | | Altri costi e oneri generali | 5.598,11 |
| c) Introiti finanziari | | c) Oneri finanziari e fiscali | |
| | 26,51 | | 1.758,17 |
| TOTALE PROVENTI E RICAVI | 215.489,00 | TOTALE COSTI ED ONERI | 206.001,04 |

STATO PATRIMONIALE 2017 | FIAB VERONA - AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS

| ATTIVO | | PASSIVO | |
|---|-------------------|------------------------------------|-------------------|
| a) Disponibilità liquide | 73.290,09 | a) Debiti | 985,93 |
| b) Attivo circolante | 26.057,45 | b) Fondi per oneri e rischi | 13.612,52 |
| c) Immobilizzazioni | 23.571,96 | TOTALE PASSIVO | 14.598,45 |
| | | c) Patrimonio netto | |
| | | Riserve patrimoniali al 01.01.2017 | 99.336,44 |
| | | Avanzo di gestione esercizio 2017 | 8.984,61 |
| TOTALE ATTIVO | 122.919,50 | TOTALE A PAREGGIO | 122.919,50 |
| RAGGUAGLIO TRA RENDICONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE | | | |
| Proventi e ricavi | 215.489,00 | Costi ed oneri | 206.001,04 |
| Rimanenze finali di magazzino | 2.970,15 | Rimanenze iniziali di magazzino | 3.473,50 |
| | | Avanzo di gestione | 8.984,61 |
| TOTALE A PAREGGIO | 218.459,15 | TOTALE A PAREGGIO | 218.459,15 |

NUOVA LEGGE QUADRO: CHE COSA CAMBIA IN CONCRETO

la Redazione

Che cosa cambierà concretamente con la nuova legge quadro approvata il novembre scorso alla Camera e in via definitiva al Senato poco prima di Natale? Il tema è oggetto di dibattito e confronto poiché ha suscitato l'interesse di tanti soci. Intenzioni e principi sono quelli sperati e richiesti dalla Fiab nazionale, che ha seguito l'iter legislativo fin dall'inizio, ispirandolo in buona parte. Rispetto al testo iniziale qualcosa è cambiato. Questa è comunque la "nostra" legge perché riconosce finalmente l'importanza della bicicletta come strumento di mobilità sostenibile nelle città e come volano di un diverso sviluppo turistico del Paese. Tocca anche a ciascuno di noi darle "corpo e sostanza", mantenendo alta l'attenzione della politica sia locale che nazionale e aiutando gli amministratori pubblici di ogni ordine e grado a fare scelte adeguate allo sviluppo della mobilità ciclistica rendendo più belle e vivibili le nostre città.

Questi i punti cardine attorno ai quali occorre muoversi:

PARI DIGNITA'

Viene finalmente riconosciuta alla bicicletta pari dignità con gli altri mezzi di trasporto e da ora in poi chi si occupa di politiche dei trasporti deve tenere conto anche delle necessità di chi sceglie la bici per muoversi quotidianamente in città, per il tempo libero e il turismo.

TUTTI COINVOLTI

Chiunque governi dovrà tenere conto della bicicletta nelle politiche dei trasporti nazionali e dovrà istituire un Piano generale nazionale e definire le risorse finanziarie pubbliche e private.

BICITALIA VA IN RETE

La Legge quadro individua in Bicalitalia (è la Rete di cui si parla) una risorsa importante per lo sviluppo economico dei territori, la salvaguardia dei beni ambientali, la messa a sistema del cicloturismo. Un importante riconoscimento del lavoro fatto da Fiab in 20 anni di costruzione e promozione di Bicalitalia come parte integrante di Eurovelo.

PROTAGONISMO DELLE REGIONI...

Tutte le Regioni dovranno declinare nei territori l'impianto nazionale della legge. Dovranno farlo coordinando Comuni e Città metropolitane che saranno, a loro volta obbligati (art. 6) a varare Biciplan (Piani urbani della mobilità ciclistica).

...E DEI COMUNI

Un grimaldello importante per le associazioni locali e i cittadini tutti per scardinare inerzie e resistenze degli amministratori locali. Parole come 'bike to work', 'velostazione', 'intermodalità', 'strade 30' 'stalli per biciclette' devono entrare obbligatoriamente nel lessico della pianificazione urbanistica.

ASPETTANDO IL NUOVO CDS...

In attesa della riforma del Codice della strada, si ribadisce la pari dignità della bicicletta come mezzo di trasporto e gli interventi infrastrutturali dovranno tenere conto dei principi della mobilità sostenibile.



RIFORMA ORGANIZZATIVA IN FIAB

Sta arrivando in porto la riforma dello statuto e del regolamento Fiab. Le modifiche, in parte ancora in fase di studio, intendono rispondere da un lato alla crescita numerica e qualitativa dell'associazione, fornendole una regolamentazione più articolata della sua vita sociale; dall'altro lato ci si deve adeguare alla riforma "legislativa" che istituisce gli Enti del Terzo Settore. Entro la fine dell'anno, infatti, Fiab dovrà trasformarsi da ONLUS ad ETS (Ente del Terzo Settore).

Il cronoprogramma prevede una prima assemblea ad aprile per l'approvazione del nuovo "regolamento generale" e della prima parte della riforma dello Statuto. Entro la fine anno, alla luce degli attesi decreti attuativi, si procederà con altra assemblea alle ulteriori modifiche statutarie necessarie per diventare ETS e quindi alla registrazione del nuovo statuto presso il nuovo registro delle ETS che dovrà essere costituito con apposito decreto ministeriale. Vi terremo informati.

VINI VIVI BICI: 5 APPUNTAMENTI PER SCOPRIRE LE TERRE DEL VINO ARCOLE DOC

di **Tecla Soave**,
Associazione AMEntelibera

Domenica 22 aprile a San Bonifacio in occasione dell'Antica Fiera di San Marco prende il via VINI VIVI BICI 2018: 5 appuntamenti lungo la Strada del Vino Arcole doc dedicati a tutti gli appassionati di natura, cultura e soprattutto della buona tavola. Le bicicletate saranno organizzate dall'associazione AMEntelibera con il patrocinio della FIAB Verona. Sarà una bella occasione per conoscere la zona dell'est veronese e del colognese percorrendo dalla primavera all'autunno piste ciclabili e strade secondarie, tra l'Adige, il torrente Alpone e il Guà. Il primo appuntamento che apre la stagione parte alle ore 9.15 dall'abbazia di Villanova di San Bonifacio, antico fulcro della vita contadina e religiosa di queste terre e splendido gioiello proprio alle porte della denominazione dell'Arcole. Sarà un percorso tra San Bonifacio e Arcole per conoscere e ammirare con occhi nuovi il paesaggio rurale; visiteremo una mostra di pittura allestita in p.zza Poggi ad Arcole proprio su scorci di campagna con un momento dedicato ai più piccoli e nel pomeriggio ci sarà l'opportunità di effettuare una visita guidata in abbazia. Non mancherà la degustazione di alcuni prodotti locali e un pranzo in compagnia presso la fiera.



Zona interessante quella dell'Arcole: ricca di ville, scorci naturalistici, chiesette e capitelli, fattorie sociali e fattorie didattiche, prodotti agricoli di grande pregio e personaggi tutti da scoprire. Per chi non ama le salite o ha piacere di passare qualche ora all'aria aperta pedalando insieme ai più piccoli della famiglia ha poi il grande pregio di essere tutta pianeggiante!

VINI VIVI BICI è pensato come un'occasione per avvicinarsi alla bicicletta e assaporare il gusto di stare all'aria aperta e fruire del nostro territorio attraverso i pedali: i percorsi sono brevi (15-20 km) proprio per favorire chi non ha alle spalle grandi allenamenti o chi ha voglia di muovere i primi passi in bicicletta. Novità del 2018 saranno i due appuntamenti estivi serali, rivolti in particolare ai giovani.

Tante sono le amministrazioni comunali che partecipano attivamente a questa iniziativa, dimostrando la volontà di promuovere la conoscenza del proprio territorio attraverso la bicicletta: San Bonifacio, Arcole, Pressana, Albaredo d'Adige, Zimella, Veronella, Cologna Veneta, Lonigo. ●

<https://www.facebook.com/vinivivibici/>

AGRITOUR NEL POLESINE

di Sandro Burgato

Ci siamo, è diventata realtà l'idea, dello scorso anno, di sviluppare, in collaborazione con il consorzio Agricycle aderente ad Albergabici di Fiab, un percorso itinerante che toccasse alcune delle strutture più importanti del Polesine. Proponiamo un itinerario in bicicletta di circa 160 Km suddivisi in 3 tappe alla scoperta del territorio, delle piccole realtà culturali che, negli anni, con Fiab Rovigo abbiamo conosciuto con la nostra 2 ruote. Ci saranno anche nuove scoperte che arricchiranno il tour, come il nuovo museo del Risorgimento a Lendinara e una bella mostra a Palazzo Roverella a Rovigo insieme ad altri scorci interessanti. I luoghi di cultura faranno da contorno all'esperienza del buon cibo delle aziende che visiteremo, con metodi di coltivazione rispettose dell'ambiente, con la possibilità di assaggiare ed eventualmente acquistare prodotti che saranno consegnati prima del ritorno a casa. Questa proposta vuole essere un inizio per poter creare un itinerario permanente ed eventualmente crearne altri per valorizzare il nostro Polesine che aspira ad essere una meta importante per il turismo sostenibile. Questa terra non è solo Delta del Po, peraltro da poco nominato patrimonio Unesco: è protagonista della sua storia poco conosciuta e interessante e desiderosa di essere scoperta. Il percorso è di difficoltà medio-facile interamente pianeggiante.

Venerdì 1 giugno: DAL PO ALL'ADIGE

Ritrovo presso la stazione ferroviaria di Rovigo alle ore 8.30. Consegna bagagli e breve briefing di benvenuto. Partenza in bici alle ore 9 circa lungo la pista ciclabile della via del mare. Breve sosta con visita alla Bordeghina. Proseguimento fino all'argine del Po a Guarda Veneta, svolta in direzione di Crespino. Visita del museo dell'Acqua, piazza Fetonte, il mito. La bella chiesa settecentesca di S. Martino e S. Severo. Si prosegue lungo il fiume seguendo gli antichi oratori fino a Canalnovo. Lasciamo il Po verso l'entroterra per raggiungere la prima struttura Agricycle, Corte Confinia dove faremo un picnic a cura del Consorzio. Nel pomeriggio si continua a pedalare in direzione del Canalbianco, terzo corso d'acqua polesano per grandezza, transitiamo lungo i percorsi della Ciclovía della Felicità del comune di Ceregnano. Nella piazza centrale incontreremo la storia, testimonianza della resistenza, delle rappresaglie dei nazisti. Si prosegue per Canale-Villadose dove visiteremo la bella sede comunale con annesso museo della Centuriazione Romana. Lungo il canale Adigetto pedaliamo ammirando la campagna fino a S. Martino di Venezze all'Agriturismo Tenuta Castel Venezze meta finale della giornata.

Sabato 2 giugno: TRA FEDE E RISORGIVE

Partenza in bici in direzione S. Martino di V. Breve sosta all'azienda Corte Carezzabella per una visita e per eventuali acquisti di prodotti di produzione propria che poi ritroveremo all'arrivo a Rovigo alla fine del tour. Proseguimento verso l'argine della futura Ciclovía destra Adige che percorreremo verso monte fino all'abitato di Barbuglio. Discesa dall'argine e proseguimento lungo la ciclovía Adige-Po fino a Lendinara, piccola città d'arte,



visita della città, la Madonna del Pilastrello e il nuovo museo del Risorgimento. Nel pomeriggio pedaliamo in direzione di Rasa-Ramo di Palo, subito dopo si prosegue per Canda dove daremo uno sguardo alla bella Villa Nani Mocenigo affacciata sul Canalbianco. L'itinerario ci porta a Trecenta, paese natale di Nicola Badaloni ma soprattutto di Luigi Masetti, il pioniere del cicloturismo. Vedremo il piccolo parco a lui dedicato, il "palazzon", pedaleremo intorno ai "gorghi" fino ad arrivare alla chiesetta di S.Maurelio di Sariano ed ammirare i suoi affreschi restaurati. La meta della serata sarà L'Agriturismo Val Grande di Runzi. A 5 km dall'arrivo ci fermeremo all'Agriturismo fattoria didattica Val di Rana dove alcuni partecipanti alloggeranno. Cena e pernottamento.

Domenica 3 giugno: DALLA FRATTA A ROVIGO

Partenza in bici verso la campagna altopolesana in direzione di Pincara, per raggiungere di nuovo il Canalbianco pedalando nella sponda opposta rispetto al primo giorno. Lasciando sulla destra il centro del paese, arriviamo alla nostra prima sosta della giornata, una breve visita-degustazione delle Antiche distillerie

Mantovani. Si prosegue sempre lungo il fiume per raggiungere Fratta Polesine. Passaggio lungo la riviera ammirando ville e palazzi storici, la casa museo di Matteotti e il parco Labia ora in gestione al WWF. Proseguendo lungo la ciclabile Adige-Po e prima di ritrovare gli argini del Canalbianco daremo un'occhiata all'impressionante struttura (ora abbandonata) del ristorante pizzeria Michelangelo da Vinci con i suoi aerei. La ciclo passeggiata riprende per arrivare intorno all'ora di pranzo al Mulino al Pizzon dove ci aspetta la visita e il pranzo pic-nic a buffet. Dopo pranzo si riprende la via del ritorno a Rovigo passando per Arquà Polesine e il suo castello, Grignano e il suo caratteristico Pavajon. Nel pomeriggio arrivo intorno alle 15.30-16 a Rovigo. Visita del centro storico e della mostra sul Cinema in Polesine al Palazzo Roverella. Conclusione del tour, consegna degli eventuali acquisti effettuati durante il tour, saluti e alla prossima pedalata.

Info e contatti

Vi aspettiamo in sede ogni martedì e giovedì
10.00-12.00 e il martedì pomeriggio 17.00-18.30
Corso del Popolo, 272 - 45100 Rovigo
Telefono e WhatsApp 338 5684774

AFFLUENZA RECORD PER LA BICI RACCONTATA - XII EDIZIONE

di Denis Maragno



Info e contatti

Per info e curiosità www.rovigoinbici.org

Sei appuntamenti da novembre 2017 a febbraio 2018, sedici ospiti, 50 spettatori a serata, migliaia di km raccontati. Questi i numeri de La Bici Raccontata XII edizione che ha accompagnato i freddi sabati sera rodigini. Rassegna che quest'anno ha raggiunto l'apice storico di partecipazione. La sala Polivalente di Piazza Tienanmen non è mai stata così piena, le sedie non sono bastate. Come in ogni edizione abbiamo cercato di toccare i temi e i modi di raccontare la bicicletta più diversi, dal cinema ai libri, dai viaggi di piacere a quelli più impegnati, dai viaggi ben organizzati a quelli più raffazzonati, dai viaggiatori vicini ai viaggiatori lontani. Ognuno con il suo stile ma tutti con la stessa idea di vedere nella bicicletta uno strumento rivoluzionario e versatile.

Nel primo incontro dell'11 novembre ci siamo goduti il film brasiliano (inedito in Italia) *O caminho das nuvens*. La vicenda di una povera famiglia brasiliana, padre madre e 4 figli, che dal Sertao si è spostata in bicicletta fino a Rio de Janeiro in cerca di fortuna.

Nel secondo incontro del 25 novembre è tornato a trovarci (dopo aver inaugurato l'iniziativa nel lontano 2005) Alberto Fiorin e il suo gruppo del Pedale Veneziano che ci hanno raccontato (anche in rima) il loro splendido viaggio fino a Capo Nord sulle tracce di Pietro Querini (lo scopritore del "baccalà").

Il 2 dicembre sono arrivati da Trieste i Ciclomones, un gruppo di cicloviatori e attivisti della mobilità sostenibile che ha attraversato l'est Europa toccando sette capitali europee e cercando in ognuna di loro uno dei sette vizi capitali.

Dopo la pausa natalizia, il 20 gennaio è stata la volta di due rodigini, Alessandro Raimondi e Sandro Baracco, due intrepidi viaggiatori, che hanno raggiunto Auschwitz per rendere omaggio alle vittime della Shoah.

Nel penultimo appuntamento hanno tenuto banco gli amici Freebikers di Porto Viro e la loro penultima impresa lungo la Pacific Coast Highway negli USA. Un viaggio affascinante costellato di incontri con esuli polesani e non solo.

Infine il 24 febbraio sono stati nostri ospiti i bergamaschi The Green Wire e il loro viaggio per conoscere le eccellenze del biologico in Italia. Migliaia di chilometri per realizzare un documentario che, come un filo verde, connettesse queste realtà che costellano la nostra penisola da Bergamo ad Alberobello.

Come FIAB Rovigo siamo rimasti felici per l'entusiasta partecipazione e arricchiti per l'infinità di spunti ed idee di questa XII edizione del La Bici Raccontata. Ora non ci resta che entrare nel vivo delle iniziative del nostro programma sociale che anche quest'anno si prospetta già ricco e intenso.

Nonostante tutto i cittadini usano la bici e noi siamo qui per ricordarlo. ●





El canton del Bepo

Quai ai vinti!

“Se te te fé mal te dao!” (se ti fai male ti picchio!), era la minaccia, mai attuata, che le nostre mamme ci urlavano dietro quando ci stavamo lanciando in pericolose evoluzioni da ragazzini.

Deve aver pensato ad una cosa del genere la donna investita sulle strisce pedonali, a Pavia, mentre attraversava senza essere scesa dal mezzo, come prevede il Codice della strada. Invece i vigili l'hanno regolarmente multata. La prossima volta scenderà di sella.

Lo stesso è capitato ad un ragazzo ventenne di San Pier d'Isonzo, caduto, solo soletto, mentre faceva un giro in bici, rompendosi la clavicola. 41 euro di multa per aver perso il controllo del proprio veicolo. Dovrà andare a scuola guida, suppongo.

La sorte peggiore è capitata ad un ciclista che percorreva una strada sulle colline moreniche che costeggiano il lago di Garda sulla sponda veronese. Investito in pieno da un automobilista che gli ha tagliato la strada per entrare in una proprietà privata è stato ricoverato all'ospedale di Verona in prognosi riservata e in gravi condizioni.

Un incidente come tanti, purtroppo. A colpire di più è l'atteggiamento del cronista del noto quotidiano veronese, tutto concentrato sulla figura del povero automobilista, disperato per l'incidente e per aver investito un conoscente. Non vorrei essere nei suoi panni.

Tantomeno, se permette il giornalista, vorrei essere nei panni dell'innocente ciclista, finito all'ospedale senza altra colpa che essere andato a fare un giro in bici.

Il penoso articolo finisce, indovinate un po', con una paterna di un dirigente regionale della Federazione Ciclistica Italiana che raccomanda (ai ciclisti!) di indossare guanti, casco e occhiali (che il ciclista indossava) e di avere mille occhi. E all'automobilista investitore? Niente.

Un mondo sottosopra. Meglio, come avrebbe detto mia madre, “caocul”.

PS: Grazie all'amico Giorgio per avermi passato le notizie.

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

