

# RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus

**PRIMAVERA**  
CON FIAB



**ASSEMBLEA ANNUALE  
E NUOVO SITO FIAB VERONA**

**FAR WEST ZAI**  
PERICOLO IN VIA PASTEUR

**CICLOTURISMO**  
BICIGRILL A COSTERMANO

**E-BIKE**  
I CONSIGLI DELL'ESPERTO

**BICI IMPRESA**  
UNA PASSIONE CHE DIVENTA LAVORO

**RACCONTI**  
LE TERRE DEI DRAGHI  
MADONNA DELLA CORONA

<b>3</b>	<b>IL PUNTO</b> Far perdere il vizio al lupo	<b>12</b>	<b>MOBILITÀ</b> Intervista all'esperto di E-Bike	<b>20</b>	<b>CICLOFFICINA</b> Attrezzi (parte terza)
<b>4</b>	<b>INIZIATIVE FIAB</b> Comuni ciclabili: istruzioni per l'uso	<b>14</b>	<b>BICI IMPRESA</b> Bici, primo amore che dura una vita	<b>22</b>	<b>RACCONTI DI VIAGGIO</b> Le terre dei draghi
<b>6</b>	<b>VITA ASSOCIATIVA</b> Assemblea dei Soci di FIAB Verona	<b>16</b>	<b>MOBILITÀ</b> Il Far-west della Zai	<b>25</b>	<b>RACCONTI DI BICI</b> Madonna della Corona
<b>8</b>	Un web tutto nuovo	<b>17</b>	<b>CIBO DA VIAGGIO</b> Zucchero? Meglio di no	<b>28</b>	<b>LUPO IN BICI</b> Risorgive: non solo ciclabile
<b>9</b>	<b>INIZIATIVE FIAB</b> Franz e Fox e lo spirito del carnevale	<b>18</b>	<b>ENIGMISTICA</b>	<b>29</b>	<b>FIAB ROVIGO</b> Pedalate lente e cordiali
<b>10</b>	<b>CICLOTURISMO</b> Life SIC2SIC: l'ambiente si fa strada	<b>19</b>	<b>CULTURA</b>	<b>30</b>	FIAB anch'io, formare nuovi volontari
<b>11</b>	Costermano e un nuovo Bicigrill			<b>31</b>	Anelli ciclabili e verdi
				<b>32</b>	<b>EL CANTON</b>



## Indirizzo e orari

**FIAB Verona - Amici della Bicicletta Onlus** - Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona  
Lunedì - Mercoledì - Venerdì: ore 16.00-19.00 - Tel./Fax: 045 8004443  
**Ciclofficina** - Venerdì: ore 16.30-19.00

## Abbonati a Ruotalibera

Diventerai socio degli Amici della Bicicletta, 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 2019

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:**  
Annalisa Mancini, Donatella Miotto, Luciano Butti, Guido Crivellari, Paolo Pigozzi, Luigia Pignatti, Andrea Bisighin, Federico Girardi, Stefano Cieno, Andrea Sivero, Alberto Bottacini, Giovanna Cervati, 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 3.000 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  
www.fiabverona.it  
sede@fiabverona.it



## Far perdere il vizio al lupo

Quando si ha in mente un risultato da raggiungere, ogni situazione intermedia può dare l'idea del bicchiere mezzo vuoto o mezzo pieno. A questa regola non sfugge nemmeno la valutazione della mobilità ciclistica nelle nostre città: tenendo – per dire – Amsterdam o Copenhagen come bicchiere colmo, ci si può far prendere sia dal più facile dei pessimismi che da slanci di ottimismo.

Guardiamo ad esempio Verona, che in questi mesi ha fornito e fornirà diversi spunti sul tema: a voi la scelta di come giudicarli. Il nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile? Potrebbe essere l'ennesimo esercizio di stile senza effetti (come accaduto in molte altre città), oppure la rotta per un cambio di mentalità nella pianificazione della mobilità. I Mobility Day con chiusura domenicale del Centro alle auto? Un provvedimento meramente educativo senza effetti concreti, o il primo passo di una strategia prudente che magari prima o dopo oserà intervenire anche nei lunedì. Un aprile in cui Verona entra nella rete di Comuni Ciclabili con cerimonia a Palazzo Barbieri e ospita l'assemblea nazionale di FIAB in Gran Guardia? Passi un po' ipocriti e propagandistici di una città che alla mobilità ciclistica non ha mai pensato né mai penserà in modo razionale e coraggioso, oppure scelte che indicano l'inizio di un cammino d'impegno, un mettersi in gioco di fronte a tutti per quello che si è. Le tre ciclabili (Saval, Porta Palio, Boscomantico-Chievo-Stazione) più volte annunciate? Finora se ne è parlato molto ma non s'è visto ancora nulla e dubitiamo si vedrà, oppure nei prossimi mesi le vedremo realizzate e sarà un passo importante verso un completamento organico della rete cittadina.

Un altro spunto interessante è venuto dal recente dibattito sulla possibilità che anche qui in Italia, a seguito del lavoro della Commissione Trasporti della Camera, venga introdotto il "senso unico eccetto bici", ovvero la facoltà di permettere alle biciclette in alcune vie a senso unico di andare nell'altro senso liberamente, anche senza una corsia dedicata (ne avevamo già parlato, un po' profeticamente, nel nostro Punto sullo scorso numero di Ruotalibera).

Contro questo provvedimento – che, ricordiamolo, funziona con successo da anni in quasi tutta Europa con chiare evidenze di abbassamento di incidentalità e incentivazione degli spostamenti in bici – c'è stata a Verona una notevole levata di scudi, basata sull'assunto – forse comprensibile come prima reazione istintiva ma nettamente smentito dai dati – che porterebbe solo incidenti e disgrazie. Ora, che queste reazioni arrivino da associazioni legate all'uso dell'auto non sorprende, perché è chiaro che la norma porterebbe con sé una limitazione della facilità di circolazione per i mezzi privati a motore; più spiacevole osservare come invece arrivino anche da associazioni che si occupano di sicurezza stradale, per le quali servono solo più cultura e più repressione. L'esperienza mostra però che quest'ultimo è un approccio errato al problema, perché l'adulto al volante (scherzosamente "il lupo" del titolo, ma la cosa riguarda ognuno di noi) non perde il suo vizio di schiacciare l'acceleratore e distrarsi con lo smartphone solo perché si organizzano corsi di buon comportamento stradale (non ci va nessuno) o perché si promettono vigili in ogni via (idea tanto fuori luogo che fuori dalla realtà) ma solo quando vengono cambiate in modo opportuno le "regole d'ingaggio stradale" (ovvero: le norme del Codice), costringendo tutti a muoversi più lentamente e più con attenzione.

Qui il bicchiere mezzo vuoto è la constatazione che la cultura stradale, a Verona come in Italia, è ancora fortemente auto-centrica e dura da scalfire. E quello mezzo pieno? È il fatto che finalmente se ne sta parlando, e questo è sempre il primo passo per affrontare e risolvere i problemi. ●

# COMUNI CICLABILI: ISTRUZIONI PER L'USO

di Michele Marcolongo

Il Comune di Verona riceverà la bandiera gialla Fiab e il riconoscimento di Comune ciclabile. Detta così, senza spiegazione, la notizia può lasciare a dir poco spiazzati. In realtà il riconoscimento di cui si parla non è un premio ma una valutazione. L'adesione al progetto Fiab "Comuni ciclabili", che anche il Comune scaligero ha recentemente formalizzato, comporta l'impegno a sottoporre le politiche della mobilità ad una valutazione redatta da team di esperti secondo criteri oggettivi, scientifici. L'esame prende in considerazione non solo l'aspetto strettamente trasportistico, dunque i chilometri di ciclabile a disposizione dei ciclisti, ma anche l'accessibilità e la permeabilità della città alle biciclette (zone trenta, tasso di motorizzazione), il grado di apertura al cicloturismo e la capacità di comunicazione del Comune.

Tutti questi elementi concorrono a formare una valutazione sintetica che si sostanzia nei bike smile, variante ciclistica delle stellette, che possono variare da un minimo di uno (comune poco ciclabile) ad un massimo di cinque (comune ciclabile).

"E' un po' come accertare il livello di colesterolo: se prima non vado dal medico non potrò mai scoprirlo", esemplifica Valeria Lorenzelli, responsabile organizzativa e direttrice creativa del team 'Comuni ciclabili'.

"Pertanto il Comune di Verona non mi sembra da biasimare, anzi, sottoporsi all'esame è una scelta sensata e per certi

versi coraggiosa. Ricevere la bandiera gialla non significa infatti essere automaticamente il primo della classe, significa soltanto accettare di farsi giudicare. Verona, come tutti gli altri Comuni, manderà al nostro gruppo di valutazione tutti i documenti richiesti. Previo controllo anche da parte della Fiab locale, finiranno dentro un grande foglio excel. Il gruppo di valutazione opererà quindi il confronto con città simili per dimensione e sulla base di questo confronto verranno assegnati i bike smile. Per dire, Verona è destinata ad essere messa a confronto con Bologna o Brescia o Ferrara. E state tranquilli che non regaliamo niente a nessuno".

Una precisazione importante da fare è che i bike smile non vengono assegnati in base ad una idea astratta di città ciclabile ma tengono conto del contesto reale delle città italiane. Così, il valore 5 non è assolutamente indicativo di un grado di ciclabilità ideale, indica piuttosto il livello raggiunto dalle migliori esperienze italiane.

Sulla guida ufficiale viene detto chiaramente che "se si fosse preso come riferimento (benchmark) una delle migliori realtà olandesi o danesi, e dunque il massimo a livello europeo, tutte le realtà italiane sarebbero state comprese nella fascia 1-3 o addirittura 1-2 bike smile", e ciò non avrebbe reso giustizia né alle differenze tra comuni né agli sforzi che molte amministrazioni riescono comunque a mettere in campo". L'essenza del progetto Comuni Ciclabili sta dunque nel confrontare con criteri omogenei le eterogenee realtà dei comuni italiani.

E qui entra in gioco il secondo aspetto del progetto: "L'obiettivo della valutazione – si dichiara nella guida – è stimolare e accompagnare un processo virtuoso di restituzione delle città e dello spazio collettivo alle persone" migliorando la mobilità ciclistica attraverso la realizzazione di infrastrutture, l'attuazione di politiche e azioni specifiche, l'adozione di comportamenti virtuosi. "Un percorso che sarà lungo e faticoso e che richiederà più di una generazione".

Lorenzelli lo spiega con un'altra metafora: "Se io mi iscrivo ad un corso di tennis non è detto che sappia già giocare. Ci sono dei requisiti minimi per aderire a Comuni Ciclabili. Qualora si venga ammessi e ci si possa dunque fregiare del relativo marchio e della bandiera, è un po' come entrare a far parte di un club dove i Comuni possono imparare reciprocamente. L'ambizione è di arrivare a istituire una vera e propria scuola di comuni ciclabili".

Cerchiamo allora di scendere nel dettaglio per capire cosa i Comuni già aderenti - una settantina di cui 17 Comuni capoluogo (Torino, Brescia, Trento, Vicenza, Bologna, Cesena...) - stanno facendo in concreto per guadagnare o perdere i bike smile.

"Teniamo conto che quella 2018-2019 è soltanto la seconda edizione di Comuni Ciclabili. Ad aprile convocheremo i Comuni della prima edizione proprio per capire se stanno facendo qualcosa di nuovo oppure no" continua Lorenzelli. "Va infatti considerato che i tempi della pubblica



amministrazione sono piuttosto lunghi, pertanto da un anno all'altro non è sempre possibile apprezzare delle differenze. Nel corso di 12 mesi possono però essere messe in campo azioni di promozione e comunicazione. Possiamo fare l'esempio di Grado e Ferrara, arrivate alla consegna degli attestati in due condizioni diverse: Ferrara nell'ultimo anno aveva realizzato delle nuove infrastrutture perché aveva progetti già pronti. Grado invece non aveva nuove piste da presentare ma aveva attivato un grande evento per pubblicizzare l'uso di una grande ciclovia internazionale che insiste sul suo territorio. Questo per dire che è sempre possibile fare qualcosa di innovativo”.

Un ultimo, ma fondamentale, aspetto da sottolineare è che non esiste un solo modello di città ciclabile. Specialmente in Italia le vie dei comuni ciclabili possono essere diverse. Ad esempio Trento ha guadagnato solo 3 bike smile, uno in meno di Brescia che pure non è rinomata come città ciclabile e non è sulla rotta di vie grandi cicloturistiche. A vantaggio di Brescia hanno però giocato una vastissima zona 30, un eccellente bike sharing e l'attivazione di altri servizi a favore dei ciclisti. ●



**ComuniCiclabili®**  
FIAB

### **CODICE DELLA STRADA: L'ETERNA RIFORMA** di Michele Marcolongo

Da una parte la Commissione Trasporti della Camera che lavora ad una legge organica con tempi naturalmente lunghi. Dall'altra parte il Governo, che sulla stessa materia ha appena ricevuto (sempre dal Parlamento) una delega, e che pertanto può decidere autonomamente, anche da un momento all'altro, su tutto o su singoli provvedimenti.

Visto dall'esterno, l'iter di riforma del Codice della Strada, da cui si attendono novità molto importanti per i ciclisti (una su tutte, il senso unico eccetto bici) da l'impressione di una partita giocata su più tavoli dove non sempre è chiaro chi abbia il pallino in mano. E dove, dunque, non mancano i colpi di scena, come l'ipotesi ventilata di casco obbligatorio anche per i ciclisti.

Tra le truppe parlamentari così schierate, si muove la delegazione Fiab. In rappresentanza delle nostre 187 associazioni e dei nostri 18.300 iscritti, assieme a Italian Cycling Embassy e Salvaiciclisti la delegazione cerca di farsi largo tra le decine di altre associazioni convenute in audizione e nel contempo vigila affinché il pallino non finisca al di fuori del campo di gioco. Come sulla questione dell'innalzamento del limite di velocità a 150 km/h in autostrada, divenuto di punto in bianco, a detta del presidente della Commissione Trasporti il leghista Alessandro Morelli, “un bisogno del Paese reale”...

A guardare bene, una via più breve verso la tanto sospirata riforma ci sarebbe pur stata: sarebbe bastato ripartire dai lavori preparatori prodotti della XVI legislatura (governo Monti), oppure riprendere in mano il disegno di legge che gli ultimi governi Letta-Renzi-Gentiloni avevano portato a fine all'approvazione della Camera salvo poi lasciarlo incagliato al Senato tra dubbi e tentennamenti. Invece no, tutto decaduto, si riparte da zero.

Con la pazienza di Giobbe, Fiab ha dunque presentato una corposa memoria dove, tra le altre cose, si spiega perché il casco obbligatorio per i ciclisti è assolutamente inutile, anzi controproducente. Ma soprattutto si avanzano le richieste di riforma per lo sviluppo della mobilità ciclistica: rendere standard le zone 30 in ambito urbano; introdurre il doppio senso ciclabile nelle zone 30; condividere le corsie riservate con bus e taxi, case avanzate per le bicliette agli incroci. Ne sentiremo parlare, sempre che il governo duri a sufficienza.



# ASSEMBLEA DEI SOCI DI FIAB VERONA

di **Francesca Gonzato**  
foto di **Bepo Merlin**

**N**essun effetto speciale quest'anno all'assemblea di Fiab Verona, cioè nessun ospite esterno, piuttosto un'assemblea dal taglio tecnico, caratterizzata dalla consueta presentazione del rendiconto economico e dello stato patrimoniale dell'associazione (vedi riquadro), dall'elezione del nuovo Consiglio Direttivo (vedi riquadro), ma anche dall'obbligo di modificare la denominazione sociale di Fiab Verona Onlus in Fiab Verona APS (Associazione di Promozione Sociale) e modificarne lo statuto in obbedienza alla legge di riforma del Terzo Settore. Parlando di bilancio il tesoriere Roberto Beccaletto ha spiegato che il disavanzo passivo di 17.000€ circa non può essere certo motivo di euforia, ma nemmeno di eccessiva preoccupazione: in primo luogo il disavanzo si spiega col fatto che il contributo ricevuto dal Comune di Verona per il servizio di marchiatura delle biciclette è stato incassato in due rate nel 2016 e nel 2017 mentre è da riferire a 3 anni di attività previsti nel contratto col Comune, cioè a 2016, 2017 e 2018; in secondo luogo non va dimenticato che la situazione patrimoniale dell'associazione è solida, non ci sono debiti, anzi si ha un'apprezzabile riserva di liquidità. Qualche considerazione

sull'andamento economico tesoriere e soci presenti l'hanno comunque condivisa: da un lato si prospetta un aumento delle spese di affitto della sede, dall'altro negli ultimi anni si è registrato un costante calo delle entrate relative alle ciclovacanze che non raggiungono più come nel passato il tutto esaurito (crisi economica, concorrenza delle ciclovacanze proposte da Fiab nazionale). I presenti hanno convenuto che la gestione deve essere oculata, che vanno evitate spese inutili, ma che è bene non tagliare ulteriormente quelle relative alla comunicazione perché la rivista Ruotalibera, il programma annuale, il sito, i social sono tutti strumenti importanti per diffondere il nostro pensiero sulla mobilità urbana attiva e per far conoscere le nostre proposte cicloturistiche.

Nella sua esaustiva comunicazione il presidente Corrado Marastoni ha sottolineato che Fiab Verona ormai è percepita in città e provincia come l'unica voce realmente rappresentativa e autorevole sulla mobilità ciclistica. Ciò ci impegna sempre più nella missione di fare cultura in una realtà che ancora non capisce che la mobilità attiva (in bicicletta, a piedi e coi mezzi pubblici) non è solo un modo di muoversi gradevole e salutare da smart people, ma anche la soluzione giusta per dare una speranza di cambiamento



**LA MISSIONE È FARE CULTURA IN UNA REALTÀ CHE ANCORA NON CAPISCE CHE LA MOBILITÀ ATTIVA È LA SOLUZIONE PER QUESTA CITTÀ SEMPRE PIÙ CAOTICA E INQUINATA.**



## CONSIGLIO DIRETTIVO 2019

1. Abbate Giuseppe
2. Beccaletto Roberto
3. Breda Giovanni
4. Crivellari Guido
5. De Grandis Alberto
6. Lorini Luciano
7. Marastoni Corrado
8. Migliorini Giorgio
9. Milani Marisa
10. Pedrollo Giuseppe
11. Peroni Enrico
12. Piacentini Adriano
13. Reani Luca
14. Saldari Alessandra
15. Sandri Pietro

a città sempre più caotiche e inquinate. L'acquisita autorevolezza ci impegna anche a fare costantemente pressione sull'amministrazione cittadina affinché avvii i cantieri per le 3 nuove ciclabili annunciate (vedi campagna dei manifesti "C'è pista per te" del Comune in collaborazione con Fiab) e osi finalmente introdurre serie misure di disincentivazione della mobilità privata a motore (non bastano i mobility day!). Il presidente, molto attivo anche nel Coordinamento Veneto Fiab, ha puntualizzato poi che la Regione, con la quale Fiab collabora da anni, considera sì importante lo sviluppo della rete cicloturistica, perché apporta benefici economici e garantisce visibilità e consenso popolare, ma purtroppo non lo gestisce con una pianificazione razionale mirata al completamento e

alla manutenzione delle tratte esistenti, ma con getti di risorse assegnate "a regia" (ovvero, decise direttamente dalla giunta, senza consultare Fiab) tanto considerevoli quanto imprevedibili nei tempi e nei modi. Concludendo, il presidente ha ringraziato tutti coloro che con lui dedicano tempo ed energie all'associazione come puri volontari, animati solo dalla passione e dall'ideale di una città e un mondo migliore, e si appella a quanti condividono questi sogni perché si coinvolgano e diano una mano: potremo continuare a realizzare Bimbibici a Verona e a Legnago, Premia il Ciclista, Ciclista Illuminato, banchetti in piazza, collaborazioni con enti ed eventi cittadini, uscite in giornata per tutti, corsi ed eventi in sede e molto altro solo se saremo in tanti a collaborare.



## RENDICONTO ECONOMICO 2018 | FIAB VERONA - AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS

PROVENTI E RICAVI		COSTI E ONERI	
<b>a) Proventi istituzionali</b>		<b>a) Costi ed oneri attività istituzionale</b>	
Quote associative 2018	26.031,67	Contributi associativi FIAB	16.010,00
Quote associative 2019	6.666,17	Abbonamento rivista BC	6.228,00
Contributi da soci per gite e ciclovacanze	102.676,08	Spese per gite e ciclovacanze	95.066,90
Contributi Festival Bicicletta	9.660,00	Spese Festival Bicicletta	8.553,02
Contributi Punzonatura	992,00	Spese per punzonatura	3.018,20
Contributi programma attività e Ruotalibera	7.941,44	Spese per programma attività e Ruotalibera	15.973,31
Prestazione di servizi	5.047,60	Spese iniziative istituzionali	8.569,61
Liberalità	165,00	Acquisti vari	178,04
		Quote Assicurazioni infortuni/RC acquistate	930,00
<b>b) Attività connesse e accessorie</b>		<b>b) Costi ed oneri generali</b>	
Proventi per prodotti e gadgets	329,00	Ammortamenti attrezzature e macchinari	6.038,15
Assicurazione infortun/RC gite incassate	1.077,00	Affitto e spese condominiali	11.088,47
		Altri costi e oneri generali	5.862,52
<b>c) Introiti finanziari</b>		<b>c) Oneri finanziari e fiscali</b>	
	4,35		519,68
<b>TOTALE PROVENTI E RICAVI</b>	<b>160.590,31</b>	<b>TOTALE COSTI ED ONERI</b>	<b>178.035,90</b>

## STATO PATRIMONIALE 2018 | FIAB VERONA - AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS

ATTIVO		PASSIVO	
a) Disponibilità liquide	71.254,52	a) Debiti	0,00
b) Attivo circolante	15.222,54	b) Fondi per oneri e rischi	19.650,67
c) Immobilizzazioni	23.571,96	<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>19.650,67</b>
		<b>c) Patrimonio netto</b>	
		Riserve patrimoniali al 01.01.2018	108.321,05
		Disavanzo di gestione esercizio 2018	-17.922,70
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>110.049,02</b>	<b>TOTALE A PAREGGIO</b>	<b>110.049,02</b>
<b>RAGGUAGLIO TRA RENDICONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE</b>			
Proventi e ricavi	160.590,31	Costi ed oneri	178.035,90
Rimanenze finali di magazzino	2.493,04	Rimanenze iniziali di magazzino	2.970,15
		Disavanzo di gestione	-17.922,70
<b>TOTALE A PAREGGIO</b>	<b>163.083,35</b>	<b>TOTALE A PAREGGIO</b>	<b>163.083,35</b>
		Riserve patrimoniali attuali	90.398,35

## Completamente rinnovata la presenza web di FIAB Verona

Con l'avvento del 2019 abbiamo rinnovato la nostra presenza online, dotandoci di un nuovo sito web. Un lungo cammino, iniziato oltre un anno fa, che ha portato alla revisione di tutti i contenuti, per consentire un'agile navigazione e un facile reperimento di ogni possibile articolo. Per la veste grafica, moderna e *responsive*, ovvero capace di rendere al meglio i contenuti in modo indipendente dalla piattaforma (PC, tablet o cellulare), ci siamo affidati ad un bravo professionista, mentre per la parte più vicina ai contenuti, abbiamo giocato in casa, lasciando fare ai nostri volontari. Siamo soddisfatti: il risultato è davvero bello e funzionale.

Per gli amanti delle definizioni tecniche, la soluzione è basata sulla piattaforma CMS *WordPress*, completata da molti *plugin* (programmini accessori per la gestione di alcune funzioni specifiche). I contenuti sono raggruppabili su tre macrocategorie.

1. Una parte statica di presentazione (composta da pagine) con tutte le informazioni sull'associazione e sulla sua organizzazione, visualizzabili alla voce di menu ASSOCIAZIONE.

2. Una parte dinamica tipo blog (composta da articoli), per mantenere vivo l'interesse e rendere il più efficace possibile il nostro sforzo di raccontare il tema ciclistico. Questa sezione è visualizzabile dalle voci di menu PARLIAMO DI... e COMUNICAZIONE. Ogni articolo verrà pubblicato sul sito, e

da qui possibilmente rilanciato sui *social network*. Anche Ruotalibera contribuirà in questo senso: abbiamo già iniziato a pubblicare, singolarmente e ben catalogati, tutti gli articoli che la costituiscono.

3. Un'ultima parte, sempre dinamica, di tipo calendario (composta da gite). Sono chiamati così tutti gli eventi pubblicati in questa sezione, raggiungibile dalla voce di menu CALENDARIO ATTIVITÀ, che presenta la lista cronologica di tutto il programma, redatto in forma sintetica (per le informazioni "veloci") arricchita con testi, foto e volantini nella forma dettagliata. Questa parte sarà gradatamente demandata ai singoli referenti dei vari eventi in calendario, che hanno già iniziato a cimentarsi nella redazione, sotto la guida paziente dei nostri webmaster.

Per la condivisione su *Facebook* e sugli altri social ci sono degli appositi pulsanti, che rendono questa integrazione facile e a portata di tutti gli utenti. Ognuno di noi può essere utile in questa meritoria opera di diffusione del ciclopensiero: rilanciare gli articoli e gli appuntamenti dal sito sui propri profili è azione facile e utile, vi raccomandiamo di non essere timidi: *condividete, gente, condividete!*

Nella descrizione dei contenuti, ci piace riservare una menzione particolare alla voce di menu COMUNICAZIONE | NOSTALGICO? che rimanda al salvataggio completo di ogni pagina del sito precedente (e, al suo interno, di ogni pagina di quello precedente ancora). La redazione web,

infatti, ha ritenuto fondamentale preservare il patrimonio del nostro passato associativo, rendendolo disponibile a consultazioni e ricerche retrospettive anche molto indietro nel tempo (si tratta di oltre vent'anni di contenuti).

I giudizi e le impressioni d'uso raccolti sinora ci restituiscono risultati lusinghieri di grande apprezzamento e facilità di navigazione, e siamo davvero soddisfatti del risultato. Anche se può non risultare così evidente, la nuova architettura renderà molto più semplice la manutenzione di tutto il sito e la redazione dei contenuti. Nei prossimi mesi proseguiremo col riempire le pagine di articoli interessanti. Continuiamo a camminare, sempre avanti; continuate a seguirci e a sostenerci!

Anche la vecchia NEWSLETTER in formato testuale ha lasciato il posto ad un bollettino HTML, vivacizzato dai colori associativi e arricchito da immagini e collegamenti agli articoli, al calendario e ai contributi di cultura ciclistica dall'Italia e dal Mondo. È stato un parto difficile, soprattutto per cercare di semplificare il lavoro di redazione. L'invio agli attuali quasi 4.000 contatti, inoltre, ha complicato la ricerca della soluzione, che abbiamo voluto mantenere al nostro interno per ragioni economiche e di opportunità pratica. Ci abbiamo messo qualcosa di più dei due mesi previsti, ma il risultato, settimanalmente sotto gli occhi di tutti gli "abbonati", a noi pare degno della maggior attesa. Ci auguriamo che piaccia anche a voi.

direzione artistica  
**ANDREA CASTELLETTI**

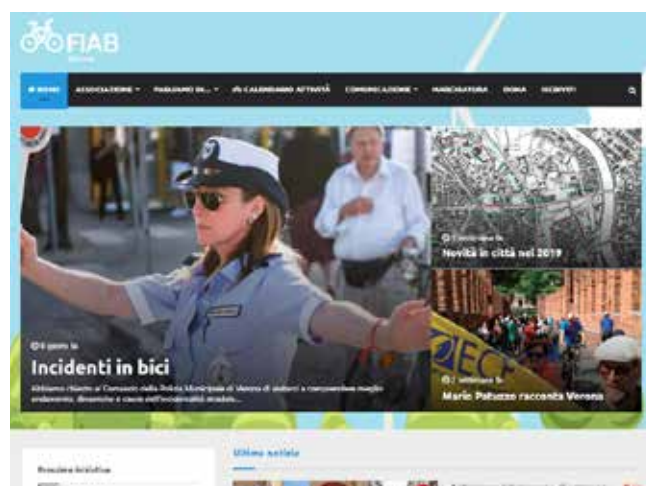
# modus

TEATRO | MUSICA | CINEMA | INCONTRI | LAB

Uno spazio modulare con platea sgomberabile e palco retraibile, tavolini, bookshop e buvette bar. Accogliente per ogni tipo di evento culturale ed aggregativo. **Anche il tuo.** *BIKERS WELCOME*

**Piazza Orti di Spagna, San Zeno, nel cuore di Verona**

Scopri il programma e come affittare su [modusverona.it](http://modusverona.it)





# FRANZ E FOX E LO SPIRITO DEL CARNEVALE

Fiab Verona alla corte del Papà del Gnoco ..... di **Donatella Miotto** e **Luciano Butti**  
foto di **Guido Crivellari**

Il risveglio di questa domenica 10 febbraio è decisamente uggioso. Lasciamo perdere l'idea di una lunga pedalata o di una camminata in montagna. Però possiamo almeno tener fede all'impegno di votare per il carnevale a San Zeno! Se ci andiamo in bici sul lungadige chiuso al traffico (tanto più che oggi è uno dei Mobility Day) potremmo pure assumere la nostra dose minima quotidiana di sport raccomandata dall'Oms. E se poi ci andassimo mascherati con il gruppo degli adibi si potrebbe anche risolleverare l'umore della giornata. Si accende un dibattito interiore e un profondo dialogo di coppia: "Ma dai, io sono una persona seria". "Ma su, è carnevale, che te ne importa?". "Sì, ma un po' mi vergogno, e poi cosa ci mettiamo?". "Troveremo pur qualcosa nello scatolone "travestimenti" delle figlie!" "Vabbè, vediamo...". Saltano fuori un costume da strega e uno da lupo metallaro. Li proviamo, ma non c'è più tempo per le indecisioni, bisogna correre, perché gli adibi sono maledettamente puntuali! Così alle 10 in punto, ansimanti, siamo davanti alla sede. Inizia a piovigginare ma un pazzo con uno scolapasta in testa accompagnato da gentil signora in maschera stile veneziano (entrambi con casacca Fiab d'ordinanza e mega scarpe da clown) stanno già attaccando le vele Fiab alla bici. Dietro c'è Zorro. Alle 10,30 in piazza Bra la pioggia è più forte ma non trattiene altri coraggiosi, tra cui una donna polinesiana, un pierrot rosso e una carcerata con classica divisa a righe, che oggi deve avere avuto un permesso speciale per portare in bici i suoi due bellissimi bambini.

Si parte: giriamo per la città strappando il sorriso dei passanti. In attesa del Suo arrivo ci ripariamo mezz'ora in Arsenale, al Centro del Riuso. E alle 11,30... eccolo, è proprio Lui, e in bici! Non possiamo resistere alla tentazione di farci una serie di foto accanto al Papà del Gnoco anche se possiamo intuire che sia stremato dalle tante uscite (circa 400 quest'anno!) e dalle migliaia

di scatti in posa fra sconosciuti: forse non vedrà l'ora di lasciare forchettone e gnoco in pugno a qualcun altro. Già, ma a chi? Quest'anno la competizione è particolarmente accesa e stampa locale e social ne hanno parlato a lungo: la contesa fra Franz e Fox si è riempita di significati ben più profondi del solito, quasi fosse davvero una battaglia tra difesa della tradizione e tutela dei diritti civili. Non a caso anche noi siamo venuti qui in piazza San Zeno, fra migliaia di veronesi, in una sarabanda di megafoni urlanti "Vota n.1", "Vota n. 2", chioschi di gnocchi e tortellini, musica a tutto volume, consiglieri comunali, maschere e drag queens. Molti dicono di non aver mai visto una tale ressa per le elezioni di Carnevale, e già questa, dirà poi Fox alla stampa, è una vittoria. Il nostro valoroso gruppo si scioglie.

Non resta che mettersi in coda per il fatidico voto. Ma scopriamo increduli che la coda non ha praticamente fine. Quando ne giungiamo a capo, calcoliamo che servirà almeno un'ora e mezza per arrivare alle urne, mentre tra un'ora il seggio chiuderà. Ci arrendiamo e pedaliamo verso casa delusi, ma anche contenti. Non solo per la nostra piccola follia ma anche perché per una volta, in questa Verona troppo spesso lacerata da contrapposizioni violente, non sono volate minacce ma solo coriandoli. Vincerà Franz, ma ha dichiarato che sarebbe contento di avere la collaborazione di Fox. Forse proprio il carnevale di Verona potrebbe dimostrare che tradizione, lotta ai pregiudizi e tutela dei diritti civili possono andare a braccetto. ●



# LIFE SIC2SIC: L'AMBIENTE SI FA STRADA di Annalisa Mancini

Nell'anno nazionale del turismo lento e all'alba dell'annuncio dell'adesione di FIAB alle iniziative ambientaliste di #FridaysforFuture, più che mai puntuale e opportuno è stato il breve seppur interessante workshop che si è tenuto durante la fiera Cosmobike lo scorso 17 febbraio 2019. Nell'area eventi del padiglione 5 di VeronaFiere, Matteo Lener, capoprogetto e ricercatore dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale Ispra, ha illustrato le esperienze raccolte durante il primo anno del progetto "Sic2Sic - In bici attraverso la Rete Natura 2000 italiana". L'iniziativa – finanziata dal programma europeo "LIFE" e realizzata da Ispra con la collaborazione di Ares 2.0, Enne 3 e FIAB – ha tra i suoi obiettivi la valorizzazione di

170 aree protette della Rete Natura 2000 attraverso la creazione di itinerari ciclabili, la promozione di comportamenti ecosostenibili nella fruizione del territorio e la formazione di una cittadinanza attiva nella tutela ambientale. Al momento vede coinvolte 7 regioni italiane, i cui SIC (Siti di Interesse Comunitario) sono stati messi in rete: 100 tappe che toccano più di 200 Comuni per un totale di 6.000 Km. Un viaggio in bicicletta attraverso la biodiversità di quelle zone protette del nostro territorio, che si trovano però nella delicatissima condizione di non rientrare nelle zone a parco e quindi più esposte ai rischi delle attività umane che vi sono consentite. Nel 2018 il progetto ha toccato le regioni Friuli Venezia Giulia, Lazio, Umbria e Sardegna, i cui nuovi percorsi

(con relativa scheda sulle particolarità di flora e fauna) sono già stati pubblicati sul sito [www.lifesic2sic.eu](http://www.lifesic2sic.eu). In ogni percorso vengono verificate la qualità e la complessità del tratto ciclabile, si realizza un piano di learning by cycling sugli aspetti naturalistici e vengono prodotti dati, immagini e materiali video. Ogni settimana sono programmate tappe di 50 km al giorno dal martedì al venerdì, 10-15 km il sabato. Tutti possono partecipare all'incontro settimanale di fine tappa (sabato). Prossime tappe: la Puglia ad aprile, il Piemonte a maggio e, infine, la Sicilia a ottobre. Come hanno fatto intendere Matteo Lener e il direttore di FIAB Francesco Baroncini, il progetto si potrebbe estendere anche ad altre regioni, considerando che ben il 19,3% del territorio italiano rientra nella Rete Natura 2000 (fonte Ispra).

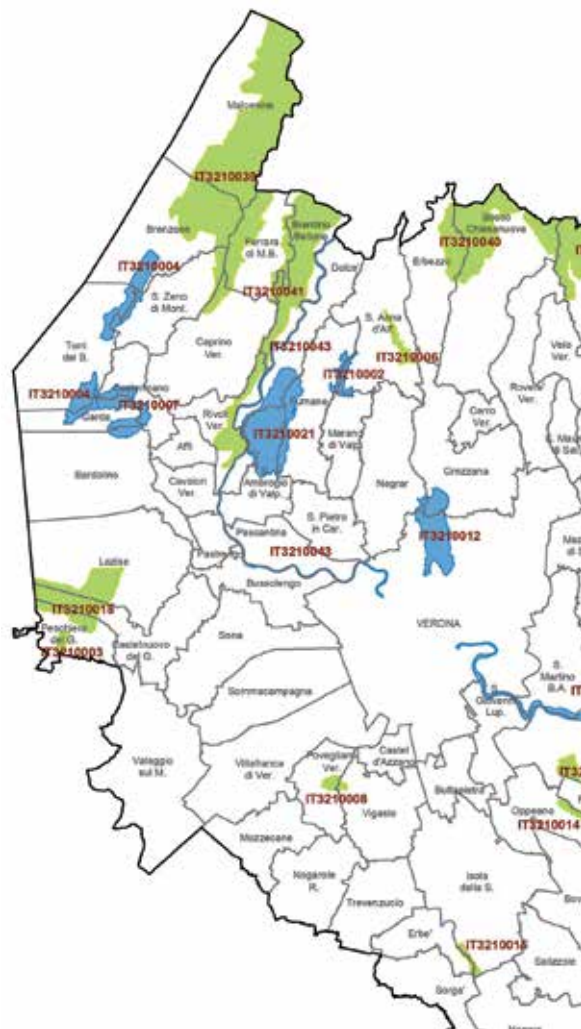


## CHE COS'È UN SIC?

Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. È una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita per garantire il mantenimento degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari attraverso la costituzione di: Siti di Interesse Comunitario (SIC), Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS). Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse; la Direttiva europea "Habitat" intende garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali".

## I SIC IN ITALIA E NEL VENETO

In Italia, i SIC, le ZSC e le ZPS coprono complessivamente circa il 19% del territorio terrestre nazionale e quasi il 4% di quello marino (Fonte: Ministero dell'Ambiente, 2018). In Veneto ci sono complessivamente 128 siti di rete Natura 2000, con 67 ZPS e 102 SIC (Fonte: Regione Veneto, 2014). La superficie complessiva è pari a 414.675 ettari (22,5% del territorio regionale) con l'estensione delle ZPS pari a 359.882 ettari e quella dei SIC a 369.882 ettari. A Verona ci sono 19 SIC, già molto conosciuti agli amanti della natura e della bicicletta: laghetto del Frassino, Monte Luppia, Val dei Mulini, Senge di Marciaga, Fontanili di Povegliano, l'area costiera di Lazise e Castelnuovo del Garda ecc. (Fonte Regione Veneto, 2010).



# COSTERMANO SUL GARDA: LAVORI IN CORSO E UN NUOVO BICIGRILL

di Annalisa Mancini



Crescono le aspettative per gli interventi di mobilità attiva promessi e progettati dall'Amministrazione Comunale di Costermano sul Garda. Le novità dei primi mesi del 2019 riguardano il finanziamento e quindi la prossima realizzazione del secondo e del terzo lotto del percorso ciclabile che collega la frazione di Albaré a quella di Castion (il primo lotto è già esistente): i lavori inizieranno nell'autunno 2019. In fase di conclusione la creazione di percorsi ciclabili in sede propria in località Baesse (la bella zona verde nei pressi del cimitero militare tedesco) all'interno del più ampio progetto del cosiddetto "Parco dell'Amicizia". Inoltre, attualmente in corso i lavori per un tratto ciclabile di 700 metri a Castion, realizzazione che anticipa quella imminente di un altro tratto in

località Campagnola di Castion verso località Bran di Marciaga (finanziamento derivante al 70% dai fondi GAL). La novità più importante è la conclusione dei lavori del nuovo bicigrill di Marciaga, struttura polivalente che rientra nel progetto più articolato denominato "Parco dello Sport": 8.000 mq che comprendono tra l'altro anche un'area verde con piccole e grandi palestre di bouldering. La struttura ricopre una superficie di circa 200 mq distribuiti su un unico piano e verrà utilizzata anche come punto di ristoro per cicloturisti e escursionisti che si godono il percorso sterrato comunale che va verso Campagnola e la Val dei Molini, quello che dal centro di Marciaga porta al Bran allargandosi poi al bellissimo percorso in Val Longa tra Marciaga e Castion. Il bicigrill verrà inaugurato nel mese di aprile 2019. ●



# INTERVISTA ALL'ESPERTO DI E-BIKE

di **Giorgio Migliorini**

Enzo Rossi ha testato 80 modelli di e-bike, sentiamo cosa ci racconta

**P**robabilmente a molti di voi piace la cioccolata e sicuramente alcuni invidiano chi per mestiere o hobby ne fa l'assaggiatore.

Non so se a Enzo Rossi piace la cioccolata, comunque gli piace andare in bicicletta e, poi scopriremo come e perché, è diventato "collaudatore" di bici a pedalata assistita o più sinteticamente e-bike. Potenza della volontà!

Il nostro Enzo è un tecnico progettista di automazione industriale quindi da sempre è abituato a movimentare materiali, ora più piacevolmente si occupa della propria mobilità! Per una coincidenza ha lavorato per molti anni in uno studio tecnico vicinissimo alla sede FIAB e già tanti anni fa utilizzava la bici tradizionale per venire al lavoro da Vigasio o perlomeno lasciava l'auto in periferia e proseguiva poi in bici. Passano gli anni, Enzo non può più guidare l'auto e per non limitare la propria mobilità già nel 2006 comincia ad usare la e-bike. Sul sito FIAB nazionale si forma un forum fra questi precursori. Il gruppo nel tempo si evolve e apre un sito [www.jobike.it](http://www.jobike.it).

I nostri amici dapprima corteggiano le case costruttrici per avere più



*Rilievo sforzo sui pedali*

informazioni, poi succede il contrario: i vari costruttori riconoscendoli come interlocutori affidabili cominciano a chiedere prove e giudizi sia sui loro prodotti in commercio sia sui loro prototipi.

Ecco che oggi sono in sede FIAB Verona a parlare con Enzo di una tecnologia che anche a me è un po' sconosciuta, pur sapendo che prima o poi entrerà nel giro degli utilizzatori.

*Enzo, con parole semplici introducimi all'argomento, raccontami qualcosa*

"In pochi anni vi è stata una notevole evoluzione ed il nostro contributo è stato prezioso. Per esempio i test condotti dai costruttori in laboratorio e

quelli nostri su strada hanno evidenziato differenze nelle prestazioni, il che ha contribuito a migliorare il prodotto. Le grandi novità che hanno permesso questa rapida evoluzione sono state i motori brushless (senza spazzole) e la comparsa di batterie al litio sempre più efficienti."

*Le e-bike costruttivamente sono più o meno tutte simili?*

"No, abbiamo due grandi categorie, quelle con il motore sul mozzo (hub) e quelle con il motore centrale. Il motore sul mozzo rende le prime meccanicamente più efficienti, sono migliori in piano e sulle pendenze inferiori al 10%. Il motore centrale, che ormai è anche il più diffuso, sfrutta meglio il cambio e le rende adatte a pendenze superiori al 20% (a prezzo di efficienza meccanica inferiore di circa il 10%). Quindi nessun dubbio che per le MTB sia preferibile questa seconda soluzione."

*Cosa succede quando schiacci i tasti "economy" "turbo", ecc, ecc.?*

"Si agisce sul voltaggio variando così il numero di giri del motore oppure si agisce sulla corrente con l'effetto di avere come una seconda gamba che si affianca alla nostra spingendo assieme. Attualmente le centraline sono sempre più sofisticate e l'elettronica gestisce sempre meglio l'assistenza del motore rilevando sia la spinta muscolare sui pedali che la velocità di rotazione dei



*Gita a Peschiera*

pedali stessi e quindi l'effetto che si ottiene è una combinazione di vari fattori.

Una buona raccomandazione per ottimizzare il funzionamento del motore-batteria è quella di pedalare con rapporti leggeri: se i pedali girano sugli 80 giri al minuto il motore ruota a circa 250 giri/minuto e questo ne ottimizza il rendimento, cioè disperde meno energia in calore e quindi consuma meno.”

*E l'affidabilità?*

“In 11 anni ho testato circa 80 e-bike di tanti tipi e modelli con motori di produzione nazionale e/o di importazione, devo dire che ormai sono tutte affidabili, italiane e non. Gli unici problemi delle e-bike nascono ogni tanto dalla elettronica e purtroppo in questo caso bisogna ricorrere alla rete di assistenza per cui potrebbero volerci anche venti giorni per riavere la bici, ma sono casi rari.”

*Come la mettiamo con le batterie?*

“Guarda, i progressi sono stati incredibili però bisogna avere alcune accortezze: cercare di non scaricarle mai sotto il 20% ed essere consapevoli che dopo 4 anni circa si degradano di un buon 30%. Ho stimato che con una batteria si possano fare circa 20.000 km che in bici non sono proprio pochi! E' anche importante in caso di non utilizzo per lungo periodo conservare la batteria al litio carica al 50% circa in luogo fresco e non umido. Alcuni miei amici la tengono in un sacchetto di plastica nel frigorifero sopra i 5°C”

*Molti costruttori promettono 100 e oltre km di autonomia, sembra incredibile!*

“Bisogna interpretare bene questi numeri che si riferiscono di solito al livello di assistenza minimo. Comunque su un percorso piano senza tante ripartenze e con il minimo livello di assistenza sono assolutamente veritieri.

*In genere quanto tempo impieghi per fare un test?*

“In questi anni ho messo a punto degli schemi con varie prove, per esempio verifico la partenza in salita al 20% e oltre. Visto che abito a Vigasio devo sfruttare le rampe dei garage! Poi per vedere il comportamento in salita con la e-bike posso ancora permettermi di andare senza troppa fatica a



**Prova frenata acrobatica**



**Test sul 27% di salita**

Boscovichianuova, cosa che facevo da ragazzo sfruttando solo i miei muscoli. Generalmente impiego circa 10 giorni per una prova completa. In un anno faccio circa 10.000 km con la mia e-bike e con quelle per i test; per non perdere l'abitudine ne faccio anche un migliaio con la bici normale.

*Concludendo, quali consigli per gli acquisti?*

“Con la e-bike si apre un mondo nuovo che nelle tipologie di bici sostanzialmente riproduce quello esistente. Bisogna vedere che utilizzo ne farai. Per esempio la e-bike sarà utilissima per chi si reca al lavoro e non vuole arrivare sudato, in questo caso basta un modello tipo citybike non molto costoso. Così lasci a casa l'auto e lo scooter. Oppure per i pendolari che usano anche mezzi pubblici

ecco le e-bike pieghevoli non troppo pesanti da sollevare. Per i cicloturisti meglio una trekking di buon livello così nonostante il peso dei bagagli potranno affrontare viaggi anche impegnativi senza grandi sforzi, e così via. Comunque le tecnologie ora sono molto affinate e credo che in un futuro a breve non ci saranno grandi novità.”

Mentre discorriamo mi accorgo che sono passate le 16.30, è ora che Enzo torni a casa prima del buio.

*Quanto ci metti da casa tua a Vigasio alla sede FIAB?*

“In 40 minuti con la mia e-bike pieghevole sono a casa senza fatica!” Ecco qua, è finita la nostra conversazione. Mi auguro che dopo aver letto questo articolo la maggior parte di voi abbia le idee più chiare sulle e-bike! ●



**In gita sul Mincio**

# BICI, PRIMO AMORE CHE DURA UNA VITA di Francesca Gonzato

intervista a Simonetta Bettio

*La bicicletta occupa un ruolo significativo nella vita di tutti noi lettori di Ruotalibera: ci accompagna fedelmente nei quotidiani spostamenti cittadini, magari ci piace inforcarla per rilassarci nel weekend, a volte forse la scegliamo come compagna nei nostri viaggi. Ma per alcune persone che operano nel nostro territorio la bici è diventata qualcosa di più, una sfida imprenditoriale, e ci è parso interessante dare ad esse la parola per scoprire come siano riuscite a fare di una passione il loro lavoro. Ecco la prima intervista, ne seguiranno altre.*

**D**a quando ami la bici? Da ragazza, dopo un breve periodo di uso del motorino dai 14 ai 16 anni, ho lasciato i mezzi a motore e ho scelto la bici. Da allora l'ho sempre usata per gli spostamenti urbani e l'ho considerata un bellissimo mezzo per fare i viaggi; i fine settimana, invece, preferivo dedicarli all'altra mia grande passione, la montagna. Poi è venuta la svolta della mia vita lavorativa e anche sociale. Ho deciso di partire con l'avventura di aprire un'attività di viaggi in bicicletta e sono diventata un tour operator specializzato nel cicloturismo. Da quel momento la bicicletta mi ha assorbito interamente e anche i fine settimana e tutti i momenti liberi sono stati finalizzati ad utilizzarla sia per allenarmi sia per conoscere il territorio vicino e lontano. Piano piano ho esplorato il Veronese e il Triveneto e ora credo di conoscere bene, quasi palmo a palmo, tutta la nostra zona.

**Perché la ami?**

Amo la bicicletta perché mi dà una sensazione di libertà; solo con la bici (o a piedi, ma è difficile per le lunghe

distanze e per le strade asfaltate) si riesce a esplorare e godere il territorio in modo completo. È un tuffo nella natura che rigenera. Inoltre mi piacciono molto anche lo sforzo, la fatica e la soddisfazione che provo quando raggiungo la meta.

**Quando sei entrata in FIAB?**

A Verona la Fiab è nata negli anni ottanta, eravamo tutti giovani ambientalisti; sono stata iscritta per vari anni non in modo continuativo. Come famiglia siamo anche stati premiati dall'associazione perché portavamo i figli all'asilo nido e alla scuola materna in bicicletta.

Dal 2003 al 2008 (dai 45 ai 50 anni) sono stata socia attiva nella Fiab di Verona e ho organizzato escursioni e ciclovacanze. È stata anche questa bella esperienza che mi ha spinto alla sfida di mettere la bici al centro della mia attività professionale. Sono tuttora iscritta.

**Ritieni che FIAB svolga un ruolo significativo nel panorama ambientalistico italiano?**

Sì, penso che la Fiab svolga un ruolo molto importante, direi fondamentale, sia per promuovere la mobilità sostenibile in ambito urbano sia per

promuovere il cicloturismo come forma di turismo alternativo e non impattante sull'ambiente. A volte però mi sono trovata in disaccordo con alcune scelte politiche di Fiab. Porto l'esempio della nostra regione, il Veneto, in cui l'Assessorato Lavori Pubblici, Infrastrutture e Trasporti ha chiesto la collaborazione di Fiab per progettare una rete cicloturistica regionale. A mio parere la scelta di collaborare alla redazione di una guida dei percorsi e alla posa della relativa segnaletica prima che fossero realizzate le infrastrutture necessarie a rendere tali percorsi sicuri e completi è stata inopportuna. La conseguenza è che oggi il Veneto vanta sulla carta di possedere una rete di percorsi cicloturistici regionali che nella realtà non esiste, se non parzialmente: invece di realizzare un po' alla volta le infrastrutture, si è preferito tracciare e tabellare tutto, anche quello che non c'è.

**Quando e come la bicicletta è diventata il tuo "mestiere"?**

Ad un certo punto della mia vita cercavo maggiori soddisfazioni nell'attività lavorativa. I viaggi in bicicletta mi sono sempre piaciuti, mi piace organizzare e esplorare, mi piace stare con la gente. Avevo provato a organizzare e condurre dei viaggi per la Fiab di Verona ed era stata una bella esperienza. Ho pensato di dedicarmi a questo. In realtà è stato molto, ma molto più duro di quanto avessi previsto, comunque la mia resistenza e perseveranza hanno avuto la meglio. Adesso siamo in fase di crescita e spero che l'attività decolli bene, anche perché vorrei lasciare spazio ai giovani che in questi anni ho formato e che amano questo lavoro.

**Quali esperienze hai fatto in questi anni?**



Ho messo a punto e organizzato molti viaggi in Italia e in Europa, ho fatto molte esplorazioni. Ho accompagnato tantissimi gruppi, ho conosciuto tanta gente. Questo aspetto del lavoro è molto bello, mi ha permesso di interessare nuovi rapporti e nuove amicizie. Ho imparato un sacco di cose riguardanti tutti gli aspetti dell'organizzazione dei viaggi, i mercati turistici e l'evoluzione del mondo turistico. Ho anche dovuto confrontarmi con le conseguenze della grande crisi economica.

*Come è orientata oggi la tua attività?*

Dopo vari anni dedicati solo al mercato italiano, cioè ai clienti italiani, ci stiamo orientando sempre più sul mercato estero. Offriamo sia tour brevi, di poche ore, attorno a Verona, sia viaggi preferibilmente circoscritti nel territorio veneto o comunque vicino. Da pochi mesi abbiamo aperto la nostra nuova sede e abbiamo intenzione di spingere molto anche sul noleggio biciclette, rivolto sia ai veronesi sia ai turisti. Abbiamo circa 60 biciclette da cicloturismo, 25 biciclette a pedalata assistita, 6 Gravel; metà di esse sono nuove e tutte sono di ottimo livello, perché da sempre ci interessa la qualità, che è il nostro obiettivo sia per i viaggi che per i mezzi. Pensiamo che il servizio di noleggio delle biciclette possa essere molto interessante anche per i nostri concittadini. Per esempio dà l'opportunità di provare una bicicletta a pedalata assistita per un'escursione o per un viaggio senza essere costretti ad acquistarla. ●



**INFO**

Se vuoi saperne di più: [www.simonettabiketours.it](http://www.simonettabiketours.it)

Se vuoi contattare Simonetta: [info@simonettabiketours.it](mailto:info@simonettabiketours.it) – tel: 045 2226529

Se vuoi noleggiare una bici: via Madonna del Terraglio, 5 37129 Verona

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

<b>Cierre Grafica</b>	<b>Cierre Edizioni</b>
tel. 045 8580900 - fax 045 8580907 <a href="mailto:grafica@cierrenet.it">grafica@cierrenet.it</a>	tel. 045 8581572 - fax 045 8589883 <a href="mailto:edizioni@cierrenet.it">edizioni@cierrenet.it</a>

**Cierrevecchi distribuzioni editoriali**

tel. 049 8840299 r.a. - fax 049 8840277  
[distribuzione@cierrenet.it](mailto:distribuzione@cierrenet.it)

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

# IL FAR-WEST DELLA ZAI ..... di Michele Marcolongo

## Mettere in sicurezza l'attraversamento di Via Pasteur

**L**a Zai storica si conferma una frontiera dura da conquistare alla bicicletta e, più in generale, alla sicurezza della circolazione. L'ultimo allarme arriva da Francesco Ballestriero, ciclista urbano, socio Fiab e dipendente Glaxo Smith Kline. Dopo aver rischiato per ben tre volte nel giro di pochi mesi di venire investito sulle strisce pedonali di via Pasteur sul tragitto casa-lavoro, ha deciso di denunciare pubblicamente una situazione ormai non più sostenibile.

“Il passaggio pedonale, all’angolo di via Spallanzani, di fronte a Brugi, è utilizzato da numerosi dipendenti delle aziende che si trovano in quella zona: solo GSK, Brugi, Aptuit e Arduini contano più di 1000 dipendenti” racconta. “Personalmente lo affronto quotidianamente con la bici a mano. Si tratta tuttavia di un punto molto pericoloso perché le macchine, invogliate dalle due corsie e dal lungo rettilineo a disposizione, tendono a correre eccessivamente e non si rendono conto dei pedoni che impegnano le strisce. In due occasioni (l’ultima lo scorso novembre) ho rischiato di essere investito e un terzo



caso accaduto lo scorso 9 febbraio si è concluso con un tamponamento che ha coinvolto due macchine e tre persone tra conducenti e passeggeri. Una macchina è stata distrutta e una persona ha riportato seri traumi al collo. Solo per caso non sono stato fatalmente coinvolto”.

“E’ stato allora – prosegue – che ho deciso di contattare Fiab Verona, a cui io e la mia famiglia siamo iscritti dal 2014. Su suggerimento dell’associazione, anche a nome di un gruppo di colleghi, ho dunque presentato una nuova segnalazione all’ufficio competente del Comune, interessando allo stesso tempo la stampa locale”.

Non è la prima volta, infatti, che la questione arriva sul tavolo del Comune: la situazione di pericolo è già stata segnalata in passato attraverso il responsabile della Sicurezza della Glaxo Smith Kline ma, per quanto è dato sapere, l’iniziativa non ha sortito alcun effetto, ragion per cui si è passati ad inoltrare un sollecito con la nuova amministrazione.

“Dalla precedente amministrazione non era arrivata alcuna soluzione. E intanto – vuoi per l’aumento del traffico, vuoi perché le persone hanno cominciato ad usare di più la bicicletta – la situazione è peggiorata” conferma Ballestriero. Che aggiunge: “Considerando l’alto utilizzo delle strisce da parte dei pedoni, e che negli ultimi periodi solo io ho rischiato due incidenti gravi, è molto probabile che prima o poi qualcuno venga coinvolto pesantemente o fatalmente”. Migliaia di lavoratori, un sito produttivo importante, per cui la città aveva penato nel recente passato, un sistema della mobilità urbana da trasformare: tutto suggerisce che questa situazione sarà un banco di prova anche per il nuovo Pums (Piano della mobilità urbana). Intanto però urgono soluzioni: “Nell’immediato basterebbe un semplice semaforo a chiamata, meglio se abbinato con un’isola pedonale. Un intervento semplice che favorirebbe la sicurezza di tanti lavoratori” conclude Ballestriero.







# Zucchero? Meglio di no .....

di Paolo Pigozzi

Quelle che derivano dallo zucchero dovrebbero rappresentare al massimo il 10% delle calorie totali assunte nel corso della giornata (qualche anno fa l'OMS, facendo inalberare anche l'allora ministra Lorenzin, aveva proposto di portare questa quantità al 5%). Questo limite è proposto unanimemente dalla scienza in tutto il mondo, con l'obiettivo di ridurre il rischio per molte patologie come l'obesità, il diabete, le malattie cardiovascolari, diversi tumori, ecc. Una indicazione che vale anche per chi fa attività sportiva aerobica a bassa o media intensità come i cicloturisti. I quali hanno bisogno, durante la pedalata, che la loro glicemia rimanga tendenzialmente stabile, mentre il consumo di zucchero produce innalzamenti repentini e esagerati del livello di glucosio nel sangue, ai quali segue presto una condizione di ipoglicemia, accompagnata da sensazione di affaticamento e mancanza di lucidità. Diversi studi testimoniano che il consumo di zucchero va di pari passo con l'acquisto di alimenti "processati" (cioè preparati con un processo tecnologico-industriale come barrette, snack confezionati, biscotti, bibite, caramelle, dessert), che ne contengono in abbondanza. Meglio darci un taglio netto e, anche nella preparazione del viatico per la giornata in bici, optare per preparazioni più semplici e casalinghe.

## Biscotti "no zucchero" (e buonissimi lo stesso)

### INGREDIENTI

uvetta	1 tazza
albicocche secche a pezzetti	10
semi di zucca tostati	1 tazza
mela grattugiata finemente	1 tazza
farina integrale di avena o di farro	1 tazza
mandorle tritate	½ tazza
pinoli	½ tazza
olio extra vergine d'oliva	3 cucchiari
succo di mela	1 tazza
lievito istantaneo per dolci	1 cucchiaino
sale	un pizzico



### PREPARAZIONE

Mettete a bagno per qualche ora l'uvetta e le albicocche secche nel succo di mela. Scaldate il forno a 180 °C. Riunite tutti gli ingredienti in una grossa ciotola e impastateli bene (aiutatevi pure con le mani). Quando l'impasto è omogeneo, distribuitelo a cucchiari su una piastra rivestita di carta da forno. Fate cuocere per 15-20 minuti. Da consumare il giorno dopo.

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

di **Luigia Pignatti**

**S**periamo che vi siate divertiti a provare ad andare in centro storico a Verona per svelare gli enigmi e risolvere i giochi della scorsa volta! Con la primavera ecco che arriva il *Terzo Ingrediente della Mobilità sostenibile* da scoprire con le prove della Caccia in Bici dello scorso settembre.

Gli organizzatori del Tocati ci han già fatto sapere che la data della Caccia al Tesoro in Bici per quest'anno sarà **venerdì 13 settembre**: ci stiamo già organizzando perché sia travolgente come sempre! Quindi continuate ad allenarvi con questi enigmi per esser pronti per quella mitica serata. *Buon divertimento!*

Il Terzo Ingrediente è una parola di 11 lettere che dovrete comporre mescolando i 2 pezzi di parole che risultano dalla risoluzione dei giochi che seguono. La terza parte della parola ve la lasciamo intuire ma la indovinerete facilmente.

**1.** Per scoprire un pezzo della parola che definisce il Terzo Ingrediente dovrete girare per l'affascinante centro storico di Verona e rispondere alle 4 domande che sono qui sotto riportate. Ad ogni numero farete corrispondere la relativa lettera dell'alfabeto e avrete una parte della parola che forma il Terzo Ingrediente.

- LETTERA N. 1: \_\_\_\_ Corrisponde al numero di pietre bianche che formano l'arco del civico 2A di via A. Verità;
- LETTERA N. 2: \_\_\_\_ Togliete una unità al numero di pietre bianche che formano l'arco al civico 17 di vicolo Raggiri;
- LETTERA N. 3: \_\_\_\_ Togliete cinque unità al numero di finestre della casa (piena di finestre) di fianco all'antico edificio (ora di un bel giallo) merlato e con l'orologio che era il Monte di Pietà nella bellissima Piazzetta Monte;
- LETTERA N. 4: \_\_\_\_ Sottraete 5 unità dal numero delle vetrate poste sull'alta e nuda parete compresa tra i due mascheroni di pietra nella via di fianco alla Sinagoga (lato est);

Scrivete qui la soluzione che è uno dei 3 pezzi della parola del Terzo Ingrediente:    \_ \_ \_ \_

**1.** Risolvete il facile REBUS per scoprire un altro pezzo dei 3 che compongono la parola che definisce il Terzo Ingrediente della Mobilità sostenibile:

REBUS (7,5,6)



\_\_\_\_ □ □ □ \_\_\_\_\_

Le tre lettere nei tre quadrati sono il secondo pezzo della parola che forma il Terzo Ingrediente!

**Ora ordinate insieme i 2 pezzi di parola trovati, aggiungete il terzo (di 4 lettere) che intuirete sicuramente in modo che formino una parola sensata e avrete trovato il Terzo Ingrediente:**

\_\_\_\_\_

Ecco le soluzioni dello scorso numero. SOLUZIONE N.1: in vicolo Brusco, "SPERI E' LA PAROLA". SOLUZIONE N.2: in Via Emiliei, "ZIONE".  
SOLUZIONE N.3: "MENTA". Il Secondo Ingrediente è perciò: SPERIMENTAZIONE.  
Soluzione Giochi cerchietti: 1. Vivibilità 2. Filovia o Tramvia 3. Rotonda 4. Caffèina 5. Metropolitaniana.  
Soluzioni di questo numero: sul prossimo Ruotalibera! Se però volete sapere subito se avete fatto giusto scrivete all'indirizzo: [luigiapignatti@virgilio.it](mailto:luigiapignatti@virgilio.it)



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](http://bisi-go.jimdo.com)

## Orgoglio pieghevole

Mi capita sempre quando vedo Peter Sagan impennare sul traguardo.

Un brivido, lungo la schiena, che mi fa sentire vivo, che mi fa tornare con la memoria, al secolo scorso, nelle terre dove sono nato e cresciuto in cui la bicicletta ci ha accompagnati in tutti i nostri spostamenti quotidiani.

In casa mia le biciclette non bastavano mai, i copertoni erano lisi e sempre caldi, perché tranne piccole soste, erano sempre in movimento.

Quando la mattina uscivo per andare a scuola, trovavo la bicicletta di uno dei miei genitori appoggiata al muro, segno che erano tornati dal turno di notte in fabbrica.

Affacciandomi sull'uscio, nell'aria fresca della prima mattina, speravo sempre di trovare la Graziella di mia mamma, quella pieghevole rappresentava il riscatto a tutte le mie frustrazioni giovanili: al fatto di essere vestito con abiti smessi da altri divenuti grandi prima di me, ad avere una cartella sdruccita e sbiadita rammendata alla buona come i miei calzini, nascosti in scarpe dalle suole lisce.

Al tempo, per andare a scuola, percorrevo un lungo viale punteggiato da semafori, popolato da macchine dagli scarichi fumanti: mi ci infilavo in mezzo e facevo lo slalom tra quelle scatolette di latta dai colori improbabili.

Quelli fighi, che andavano a scuola con la fetta di polenta, il pulmino giallo, mi facevano le linguacce ed il gesto dell'ombrello dal finestrino quando mi vedevano passare...

La mia rivincita su di loro era rappresentata da un moto di orgoglio che oggi non riesco più a ripetere: quando scattava il verde al semaforo, li sorpassavo, impennando quell'improbabile destriero a pedali, con lo stesso sguardo beffardo dell'ex campione del mondo, percorso da un brivido di adrenalina che mi faceva sentire un dio in terra.

*Andrea Bisighin*

Quando si lascia il campo delle riparazioni o regolazioni ordinarie e ci si addentra in quello di interventi più tecnici si può rimanere scoraggiati dal costo "importante" delle attrezzature necessarie.

Nonostante l'e-shopping permetta di risparmiare il consiglio è di scegliere attrezzi di qualità che garantiscono una durata maggiore ed un'esecuzione del lavoro con meno sorprese: un attrezzo economico è più incline a rovinarsi dopo pochi utilizzi ed a lasciarci a piedi nel mezzo di un lavoro.

Nel negozio di fiducia non solo si possono toccare con mano gli attrezzi valutandone materiali e finiture ma si ricevono anche utili consigli su come utilizzarli.

In alcuni casi però, con un po' di inventiva ed abilità, si possono autocostruire degli attrezzi che svolgano la medesima funzione di quelli acquistati.

Ecco alcuni esempi di cosa ci siamo fabbricati in Ciclofficina...



## SFERE MOZZI E MOVIMENTO CENTRALE:

il posizionamento è reso più agevole dall'utilizzo di un tappo di penna a sfera



## MONTAGGIO CATENA:

quando si devono riunire gli estremi di una catena smagliata ci si può aiutare con un semplice gancio in filo di ferro



GANCIO DI ACQUISTO



## PULIZIA CATENA:

Una spazzola sagomata viene sostituita da due spazzolini vecchi

SPAZZOLA DI ACQUISTO



## CONTRO-GHIERA MOVIMENTO CENTRALE:

la chiave a settori specifica è sostituibile da una pinza a cui sono stati molati i becchi



## MOVIMENTO CENTRALE, LATO CARTER:

un bullone robusto con una saldatura, permette di aggrapparsi alla calotta fissa, svitarla ed avvitarla.



CHIAVE DI ACQUISTO

SALDATURA





### DIMA PER CENTRATURA RUOTE:

Un vecchio telaio ed un po' di manualità...



DIMA DI ACQUISTO



### ESTRATTORE PER CUSCINETTI SERIE STERZO:

Un tubo in rame del giusto diametro, con quattro intagli.

SPINTORE DI ACQUISTO



### PULIZIA LIMA:

Un tubo di rame appiattito alle estremità

SPAZZOLA DI ACQUISTO



### RADDRIZZATORE CORONE:

Anche qui con un po' di fantasia e di manualità...



UTENSILE DI ACQUISTO



## Consigli del Nonno



Un attrezzo semplice che però toglie di impiccio in molte situazioni (come liberare un foro ostruito dallo sporco, recuperare un cavo da dentro il telaio, etc) si può realizzare da un vecchio raggio rotto.



# LE TERRE DEI DRAGHI (QUELLI FINTI E QUELLI VERI)..... di Bepo Merlin

Le terre dei draghi” allude a due leggende, completamente inventate, che uniscono Cracovia, la città polacca dalla quale abbiamo iniziato a pedalare, e Brno, la meta finale in Repubblica Ceca.

I draghi veri, quelli cattivi, invece li abbiamo incontrati visitando i campi di concentramento e di sterminio di Auschwitz e Birkenau e il carcere dello Spielberg, sulla collina di Brno.

È dura arrivare a Cracovia in pullman con carrello al seguito, viaggiando di notte, ma con un autista come Paolo, sempre sorridente e disponibile, e grazie alle opportune soste si supera brillantemente questo primo scoglio.

Cracovia è bella, si sapeva, ma l'impatto diretto è superiore ad ogni aspettativa.

Peccato aver avuto così poco tempo da dedicarle. Da grande dovrò tornarci.

Che sia stata l'antica capitale della Polonia non si fatica a capirlo. Dalla zona più antica del castello alla

spettacolare piazza centrale, passando per scenografiche vie e piazze minori, la città si rivela all'altezza delle principali mete turistiche europee. Si aggiunga che è ancor oggi la capitale culturale della Polonia, che è pulitissima, che il centro storico è attorniato da una fascia verde continua (e ciclabile) che lo difende dall'assalto del traffico e che è stata la sede vescovile di Papa Wojtyła e si capirà perché è la città più turistica dell'intera Polonia.

Ma il valore aggiunto deriva dal fatto che, contrariamente a Varsavia e a tante altre città dell'Europa centrale, Cracovia non ha subito alcun bombardamento durante la seconda guerra mondiale.

Si lascia Cracovia a malincuore e si segue la pista ciclabile per Auschwitz. Avete inteso bene: pista ciclabile, lunga, ben tenuta e affollata pista ciclabile che affianca per buoni tratti la Vistola. Usciti da Cracovia è difficile trovare centri abitati di qualche entità, soprattutto è difficile trovare servizi

per ciclisti assetati e affamati, ma ce la facciamo.

Arriviamo ad Auschwitz dove, a dispetto del nome e della nomea della città, troviamo un'ottima sistemazione. Il giorno seguente un gruppo sceglie di visitare i campi di sterminio, un altro, dopo una commemorazione rituale agli ingressi dei due campi, decide di proseguire in bicicletta per Cieszyn, città di frontiera con la Repubblica Ceca.

La giornata si snoda tra laghi, boschi e paesini, a parte la sosta pranzo in una cittadina dal nome impronunciabile, quasi totalmente in ciclabile, anche se a tratti il fondo di lastroni di cemento mal connessi mette a dura prova il nostro fondo schiena. La salitina finale è il preludio a quanto ci attende in Repubblica Ceca.

Il confine tra le due Repubbliche è costituito da un fiume e proprio sul ponte un tempo c'erano le due dogane. In realtà Cieszyn era un'unica città a cavallo del fiume, divisa nella prima





metà del novecento tra le due nazioni. Oggi la parte ceca si chiama Český Těšín. Per fortuna, con l'avvento dell'Europa Unita, non esiste praticamente più alcuna barriera. Finché dura. Le tre tappe in Repubblica Ceca sono più toste, fatte di saliscendi continui con

qualche rampa impegnativa. Il pullman al seguito da un valido supporto a chi (temporaneamente...) si trova in difficoltà. Ma il percorso è interessante sia per il paesaggio attraversato, che per le città visitate.

Siamo nel cuore dell'Europa medievale e moderna, per un periodo anche sede dell'Imperatore del Sacro Romano Impero e le città lo stanno a dimostrare.

La prima tappa ceca si conclude a Kopřivnice, la città industriale sede della fabbrica di auto e automezzi pesanti Tatra e luogo natale del famoso mezzofondista Emil Zatopek. Ma prima passiamo dalla "doppia" città di Frýdek-Místek e da Příbor, in tedesco Freiberg, città natale di Sigmund Freud, di cui visitiamo la casa museo. Innumerevoli discese (!?! ) e un bel tratto della famosa pista ciclabile lungo la Bečva ci portano, attraverso cittadine e piazze godibilissime, a Olomouc, prima, e infine a Brno.

Oltre alle bellezze architettoniche e artistiche, queste città sono importantissime per la storia della Repubblica Ceca e dell'Europa intera, di cui Boemia e Moravia, a cavallo tra il Medio Evo e l'età moderna, furono il centro politico. Qui partirono anche le prime riforme protestanti, con gli hussiti, i seguaci di Jan Huss (Giovanni Oca...). Olomouc, fondata dai Romani ma sviluppata dopo il mille, fu importante capitale della



Moravia e centro religioso. Oggi è la città universitaria Ceca per eccellenza. Patrimonio dell'Unesco, deve la sua notorietà alle sue deliziose piazze barocche e alla celeberrima colonna della Trinità.

Brno è la capitale riconosciuta della Moravia e rivaleggia con Praga per importanza politica e storica. Interessante da visitare il museo di Mendel, presso l'abbazia agostiniana di San Tommaso, dedicato agli esperimenti del frate biologo che rivoluzionarono la genetica.

Ma Brno è conosciuta dagli italiani per altri motivi. La maggior parte l'associa al circuito motociclistico internazionale, ma non sono pochi, noi tra questi, che ricordano anche lo Spielberg, la famosa fortezza in cui furono rinchiusi numerosi patrioti italiani, tra cui Silvio Pellico, che qui scrisse "Le mie prigionie".

Anche se la vacanza è stata piacevolissima (nonostante le troppe discese...), non abbiamo dimenticato il motivo che ci ha portati a pedalare tra questi due territori europei, cioè il ricordo dei tanti martiri, da Auschwitz a Brno, passando per il campo di battaglia di Austerlitz. Per meditare sulle conseguenze tragiche che accadono inevitabilmente quando l'Europa si divide, anziché unirsi sempre di più. ●



*Brno, mappa della città*

**La domanda: "Ditemi, dov'era Dio, ad Auschwitz?"**

**La risposta: "E l'uomo, dov'era?" (William Clark Styron)**

*di Stefano Cieno*

Lunedì 9 Luglio 2018. La ciclo-vacanza di quest'anno, nei territori di Polonia e Repubblica Ceca, ci ha fatto vivere un profondo momento di raccoglimento durante la visita ad Auschwitz-Birkenau, il più grande campo di concentramento nazista.

Non è facile ma è sicuramente doveroso parlarne. Costruito per sterminare gli ebrei, vi morirono anche soldati fatti prigionieri, zingari, avversari politici... All'ingresso svetta ancora sinistra la famosa scritta: "Il lavoro rende liberi": una beffa che i nazisti riservavano a chi entrava non certo per lavorare ma per morire asfissiato da gas mortali o dopo indicibili sofferenze. Tra questi edifici, tra le baracche circondate da filo spinato regna ancor oggi un'atmosfera irreale, angosciante: come è stato possibile concepire di eliminare, letteralmente, un milione e mezzo di esseri umani in nome della cosiddetta "Soluzione Finale della questione ebraica"?

La guida ci accompagna attraverso un percorso della memoria fatto di atrocità: prigionie in cui in meno di un metro quadrato venivano chiuse quattro persone, teche con montagne di capelli usati per la tessitura, scarpe a migliaia, cumuli di valigie di cartone, pettini, occhiali... Tutti oggetti inerti, inanimati che urlano al mondo di aver fatto parte della vita personale di donne, uomini e bambini veri. Una mostruosità quotidiana fatta di fame, torture, lavoro forzato, malattie, camere a gas... per lasciare poi il posto al nulla, all'assenza, alla scomparsa di un'umanità bruciata nei forni crematori e che ci viene spontaneo cercare dietro qualche nuvola in questo cielo che rimane di un azzurro disarmante. L'emozione è forte, ogni tanto ci guardiamo tra compagni di viaggio, in silenzio, parlare cosa servirebbe? i sentimenti sono gli stessi. E pensare che oggi c'è chi nega che tutto questo sia accaduto: dovrebbe spiegarci dove sono tutti quelli che non sono mai ritornati. Bisogna venire ad Auschwitz per vedere, ascoltare, pensare. E per capire, fino in fondo, l'orrore che l'umanità può toccare, anche se la storia sembra non essere maestra. Questo luogo, come ha definito la nostra guida, è il più grande cimitero del mondo. Con una particolarità evidente: non esistono tombe su cui pregare o corpi sepolti sui quali piangere o lasciare un fiore. Ogni anno, il 27 gennaio, in memoria di quel giorno del 1945 in cui l'Armata Rossa aprì i cancelli, si svolge una cerimonia per riflettere, per non dimenticare le vittime innocenti e per far sì che tutto questo non si ripeta.

Un impegno che sentiamo forte, mentre riprendiamo a pedalare, lenti, tra cittadine pittoresche e immersi nella bellezza della campagna polacca carica di frutta e di colori.



*Ingresso di Birkenau*



# MADONNA DELLA CORONA

Tre sbarbatelli in bici ..... di **Andrea Sivero**



« Chi conosce il santuario della Madonna della Corona? »

Se rivolgersi questa domanda ai soci FIAB di Verona vedrei sicuramente alzarsi la totalità delle mani. Se poi domandassi:

« Chi ha raggiunto il santuario in bicicletta? »

Vedrei qualche mano, precedentemente alzata, tornare ad abbassarsi. La distanza da Verona e la salita sono di tutto rispetto è l'impresa non è alla portata della totalità delle persone.

Qualcuno di sicuro farà presente di aver raggiunto a piedi il santuario durante una camminata notturna. È un classico dalle nostre parti!

Ma se la domanda fosse: « Chi è andato alla Madonna della Corona in bicicletta ma a piedi? »

credo che molti comincerebbero a chiedersi il significato di questa domanda. Come si fa ad andare in bicicletta ma a piedi? Sinceramente a quel tempo non lo sapevo nemmeno io, poi l'ho sperimentato personalmente.

Andiamo con ordine. Eravamo in tre – i soliti tre del giro del lago – Raffaello, Paolo e il sottoscritto. Reduci da una avventura come il tour del Garda ci potevamo accontentare di una semplice pedalata nei dintorni di Verona? Certo che no! Dovevamo pensare ad una impresa che scaldasse i nostri cuori e mettesse alla prova la nostra esuberanza giovanile! Più che altro erano anni in cui l'estate te la dovevi organizzare da solo: non c'erano

attività pianificate che ti occupassero tutto il giorno mentre i genitori erano al lavoro. E cosa c'è di meglio che pensare di salire alla Madonna della Corona da Brentino lungo il sentiero – detto dei pellegrini – che si inerpica per la montagna e portarsi appresso la bici? Detto fatto abbiamo predisposto la fase organizzativa e ci siamo preparati a partire dopo aver definito un piano di massima sull'itinerario da percorrere. Inutile dire che il GPS non esisteva (se fosse esistito sarebbe sicuramente stato l'acronimo di un Gruppo di Pedalatori Sportivi), e le maps che avevamo a disposizione erano quelle cartacee con l'indicazione delle strade ma non dei sentieri. Eppure nonostante queste enormi difficoltà (!!) siamo riusciti ad orientarci senza alcun problema fino alla meta e, pensate! pensate!, anche al ritorno. Non so se oggi i nostri figli quattordicenni (sarebbe più corretto dire nipoti) sempre disposti a navigazioni virtuali saprebbero fare di meglio, ma questo è un discorso da non approfondire per non sembrare vecchi e brontoloni.

A bordo delle nostre possenti bici – soprattutto riguardo al peso – io e Raffaello siamo partiti da Verona, mentre Paolo ci aspettava a Parona. Questa volta le biciclette erano debitamente equipaggiate di pompa e materiale per eventuali riparazioni; eventus docet (l'esperienza insegna)! Abbiamo percorso la statale del Brennero fino a Peri, attraversato il ponte sull'Adige e raggiunto Brentino.

E qui ci è apparso in tutta la sua maestosità l'imbocco del sentiero che porta alla Madonna della Corona. Il primissimo tratto era rappresentato da larghi scalini in pietra che però ci permettevano di salire spingendo la bici a lato della scalinata. Più avanti il percorso si inoltrava nel bosco e diventava sassoso e disagiata. Dopo vari tornanti il sentiero puntava decisamente verso l'interno del vajo. Diciamo la verità: nessuno sapeva esattamente cosa ci aspettava, ma in cuor nostro speravamo che la fatica potesse essere contenuta. Invece i sentieri di montagna hanno tanti brutti difetti: sono irregolari, in salita, con molti tornanti, pieni di sassi e, in più punti, sono anche stretti. Riuscivamo a spingere la bicicletta per alcuni tratti ma in altri punti dovevamo sollevarla, mettercela sulle spalle e superare gli ostacoli che via via si presentavano. Dovevamo anche prestare una certa attenzione ai nostri movimenti perché se è vero che il sentiero mostrava la visione affascinante delle pareti sovrastanti era altrettanto vero che si apriva sull'orrido fondo della gola. E quando sembrava che non ci fossero più passaggi ecco un'arditissima scalinata, completamente scavata sulla roccia, che saliva zig zag, cambiando direzione in continuazione. In questa situazione portare una bici a



spalla non era certo agevole per nessuno; se poi quella bicicletta pesava un terzo del tuo peso anche il salire i gradini costituiva una difficoltà non comune. È stato durante uno di questi passaggi che ho sbattuto contro una roccia e ho distrutto il fanalino posteriore. Ma c'era ancora il sole e la cosa non mi ha preoccupato più di tanto. Dopo qualche ora, finalmente arriviamo su un "terrazzo" alla base della scalinata che porta all'interno del santuario. Ce l'avevamo fatta anche stavolta! E mentre ci guardavamo in faccia, soddisfatti del risultato raggiunto, veniamo avvicinati da un signore che ci chiede se possiamo aiutarlo a spingere l'auto che non vuole partire. Qualcuno si

chiederà cosa ci facesse un'automobile in quel posto e ad essere sinceri ce lo siamo chiesti anche noi, ma non abbiamo avuto la forza di esplicitare il pensiero. A pensarci adesso mi vien da dire che eravamo come in un film di fantozziana memoria: ad una situazione inverosimile si aggiunge una condizione peggiorativa. Dopo una salita di quasi 650 metri, trascinando e sollevando le biciclette, mentre ancora faticiamo a riprendere fiato, ci compare davanti un clone del rag. Filini (il collega di Fantozzi) che ci chiede di spingere la sua Fiat 600! Eravamo giovani, pieni di ideali e generosità e, pur esalando i nostri ultimi respiri, siamo riusciti a metterla in moto spingendola per una decina di metri in leggera ascesa. Il Filini, felice di poter ripartire, ci ha offerto una bottiglia di "spuma". Soprassediamo su ogni spiegazione di cos'era la spuma – una bibita che di naturale aveva solo l'acqua - per dire che in quel momento ci è parsa una bevanda dionisiaca. E niente avrebbe saputo gratificare meglio lo sforzo sostenuto.

Dopo un sacrosanto riposo, la visita al santuario – non ce la siamo sentita di percorrere in ginocchio la scalinata di accesso – e un ringraziamento alla Madonna per averci condotto sani e salvi fin là sopra, abbiamo ripreso la salita verso Spiazzì: sono altri 110 metri di dislivello con una pendenza significativa. In alternativa c'erano altri scalini! A Spiazzì ci siamo fermati per un meritato rifornimento di calorie e poi giù, finalmente in discesa, per raggiungere nuovamente la vallata. L'unico problema incontrato ha riguardato l'abitato

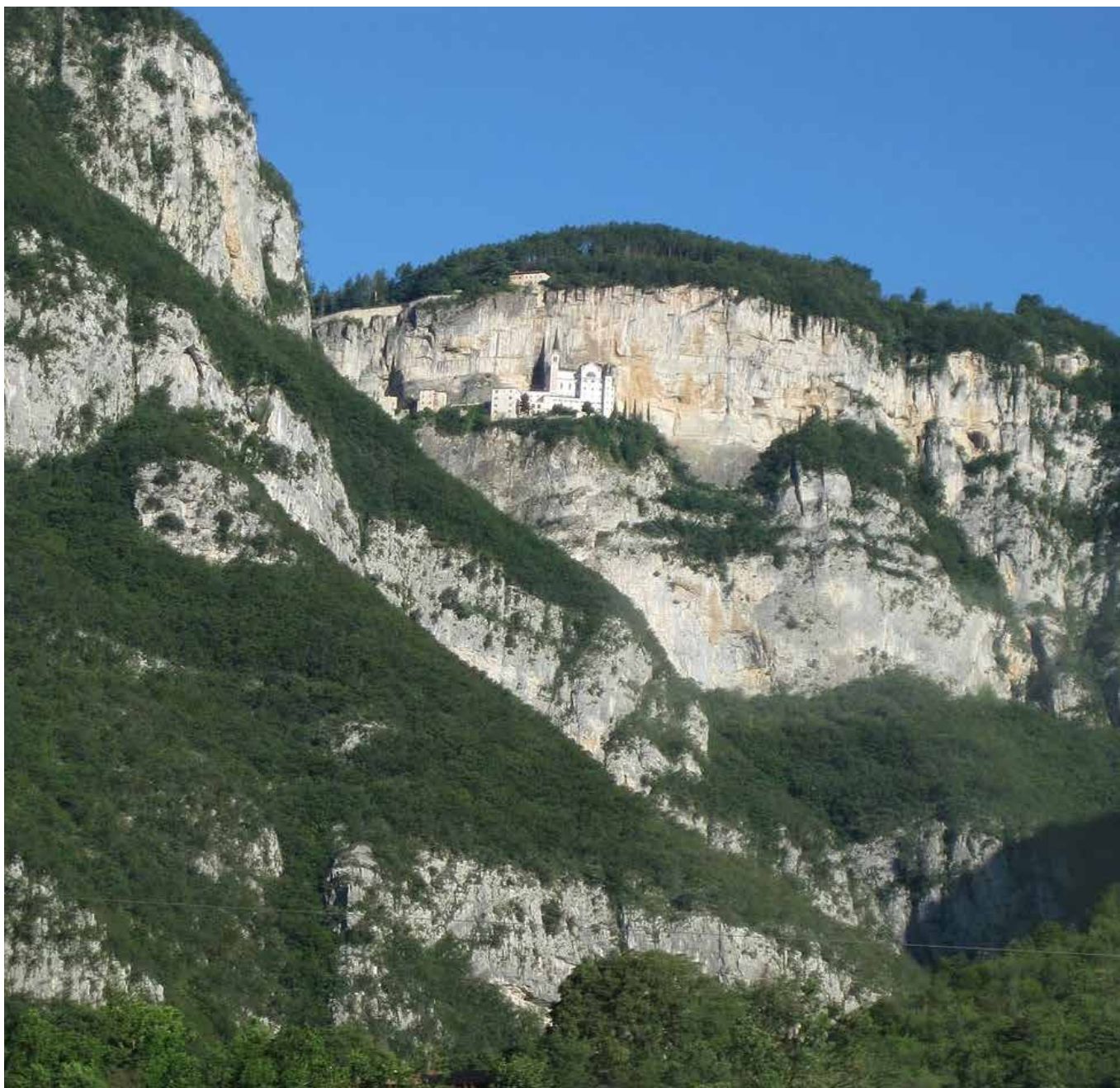


di Pazzon che abbiamo imboccato a velocità sostenuta senza accorgerci che il fondo stradale passava dall'asfalto ad un acciottolato. Siamo stati costretti a tenere saldamente in mano il manubrio e a subire la conseguente trasmissione di una vibrazione a tutto il corpo. All'uscita del paese, mentre la bicicletta filava liscia, tutto il nostro fisico era ancora squassato da un tremito incontrollato. Non eravamo scossi per aver evitato il rischio di cadere o per l'entusiasmo e la felicità dell'impresa: il tremito era dovuto all'inerzia della carne che una volta messa in movimento stentava a fermarsi.

Passato Caprino la pedalata si è fatta più sciolta, ma in presenza di tanti campi d'uva ormai matura – si era a pochi giorni dall'inizio delle scuole – siamo stati colti da una voglia matta di assaggiarla. Fermate le bici e entrati nella vigna, ci apprestavamo a cogliere qualche grappolo d'uva quando sentiamo una voce che ci chiede:

«Volìo 'na man?» che tradotto per i non veneti significa «Vi serve un aiuto?». Un contadino, perfettamente mimetizzato, era apparso dal nulla ed ha congelato ogni nostro gesto. La risposta più banale sarebbe stata quella di dire: «No, grazie,

possiamo far da soli», ma abbiamo capito che in quel momento non era la replica più efficace. Con un sorriso di circostanza gli abbiamo spiegato che avevamo la gola secca per lo sforzo fatto e lui con molta tranquillità ci ha tagliato qualche grappolo, perché altrimenti «me 'sassinè le piante (mi rovinare le piante)». Come dire che se le cose si chiedono si possono ottenere senza bisogno di intralazzare o, peggio ancora, di creare situazioni di ostilità. E con questa lezione di tolleranza ed educazione siamo arrivati fino a casa. ●





# RISORGIVE: NON SOLO CICLABILE..... di Alberto Bottacini

**D**al 2017 abbiamo a disposizione una bella ciclabile, chiamata ciclabile delle Risorgive, che attraversando la pianura veronese collega il fiume Mincio al fiume Adige: un progetto che ha vissuto un iter particolarmente travagliato visto che ad un certo punto l'opera era uscita dall'elenco delle opere finanziate dalla Regione Veneto e quindi sembrava dovesse rimanere un sogno. Dopo uno stop di qualche mese però la situazione è tornata sotto controllo e la pista è stata realizzata anche con il contributo parziale dei singoli Comuni coinvolti e grazie all'impegno importantissimo del Consorzio di Bonifica proprietario del canale raccogliatore.

Un collegamento importante perchè, oltre essere una lunga ciclovie (circa 35 km), mette in comunicazione tutti i paesi attraversati (Buttapietra, Castel d'Azzano, Povegliano, Valeggio sul Mincio, Vigasio, Villafranca, San Giovanni Lupatoto e Zevio) e quelli limitrofi (ad esempio Mozzecane). Ma perchè si chiama così? Effettivamente

lungo il percorso è difficile scorderle e per vederle a volte sono necessarie delle brevi deviazioni, ma è importante sapere che lungo questa nuova ciclovie sono presenti moltissime risorgive, addirittura più di 100. Alcune delle più importanti e conosciute sono: Fossa Leona, Fossa Giona, la sorgente del Fiume Tartaro, Fossa Morandina, Fossa Bora, Fontanin, Fossa Crear.

Ma che cos'è esattamente una risorgiva? E' una sorgente d'acqua dolce di origine naturale, il cui affioramento è determinato dalla diversa permeabilità dei sedimenti del terreno sottostante. La risorgiva rappresenta un microambiente fragile, da salvaguardare per le sue caratteristiche molto particolari sia dal punto di vista della flora che della fauna. Le acque di risorgiva sono ad una temperatura quasi costante e sono quindi calde d'inverno e fresche d'estate influenzando quindi il microclima dell'ambiente circostante. Il livello dell'acqua non è sempre costante e può variare da pochi centimetri fino a due metri. Da sempre si è cercato di sfruttare questa risorsa sia come approvvigionamento idrico sia come fonte da impiegare nella coltivazione

dei campi. La risorgiva è quindi un elemento importante del nostro territorio ed andrebbe studiato, spiegato e soprattutto vissuto.

Se vogliamo essere critici, proprio questa è una pecca della ciclabile: non disporre di segnali che indichino la posizione delle risorgive, oltre che di altri punti di interesse, ad esempio punti di ristoro, costruzioni interessanti e il centro dei paesi stessi, sempre utili in caso di necessità o per recuperare cibo e acqua. A colmare parzialmente questa lacuna c'è la recente guida "Alla riscoperta delle Risorgive Veronesi" pubblicata di recente da tre architetti di Mozzecane (Simone Mantovani, Federico Faccioli e Francesco Sposito) su commissione del "Consorzio Pro Loco Le Risorgive della Pianura", nella quale tutte le risorgive sono state singolarmente schedate con una serie di informazioni importanti: posizione GPS, accessibilità, tipo di ambiente, comune di appartenenza, ecc. Un particolare molto interessante è dato dal fatto che la posizione di ciascuna singola risorgiva è raggiungibile attraverso un QR code: un codice di accesso rapido che attraverso la lettura dal cellulare conduce direttamente alla relativa pagina web. Inoltre la singola risorgiva è stata "mappata" su openstreetmap, la cartografia libera per eccellenza e quindi facilmente visualizzabile se, quando utilizziamo il nostro navigatore, utilizziamo questa cartografia come mappa base. Quindi le risorgive non sono semplicemente una ciclabile, ma una zona naturalistica molto interessante della bassa veronese che ora possiamo visitare anche in bicicletta, il nostro caro mezzo ecologico per eccellenza.



... voglia di bici ...



## là bici e...

www.labiciverona.it

prenota il tuo Test ECO BIKE



Vendita  
Riparazione  
Ricambi  
Abbigliamento  
Calzature  
Usato garantito



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

# PEDALATE LENTI & CORDIALI

Alla scoperta del Polesine ..... di **Giovanna Cervati**



La Primavera è alle porte e come sempre FIAB Rovigo scalpita. Arrivano così le Lenti & Cordiali, le pedalate del sabato pomeriggio.

Punto di ritrovo alle ore 14 nella centralissima piazza Garibaldi davanti la bottega Pane & Caffè e partenza nel tempo di un caffè. Uscite allegre e in compagnia di qualche ora, con facili percorsi a chilometraggio crescente, sempre diversi, sempre alla scoperta di qualcosa di nuovo con un occhio attento per le realtà agricole locali. Con la passione per il movimento lento che consente di osservare il territorio e di scoprirlo percorrendo strade a basso traffico e a volte a percorsi poco noti.

Quest'anno in particolare FIAB ha scelto che le mete delle uscite siano aziende agricole, piccole realtà sconosciute a molti, interessanti da scoprire.

Il primo appuntamento, il 9 febbraio, ha avuto come meta la cittadina di Pontecchio Polesine con una visita prettamente culturale; in particolare abbiamo visitato le numerose ville campestri che costeggiano questo paese. Nella visita siamo stati accompagnati da Giuseppe Segato un cittadino appassionato della storia del suo paese.

Il 16 febbraio è stata la volta della azienda agricola Fattoria Corte Veneziana a Canale di Villadose con il suo bosco biologico ripensato ad attività agricola, che accoglie asini, mucche, galline, maiali e che produce latte, yogurt, gelati e formaggi freschi senza dimenticare gli insaccati. Ed è stata strage di salami.

Come terza uscita ci siamo diretti a San Martino di Venezze in un'altra azienda agricola, Le Barbarighe, specializzata nelle coltazioni biologiche di grani teneri, farro, orzo, segale e avena, grano saraceno e mais. Una visita in una campagna incontaminata dove si respirava a pieni polmoni l'imminente arrivo della Primavera.

Tante le partecipazioni ad ogni uscita, circa una ventina di soci, e saranno ancora tanti gli appuntamenti che ci aspettano da qui fino ad inizio aprile. Dopo la pausa del 2 marzo riprenderemo ad uscire con una pedalata urbana e poco più: il 9 marzo infatti, accompagnati dalla nostra socia, fotografa e giornalista, Cristina Sartorello, faremo un'escursione fotografica per carpire qualche piccolo trucco su come fare al meglio le nostre foto nei diversi contesti in cui potremmo trovarci. Si proseguirà poi la visita ad altre aziende agricole

come il Birrificio 1058 a Canaro il 16 marzo, il 23 marzo saremo a Adria presso l'azienda biologica Gli orticelli di Giulia per poi chiudere il 6 aprile a Villanova del Ghebbo con la Corte dei Sapori rinomata per i suoi salumi. Tutte le uscite puntano a valorizzare il territorio polesano e le sue eccellenze in agricoltura e, allo stesso tempo, promuovere l'uso della bicicletta per la sua capacità di essere leggera e quindi rispettosa dell'ambiente, e nella sua intrinseca capacità di creare socialità. Queste iniziative oltre a far bene a noi e agli altri raccontano un approccio alla vita, tutto in bici. ●



# FIAB ANCH'IO, FORMARE VOLONTARI ... di Denis Maragno

Come promesso il 2019 è iniziato nell'ottica della formazione dei volontari: l'associazione è in forte crescita (ha già superato i 130 iscritti nel 2019) e

quindi si è vista la necessità di provare ad aumentare e affinare le competenze dei soci. L'obiettivo è palese, far crescere le capacità organizzative del gruppo per poter essere pronti ad affrontare le diverse situazioni ed offrire ai soci la possibilità di sentirsi parte attiva e consapevole di FIAB. Quattro gli incontri programmati e tutti coronati da una ampia partecipazione degli associati, a volte anche dalle FIAB limitrofe. L'iniziativa si è alternata tra la storica sede sul Corso del Popolo e il punto FIAB Pane&Caffè in piazza Garibaldi, ormai un nuovo punto di riferimento stabile per i soci.

Il primo incontro dell'11 gennaio è stato dedicato al codice della strada per le biciclette. Come deve comportarsi un ciclista nell'uso quotidiano della bicicletta e quali sono i dispositivi obbligatori per il proprio mezzo, infine un focus particolare dedicato alla segnaletica ciclistica.

Nel corso del secondo incontro del 25



gennaio ci si è invece focalizzati sul tema dell'accompagnatore alle uscite: quali sono gli accorgimenti fondamentali per la gestione di un gruppo in un'uscita, come organizzare un'escursione, le figure chiave (le nostre amate scope) e infine una breve spiegazione sull'utilizzo del garmin da poco entrato in dotazione dell'associazione.

L'8 febbraio Andrea Ferrari in una lezione tutta orientata alla pratica ha illustrato come sostituire la camera d'aria forata e

come ripararla, una competenza che ogni buon ciclista non può non avere.

Nel corso dell'ultimo appuntamento, il 22 Febbraio, Denis Maragno ha tenuto una allegra conversazione con i partecipanti sul tema del viaggio in bici in autonomia. Tutti i piccoli accorgimenti per realizzare una vacanza in autonomia con la propria bici.

Gli appuntamenti torneranno con nuovi argomenti e approfondimenti a gennaio 2020.

Una storia naturale

**TURRI**

WWW.TURRI.COM

# ANELLI CICLABILI E VERDI .....

di Denis Maragno

Immaginare Rovigo cinta da mura medievali. E' una ricerca difficile ma non impossibile ed anche molto divertente. I resti del passato murato della città sono visibili un po' ovunque nel centro storico a partire dal castello e le sue torri per passare dalla torre Pighin per poi finire con le ultime due porte rimaste e tanti piccoli scorcio dell'antica cinta ormai inglobata delle case.

Come FIAB ci siamo chiesti: cos'altro potrebbe cingere la nostra città?

La risposta l'abbiamo trovata nei numerosi parchi e nella vasta campagna. Così abbiamo provato ad ipotizzare dei percorsi ad anello (ovviamente per le biciclette) che potessero cingere la nostra città. La mappa è il risultato della nostra riflessione. A nostro avviso non è troppo ambizioso auspicare che un giorno questi percorsi possano diventare realtà.

La loro ideazione nasce semplicemente dalla connessione dell'esistente (già ciclabile) combinata con le tratte maggiormente battute dai



ciclisti cittadini. Certamente non sono perfetti ed a oggi nemmeno completamente pedalabili. Infatti alcuni tratti richiederebbero una revisione del flusso del traffico veicolare, per non parlare del superamento delle linee ferroviarie e di alcuni canali, ma riteniamo che questi ostacoli non siano un problema insormontabile. La realizzazione di questi percorsi potrebbe valorizzare e ampliare il verde pubblico esistente e circondare la città con un abbraccio verde.

Siamo certi che questa è una strada che FIAB Rovigo deve impegnarsi a percorrere.

Ecco un elenco dettagliato dei percorsi verdi ipotizzabili:

**Grande anello campestre** (52 km), congiunge tutte le frazioni della città e anche le sue aree commerciali

attraverso un percorso vario tra prima periferia e campagna.

**Anello dei parchi** (15 km), connette i parchi dei quartieri e allo stesso tempo i quartieri tra di loro.

**Anello dei viali** (6,6 km), delimita il confine ultimo del centro cittadino lungo i suoi viali, uno spartiacque tra centro e periferia.

**Extra moenia** (2,8 km), un percorso ciclabile attorno alle mura medievali, un chiaro confine tra un dentro prevalentemente pedonale/ciclabile e un fuori con traffico promiscuo.

**Intra moenia** (2,4), un percorso ciclopedonale interno alle mura medievali che racchiude il centro storico.



## El canton del Bepo A scoppio, diesel o elettriche?

Da bambino andavo a scuola a piedi, da solo o con amici della mia età, percorrendo due chilometri, di cui uno lungo la statale 10, Padana Inferiore. I grandi la chiamavano "el stradon" e ci raccomandavano di stare molto attenti al traffico. Capitava, infatti, che potessimo incontrare qualche auto e magari un camion. Per il resto erano pedoni, ciclisti e carretti.

A distanza di sessant'anni e oltre, il famoso "stradon" sembra una stradina. Spogliato della doppia fila di platani che lo ombreggiavano e lo delimitavano ma gli davano anche un'aria di grandiosità, specialmente nei lunghi rettilinei, e interrotto da rotatorie ogni cinquecento metri è diventato un corridoio anonimo stretto tra due file ininterrotte di case, negozi e capannoni.

Un corridoio affollatissimo di auto di ogni forma e cilindrata, dove non sarebbe possibile né sensato permettere a chiunque, bambino o adulto, transitare a piedi o in bicicletta. Auto e camion, camion e auto, in movimento o

parcheeggiati in ogni spazio, consentito o non consentito. Sui social e sui giornali esplose ad ogni inverno il problema dell'inquinamento dell'aria nelle nostre città. Vengono prese di mira le discutibili misure prese dalle Amministrazioni comunali contro i veicoli inquinanti. Puntualmente esce la soluzione futura del problema: le auto elettriche.

Siamo salvi?

Mi permetto di dubitare grandemente. L'inquinamento dell'aria è solo uno degli aspetti negativi dei veicoli a motore. L'adozione del motore elettrico contribuirà, forse, a migliorare la qualità dell'aria nelle nostre città. Forse. Ma sia chiaro che le auto elettriche occupano lo stesso spazio delle auto con il motore a scoppio o diesel, intasano le strade allo stesso modo, rovinano la qualità di vita dei cittadini allo stesso modo e, soprattutto, ammazzano persone allo stesso modo. Solo più silenziosamente.

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

ACP

IBFAN