

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



FILOBUS E PUMS LAVORI IN CORSO

IL PUMS DI VERONA
INTERVISTA AI TECNICI DI SINTAGMA

TREVISO-OSTIGLIA
RINASCE LA VIA VERDE

BICI NEL MONDO
- UZBEKISTAN
- CUBA

SECONDA CICLONOTTURNA
UN ALTRO SUCCESSO

ALLEANZA BICI-CANOA
PROMUOVIAMO LA CICLABILE
DELL'ADIGE SUD

ROVIGO
- PEDALATA CON I CANDIDATI A SINDACO
- WEEKEND RISORGIMENTALE

3	IL PUNTO Non perdiamo il filobus del discorso	14	BICI IMPRESA Quando la passione diventa un lavoro	22	BICI NEL MONDO La via della seta
4	INTERVISTA FIAB Pums delle mie brame	16	CULTURA	26	Un cavallo chiamato caballo
6	VITA ASSOCIATIVA Notturna	17	CIBO DA VIAGGIO Una maionese tra "virgolette"	28	ISOLA IN BICI Pedalate nella Marche con Isolainbici
8	25 aprile una bicicletтата per la libertà	18	ENIGMISTICA	30	FIAB ROVIGO Pedalata con i candidati a sindaco
10	RACCONTI IN BICI Cronache da Marte	19	CICLOFFICINA Freni a disco	31	Week end risorgimentale di FIAB Rovigo
11	Emanuele grande piccolo socio	19	BICI AVVENTURA L'alleanza tra bici e canoa	32	CONTROVENTO
12	CICLOTURISMO Treviso-Ostiglia: rinasce la via verde				



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, Corrado Marastoni,
Luciano Lorini, Giorgio Migliorini,
Guido Crivellari.

Hanno collaborato:

Giuseppe Abbate, Claudio Negrini,
Federico Carbonini, Andrea Bisighin,
Paolo Pigozzi, Luigia Pignatti,
Federico Girardi, Andrea Lista,
Saverio Cusumano, G.Pietro Zecchetto,
Denis Maragno, Cinzia Malin,
Sandro Burgato.

Composizione:

Martina Brighenti
martina.brighenti@gmail.com

Stampa:

CIERRE Grafica s.c. a r.l.
Caselle di Sommacampagna - Verona
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985
Tiratura 4.000 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



Non perdiamo il filobus del discorso

Probabilmente ve ne siete già accorti dalle polemiche sorte in vari quartieri per l'impatto dei lavori ormai avviati, ma su Verona sta per atterrare l'"astronave filobus", un'Opera (questo è anche il nome della rete) di cui si parla da anni ma sulla quale è sempre aleggiato un certo velo di mistero.

Senza voler prendere posizione nel dibattito sull'opportunità di questa scelta amministrativa, ciò che appare evidente è che il filobus col suo diffuso bisogno di corsie preferenziali avrà importanti ripercussioni sulla mobilità cittadina, e in particolare sulla mobilità ciclistica sia nei percorsi esistenti che in quelli in progetto. Ormai da tempo noi di FIAB Verona, una volta capita la delicatezza della questione per chi si muove e muoverà in bicicletta, siamo in contatto col Comune e - per quanto possibile - con il team di progettazione per cercare di minimizzare i disagi e sfruttare alcune opportunità legate ai lavori: se dunque da un lato c'è da aspettarsi qualche sensibile cambiamento anche in percorsi ciclabili che si credevano conquiste consolidate (ad esempio, quello di via San Giacomo), dall'altro speriamo che il nostro lavoro salvaguardi il bilancio finale per la mobilità ciclistica, ripagando lo sforzo di non perdere il "filobus" di un discorso non semplice da seguire anche perché forse non condiviso con sufficiente chiarezza e tempestività con la città. Se e quanto ci saremo riusciti lo sapremo solo quando tutti i nodi progettuali ancora esistenti verranno sciolti. Nel frattempo restiamo "collegati", e un augurio a tutti di serena estate.



Quote associative FIAB Verona 2020: cari amici, continuate a sostenerci!

Una novità ormai necessaria: dopo cinque anni in cui sono rimaste ferme, per il 2020 le quote per associarsi a FIAB Verona saranno di **30€** per i soci ordinari e **12€** per i soci familiari e i soci giovani (con sconti per le famiglie da 4-5 persone). L'adeguamento è reso necessario dal progressivo aumento dei costi per mantenere funzionanti al consueto livello l'accoglienza in sede per incontri e assistenza, l'organizzazione di eventi, i servizi come ad esempio la marchiatura e la ciclofficina, ovvero una gamma di attività per le quali siamo percepiti come una presenza utile e positiva non solo a Verona e provincia ma anche in Regione.

I vantaggi per chi si associa non cambiano, e tra essi ricordiamo: 1. l'abbonamento alla rivista BC (trimestrale di FIAB nazionale); 2. l'abbonamento alla rivista locale Ruotalibera (trimestrale di FIAB Verona); 3. l'assicurazione RC per il ciclista; 4. convenzioni e sconti con molti esercizi di Verona e provincia; 5. la consulenza legale attinente all'uso della bicicletta; 6. il pieno accesso alle attività organizzate da FIAB in tutta Italia.

Ci auguriamo davvero che tutti voi amici comprendiate il valore del nostro lavoro e la necessità di queste scelte per poter continuare a svolgerlo, e ci assicurate ancora il vostro supporto associandovi e consigliando di farlo ad amici e conoscenti. Un grazie sincero.

PUMS DELLE MIE BRAME

di Michele Marcolongo

Intervista all'ingegnere Riccardo Berti Nulli di Sintagma

Raddoppio della quota degli spostamenti in bicicletta e riduzione dell'abuso dell'auto sulle brevi distanze urbane fino a 4 chilometri. Sono questi gli obiettivi minimi a cui stanno lavorando, in collaborazione con gli uffici tecnici comunali, le Circoscrizioni e la stessa Fiab Verona, i tecnici di Sintagma, la società che ha vinto il bando per la redazione del Piano urbano della mobilità sostenibile del Comune di Verona. Non si tratta di un'anticipazione: i due obiettivi appena citati rappresentano le condizioni minime indispensabili (lato mobilità ciclistica) per cominciare a parlare di città sostenibile. Ce lo spiega in una intervista dedicata ai lettori di Ruotalibera Riccardo Berti Nulli, ingegnere del numeroso e prestigioso pool di Sintagma che sta mettendo le mani sulla complicata realtà veronese.

Ingegnere, che impressione vi ha fatto Verona?

Innanzitutto vorrei dire che abbiamo trovato una città molto preparata e accogliente: dal tavolo partecipativo che abbiamo svolto con Circoscrizioni e Associazioni fino ad arrivare agli stessi uffici tecnici comunali, tutti si sono rivelati molto collaborativi, a dimostrazione che quello della sostenibilità è un tema caro. Lo dico sinceramente, non capita spesso di trovare questa disponibilità e attenzione. Verona è sicuramente una città frizzante da questo punto di vista. *Cosa debbono aspettarsi i cittadini e in particolare i ciclisti urbani da questo piano, l'attesa sta crescendo...*

La nostra base di partenza è la matrice Istat 2011 che descrive gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro nelle ore di punta del mattino. Essa ci dice che gli spostamenti in bicicletta sono

attualmente il 5%. Il primo obiettivo è dunque alzare un pochino l'asticella sotto questo aspetto. L'orografia del territorio, molto pianeggiante, ce lo permette. Il secondo aspetto rilevante è che il 60% di questi spostamenti avviene su una distanza inferiore ai 4 chilometri. Ci sono pertanto ampi margini di miglioramento.

Come si ottengono questi miglioramenti?

Innanzitutto recependo le proposte che sono arrivate dalle Circoscrizioni e da voi della Fiab. Questo lo abbiamo sostanzialmente già fatto col primo tavolo partecipativo, ma ci sarà modo di rivederci. Abbiamo riassunto tutte le idee emerse dal tavolo all'interno di una planimetria e abbiamo svolto dei sopralluoghi in bicicletta per renderci conto meglio delle criticità. Riteniamo che la situazione veronese sia confrontabile con quella di alcune città dove abbiamo già operato come Arezzo, Grosseto o Pordenone. Lì abbiamo proposto non solo una serie di percorsi ciclabili, ma anche una serie di zone 30-sette quelle di Arezzo – all'interno delle quali attuare veri e propri interventi di traffic calming (moderazione del traffico) in corrispondenza di centri storici, frazioni, scuole o altre polarità. Si dovranno inoltre curare i collegamenti con le grandi ciclovie turistiche. A Pordenone, ad esempio, abbiamo realizzato un percorso che unisce 6 Comuni della provincia in affiancamento a grandi corpi idrici. A Verona ovviamente la scelta ricade sulla Ciclovía del Sole. Verona avrà dunque il suo biciplan secondo i criteri della legge De Caro del 2018 che individua tre categorie di itinerari ciclabili da mettere a sistema: primari, secondari e turistici.

Tenendo conto della realtà italiana, qual è il livello di spostamenti in bici sotto al quale una città sostenibile non dovrebbe scendere?

Più del 10%. Il Pums di Bologna si pone un obiettivo molto importante perché da qui al 2030 vorrebbe passare dal 5% al 16%. Direi comunque il 10%, tenendo conto che solo nell'ultimo anno i dati dicono che la mobilità ciclabile ha avuto un incremento del 7%, segno che le città italiane stanno già cambiando.

Qual è la situazione del trasporto pubblico in giro per l'Italia? Spesso sembra sottoutilizzato...

Il trasporto pubblico è abbastanza sottoutilizzato soprattutto nelle città medio piccole in cui prendere la macchina o andare a piedi spesso conviene perché le frequenze dei mezzi non sono così importanti, quindi il cittadino privilegia soluzioni diverse. Anche sul trasporto pubblico locale di Verona stiamo cercando di dare un contributo nel senso di rendere più sostenibile ma anche economicamente vantaggioso l'autobus. Se non si tengono insieme questi due fattori, sostenibilità e vantaggio per il cittadino, il sistema entra in sofferenza.

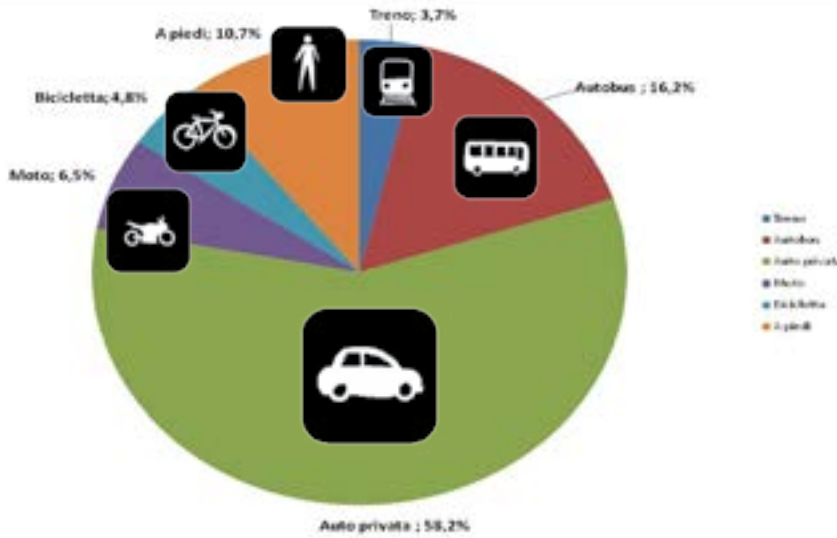
Di quali strumenti si dispone per verificare i progressi del Piano?

Abbiamo degli strumenti di monitoraggio che ci permettono di misurare la sostenibilità del Piano negli anni. L'amministrazione prenderà, sempre dietro nostro consiglio, le misure che riterrà necessarie, poi in step successivi monitoreremo insieme l'evoluzione della situazione. Possiamo dunque dire che oggi abbiamo il punto di partenza, che sotto l'aspetto della mobilità ciclistica è rappresentato da quel 5% di spostamenti in bicicletta



L'ingegnere Riccardo Berti Nulli

RIPARTO MODALE COMUNE DI VERONA ISTAT 2011

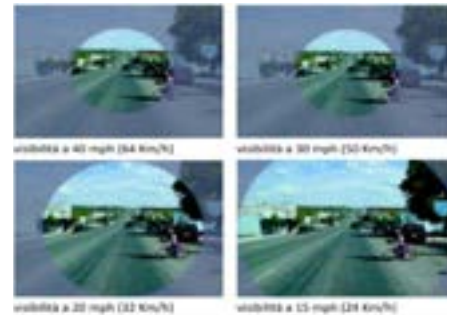


Sintagma

COMUNE DI VERONA



3



di cui parlavamo poc'anzi. Il Pums di Verona ha poi un orizzonte di medio termine che arriva fino al 2025, e di lungo termine al 2030. Questi due step successivi a 5 e 10 anni ci permetteranno di capire come evolve la situazione.

Al fine del cambiamento e della sostenibilità, sono più importanti gli investimenti monetari o il cambiamento di mentalità?

E' un mix di tutte e due le cose insieme, perché se riusciamo a intraprendere azioni importanti va da sé che il cittadino sarà più indotto a prendere la bicicletta. Faccio l'esempio di corso Porta Nuova, dove abbiamo visto che basterebbe anche solo una ritinteggiata per renderla più appetibile ai cittadini. A volte bastano piccoli accorgimenti, non sono sempre necessari investimenti da milioni di euro per indurre i cittadini a cambiare le abitudini.

Sintagma e il Pums di Verona

Sintagma è una società di ingegneria di Perugia specializzata nella pianificazione dei trasporti urbani. Nell'ottobre 2018, con un ribasso d'asta del 32,5% su importo complessivo di 98.518,29 euro, Iva ed oneri esclusi, si è aggiudicata dal Comune di Verona l'appalto per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e per la verifica di congruità dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). Fondata nel 1986, Sintagma ha il suo attivo centinaia di studi del traffico e piani di mobilità realizzati per conto di Comuni, Province e Regioni e può contare su un organico di una settantina di professionisti specializzati nei diversi settori del trasporto pubblico e privato: dalle ferrovie alle tramvie, dai bus alle stazioni dei treni. Di recente ha acquisito commesse anche in Africa e America Latina. Così il 29 ottobre 2018, gli assessori del Comune di Verona Luca Zanotto (Mobilità) e Ilaria Segala (Urbanistica) annunciavano il Pums: "Trecento giorni da oggi, dopodiché Verona avrà il suo Piano urbano della mobilità sostenibile, lo strumento che permetterà di migliorare la viabilità cittadina, renderla efficiente, efficace e soprattutto sostenibile. Uno strumento partecipato per un ridisegno della mobilità cittadina che andrà ad influire sulla pianificazione urbanistica, intrecciandosi con il sistema ambientale, il corridoio ecologico e il recupero delle mura magistrali".

CICLONOTTURNA: ATTO SECONDO..... di **Giorgio Migliorini**

Foto scattate dagli utenti della pagina Facebook Fiab Verona

Verona bici notte, seconda edizione, secondo successo

Notturna, la magica parola appena immessa nel web rimbalza per misteriosi canali da smartphone a smartphone diffondendo il messaggio. Alla fine non siamo riusciti nemmeno a contare i partecipanti, stimiamo in circa 170. Alcune piacevoli sorprese: giovani probabilmente in cerca di una serata più sana e divertente del solito spritz al bar; famiglie con ragazzini di 7-8 anni infaticabili pedalatori; altri più giovani trasportati sul seggiolino (chissà che ricordo ne avranno); diversi "cittadini UE" di varie nazionalità; un tandem e persino un partecipante con handbike assistita che ci ha seguito con entusiasmo e senza particolari difficoltà su tutto il percorso. Sicuramente il più contento della serata.

Alcuni avranno notato la presenza, con assoluta discrezione, di una famiglia in cui uno dei genitori ha molto a che fare con lo sviluppo della ciclabilità regionale.

Può anche essere che nella confusione generale della partenza in una piazza San Zeno affollatissima si sia aggiunto qualche "portoghese" ma non importa. Già in piazza Corrubbio si sentivano i commenti di sorpresa dai tavoli dei bar: ma ci ei, quanti ei?. Aiutati all'andata dalla Polizia Municipale nei passaggi più difficili, siamo passati sull'argine fuori Porta Fura e poi ci siamo infilati sull'alzaia Adige da lungadige Catena al Bottagisio.

Complice il livello acqua insolitamente alto per il periodo è stato un passaggio molto suggestivo che ha dato il senso dell'avventura pur essendo ancora in città. Poi abbiamo deviato verso località Sorte, siamo passati sotto il ponte della ferrovia di Parona rientrando sulla provinciale alla centrale elettrica per immetterci finalmente sulla ciclabile Biffis fino a superare San Vito al Mantico.

Da qui è iniziato il ritorno: percorrendo stradine semisconosciute siamo rientrati sulla ciclabile Biffis ripercorrendola fino in fondo.



Foto di: **Davide Ghio**



Foto di: **Marilena Tomè**

Nonostante ci fosse quasi luna piena le nuvole ci hanno impedito di godere della magia del cielo stellato. Forse meglio così, si è evitata qualche distrazione con possibili tamponamenti!

A questo riguardo chi stava in coda come me ha potuto apprezzare i tre "Corrieri in bici Verona" che hanno brillantemente risolto qualche piccolo problema meccanico ad alcune bici.

Simpatici, instancabili sempre pronti alla battuta: dopo un giorno di lavoro a pedalare ci hanno accompagnato in tutto il percorso.

Nel tratto fine ciclabile Biffis-Chievo, nonostante fosse quasi mezzanotte, purtroppo non mancavano le automobili a superare un gruppo lungo quasi mezzo chilometro rischiando frontali con i veicoli provenienti dalla parte opposta. Questo tratto, l'unico non in sede propria da Passo Resia e dal Brennero a Verona va assolutamente completato in fretta (messaggio non casuale dello scrivente ai nostri amministratori)!

Meritata sosta ristoro al centro Bottagisio.

Noi volontari avevamo preparato un minuzioso piano di rientro soprattutto per l'attraversamento di Corso Milano ma, vista l'ora tarda, quasi tutti i partecipanti sono partiti autonomamente. Questo ci ha facilitato ma sarebbe stata bella una foto finale a San Zeno. Che ci possiamo fare, così è andata!

Pensierino finale ai lettori: ricordatevi che FIAB Verona non si ferma mai quindi segnate queste due date: 20 agosto e 14 settembre... Da ultimo grazie a tutti i soci che hanno aiutato ed ai partecipanti che hanno condiviso con noi questa seconda "Verona bici notte"!



Foto di: **Marilena Tomè**



Foto di: **Elisa De Berti**



Foto di: **Vaduva Nicky**



Foto di: **Nicola Faccincani**

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

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

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

www.cierrenet.it

La macina

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

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

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

25 APRILE UNA BICICLETTATA PER LA LIBERTÀ

di Giuseppe Abbate foto di Claudio Negrini e G. Migliorini

Resistere-Pedalare-Resistere è una pedalata lungo i luoghi della Resistenza veronese che Fiab Verona, in collaborazione con l'Istituto Veronese per la Storia della Resistenza, organizza nel giorno della Liberazione per far conoscere e tenere viva la memoria dei fatti e dei protagonisti del tempo.

Nata più di 10 anni or sono da un'idea dell'ex Presidente Fiab Paolo Fabbri, la manifestazione ha da subito raccolto un buon numero di partecipanti, che con il passare degli anni sono man mano cresciuti sino a superare le 120-140 persone. Anche giovedì 25 Aprile 2019 eravamo in circa 150 partecipanti, un successo che non sarebbe possibile senza il contributo delle guide dell'Istituto Veronese per la Storia della Resistenza, agli inizi con Maurizio Zangherini e oggi con Roberto Bonente, che con totale disponibilità e competenza storica ci coinvolgono e ci fanno appassionare agli avvenimenti.

Rinnovare la conoscenza storica attraverso l'uso della bicicletta, simbolo di libertà, trovo che sia il modo migliore per un'esperienza completa e appagante.

Quest'anno Roberto, per rinnovarsi, ha pensato di tematizzare l'itinerario sulla liberazione e la fuga di Giovanni Roveda dal carcere degli Scalzi. Perciò il gruppo di Resistere è stato invitato a immedesimarsi in questa liberazione e fuga avventurosa.

Dopo il raduno in piazza Bra, presso il monumento al Partigiano, ci siamo diretti agli Scalzi, dove Roberto ha raccontato con dovizia di particolari l'assalto alla prigione di Stato dell'allora R.S.I., fatto in macchina dai 6 componenti del G.A.P. Veronese, che con un'ardita azione, ha liberato il sindacalista comunista Giovanni Roveda. I sei del G.A.P. erano: Lorenzo Fava, Emilio Moretto, Aldo Petacchi, Danilo Preto, Vittorio Ugolini e Berto Zampieri. Dagli Scalzi il gruppo di Resistere ha poi seguito l'itinerario fatto in macchina dai 6 del G.A.P. più Roveda: Stradone



Io e Roberto "Resistente"



Raduno in p.zza Bra

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



Davanti alla Scuola Media "L. Fava e D. Preto"

Porta Palio, Castelvechio, Corso Cavour, Ponte della Vittoria, i lungadigi Matteotti e San Giorgio. In Rigaste Redentore Roberto ha spiegato che dalla macchina scesero Petacchi, Ugolini e Zampieri, per aiutare Roveda a raggiungere la casa di un amico in via Santa Maria Rocca Maggiore.

Nella vettura guidata da Emilio Moretto, ferito gravemente ma determinato a portare a termine il suo compito, restarono Fava e Preto, quasi moribondi.

Moretto portò i compagni fino a Porto San Pancrazio, perciò noi abbiamo seguito il suo tragitto passando dall'Università e dal viale dei Partigiani e abbiamo fatto sosta davanti alla Scuola Media intitolata appunto alle medaglie d'oro Lorenzo Fava e Danilo Preto (che abitava proprio nel quartiere).

Al Porto Moretto abbandonò l'auto coi due compagni feriti gravi e raggiunse il centro in bicicletta nonostante fosse gravemente ferito. I fascisti poi catturarono Preto, che morì poco dopo, e Fava, che fu portato alle Casermette di Montorio, dove fu sottoposto a feroci torture; fu fucilato dai tedeschi al poligono di Forte Procolo il 23 agosto 1944. Ecco perché da Porto San Pancrazio il gruppo di Resistere ha raggiunto viale Venezia, Porta Vescovo, San Giorgio, Ponte Catena, il Poligono di tiro di Forte Procolo (sosta e commento). Rientro da Castelvechio e via Roma, per terminare la manifestazione alle 12.30 in Piazza Bra, davanti al monumento al Partigiano, intonando l'immane "Bella Ciao".



Intervista/ripresa del TGR Veneto

Grande scoop di Ruotalibera: una intervista in esclusiva per FIAB Verona ad un veronese andato a vivere su Marte

Mio nipote Michele Castellarin filosofo e chitarrista per trovare una occupazione si è trasferito da diversi anni su Marte. L'ha conosciuta una simpatica marziana di nome Anshi con cui ha messo su famiglia ed ora ha due figli: Ansgar di 3 anni e Arik di 1 anno. Non solo: ha preso una seconda laurea ed ora è insegnante di ruolo nelle scuole marziane con ottimo stipendio. Michele, tendenzialmente pigro, fino ad ora si spostava solo con i mezzi pubblici ma sotto l'influsso dei raggi cosmici ha iniziato ad usare la bici per recarsi al lavoro 18 km all'andata e 18 al ritorno (n.d.r. per una strana coincidenza su Marte le unità di misura ed anche la moneta sono uguali a quelle terrestri). Record di 48 minuti alla media dei 22 km/h senza infrazioni, i marziani sono molto rispettosi delle regole. Mentre Michele è già al lavoro Anshi accompagna Ansgar all'asilo, lei a piedi con Arik nel passeggino lui in bici, mezz'ora di viaggio. Facciamo ora alcune domande alla coppia. ●



Michele, come mai ti sei convertito alla bicicletta, ci metti di più o di meno che con il trasporto pubblico?

In realtà ho comprato la bici perché ero stanco di correre dietro ad Ansgar che con la bici va velocissimo. Per faticare meno ho cercato una buona bici che mi è costata ben mille euro. Quindi per ammortizzare l'investimento ho pensato di usarla anche per andare al lavoro. Le prime volte ci mettevo poco più di un'ora. Adesso impiego appena 3 minuti in più della metropolitana ma confido di fare meglio.

18 km non sono pochi, come è il percorso casa-posto di lavoro, nel tuo caso una scuola?

18 km sono tantissimi! Il tragitto però è proprio piacevole, devo attraversare solo un paio di stradoni, ma da casa mia, situata a nord-ovest della città, alla scuola, che è a sud-est, è praticamente tutta pista ciclabile chiusa al traffico o parco. Ho una app sul cellulare e mi dice che in tutto il tragitto sto fermo al massimo un minuto per gli attraversamenti.

Nella città in cui vivi su Marte si usa molto la macchina, tu per esempio quanto la usi?

Non so rispondere a questa domanda, di auto ce ne sono molte ma fra le nostre conoscenze quasi nessuno la usa per andare al lavoro. Noi ne avevamo una che usavamo circa una volta al mese. Usandola così poco ci dimenticavamo dove la avevamo parcheggiata ed alcune volte ce l'hanno spostata causa traslochi o lavori. Insomma alla fine l'abbiamo rottamata!

E tu Anshi cosa mi dici, qua da noi sulla terra a Verona molti genitori sono terrorizzati all'idea della bici, si comportano come al Mc-drive scaricando i figli dall'auto quasi dentro l'aula.

Davvero fate così? Qui su Marte ci sono un mucchio di cose da vedere lungo il percorso per l'asilo.

Ci alziamo presto e preferisco fare con calma un tragitto anche più lungo, così insegno ai miei figli a conoscere il quartiere ed anche le regole per stare in strada. Per esempio Ansgar a 3 anni è già parzialmente autonomo, sa quando deve fermarsi vicino agli incroci e alle curve. Qui all'asilo poi le maestre portano fuori i bambini per abituarli a stare in strada ed in 4^a elementare c'è una sorta di "patente" per la bici. Poi mi sembra giusto fare un po' di attività fisica.

Grazie ad Anshi, Michele, Ansgar ed Arik per le preziose informazioni.

Per concludere dimenticavo un'altra curiosità: ho saputo che nella lingua marziana la città in cui abitano si chiama Berlin ed è anche piuttosto piovosa e fredda per molti mesi all'anno! ●



EMANUELE GRANDE PICCOLO SOCIO di Bepo Merlin



Chi ha partecipato all'assemblea annuale di Fiab Verona, sabato 2 marzo scorso, ricorderà di un ragazzino che è intervenuto per dire la sua nel dibattito seguito alla relazione del nostro Presidente. Quel ragazzino si chiama Emanuele Pietrobon, abita nel quartiere dello Stadio con il fratello Giovanni, di quattordici anni, e i genitori Elisabetta e Michele. Ha dieci anni, ha frequentato la V elementare e, soprattutto, ha un'autentica passione per la bicicletta, che usa ogni volta che può.

Ci è sembrato naturale intervistarlo per Ruotalibera.

In questo periodo, finite le scuole, Emanuele si trova in un campeggio sul lago di Garda e mi ha detto al telefono di essere felice perché intorno al campeggio ci sono tante possibilità di pedalare in pista ciclabile.

Ciao, Emanuele. È vero che da piccolo piangevi perché non volevi andare in bicicletta? Come mai?

Sì, da piccolo piangevo, perché avevo paura di cadere e di farmi male e non volevo provare ad andare su questo mezzo di trasporto, perché non capivo come si facesse a stare in piedi soltanto su due ruote

E ora che sei più grande, ti piace andare in bicicletta o vai a piedi? E dove vai con la tua bicicletta?

Naturalmente mi piace di più andare in bicicletta, perché faccio molta meno fatica e mi sento più libero.

In bicicletta vado a scuola, dai nonni, al mercato a fare la spesa (n.d.r.: con la mamma), in centro e quando d'estate sono al Lago di Garda, vado ogni giorno alle terme di Sirmione per fare le cure termali.

Nel tuo quartiere è facile andare in bicicletta o incontri delle difficoltà?

In alcuni punti del quartiere è più facile, in altri mancano le piste ciclabili e quindi è pericoloso.

Se potessi incontrare il Sindaco di Verona, cosa gli chiederesti?

Veramente l'ho già incontrato un anno fa, per portargli le firme per la ciclabile

di Via Camuzzoni. Lui ha promesso di farla, ma se lo incontrassi di nuovo gli chiederei di collegare tutte le piste ciclabili della città, perché sono tutte spezzate e non collegate.

E cosa chiedi alla FIAB di Verona, la tua associazione?

Alla Fiab chiedo sostegno per realizzare le piste ciclabili, perché sono i più esperti sull'argomento.

Ragazzi come Emanuele, con le idee chiare e determinate, sono fondamentali per ridarci l'entusiasmo e superare le tante difficoltà che incontriamo. Il futuro è già qui. ●

TREVISO-OSTIGLIA: RINASCE LA VIA VERDE

di **Federico Carbonini**, Associazione "Treviso-Ostiglia 13.6"

L'ostiglia-Treviso è un'ex ferrovia che attraversa un vasto territorio tra Lombardia e Veneto. Le prime idee di realizzazione della linea risalgono al 1887 quando l'imprenditore trevigiano con origini milanesi Graziano Appiani, attivo nel settore dei laterizi e delle piastrelle, necessitava di un collegamento rapido verso Bologna per commercializzare i suoi prodotti. L'idea venne discussa in parlamento soltanto dal 1908 grazie all'azione di vari deputati veneti e la costruzione della ferrovia fu autorizzata nel 1919, dopo la Grande Guerra, mediante un decreto pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia. Nella provincia di Verona la ferrovia si può dividere in 2 tratte: da Legnago a Cologna Veneta, con fermata intermedia a Minerbe, attivata nel 1925, e da Legnago in direzione Ostiglia, con fermate intermedie di Aselogna e Casaleone, attivata nel 1934. Una volta completata fino a Treviso (da Cologna Veneta a Grisignano di Zocco aperta nel 1928 e da Grisignano di Zocco a Treviso

nel 1941), la lunghezza totale era di 116 km interamente a binario unico. Costruita su un sedime sopraelevato rispetto al piano campagna, durante la Seconda Guerra Mondiale questa linea fu facile bersaglio per gli alleati, che la devastarono con bombardamenti e mitragliamenti, causando l'immediata chiusura definitiva della tratta Grisignano di Zocco-Treviso aperta pochi anni prima e la sospensione momentanea del resto della linea. Per riattivare da subito il traffico ferroviario venne aperto, per circa un anno nel 1946, un interessante raccordo tra la tratta Porto di Legnago-Cologna Veneta (l'unica dell'intera Ostiglia-Treviso a non aver subito danni importanti) e la tratta Porto di Legnago-Monselice della linea per Mantova, in attesa della ricostruzione del ponte sul fiume Adige. Ricostruiti questo ponte, le stazioni di Orgiano e Barbarano-Villaga e 3 caselli, la ferrovia venne riaperta tra Ostiglia e Grisignano di Zocco, con la trasformazione di 3 case cantoniere doppie in fermate per soli passeggeri:

San Sebastiano-Asigliano, Nanto e Colzè. La linea rimase così attiva fino al periodo tra il 1965 ed il 1967, quando vennero chiuse definitivamente la Ostiglia-Legnago e la Cologna Veneta-Grisignano di Zocco, lasciando aperta in raccordo merci la tratta più vecchia, la Legnago-Cologna Veneta. Dai documenti del tempo si evince che tra le cause di tale chiusura ci sono la distanza della ferrovia dai centri abitati e l'intenzione di trasformarla in una strada camionabile di fatto mai realizzata. Nel 1988 venne definitivamente chiusa anche la tratta Legnago-Cologna Veneta ed i binari rimossi 9 anni dopo. Dopo uno stato di abbandono durato parecchi anni, la Regione Veneto ha avviato un valido progetto denominato Green Tour, Verde in movimento, con l'obiettivo di promuovere la salute ed il benessere dei cittadini e di incoraggiare la scoperta, la conoscenza e la valorizzazione turistica del territorio attraverso la fruizione di un sistema di piste ciclopedonali, percorsi fluviali ed ippovie che interessano 6 province e 81



La ciclabile sull'ex ferrovia nella Provincia di Padova ad Arsego

Per approfondire

www.federicocarbonini.it
dedicata all'associazione Treviso-Ostiglia 13.6 della quale sono presidente.



Il percorso dell'ex ferrovia Ostiglia-Treviso



19/04/1925. Inaugurazione della stazione di Cologna Veneta e della tratta Legnago-Cologna Veneta



I ponti ferroviari sul fiume Adige distrutti in seguito alle incursioni alleate durante la Seconda Guerra Mondiale



La stazione di Aselogna durante l'esercizio della ferrovia prima della Seconda Guerra Mondiale

comuni del Veneto collegando anche Lombardia ed Emilia Romagna.

La dorsale principale è proprio l'Ostiglia-Treviso che, una volta recuperata interamente come percorso ciclopedonale/ippovia, unisce tutti gli altri percorsi turistici già esistenti o in fase di progettazione che altrimenti sarebbero scollegati tra loro (ad esempio la ciclovia Adige Sud, la ciclabile del Menago, la ciclabile del Tartaro "VeOs", la ciclovia VenTo, EuroVelo 8, ecc.).

Proprio per la sua posizione e la sua direzione trasversale rispetto agli altri percorsi, l'Ostiglia-Treviso è da sempre un percorso strategico. Lo era un secolo fa, quando i parlamentari veneti l'hanno voluta ad ogni costo in quanto collegamento rapido per le truppe verso il confine. Lo era durante l'esercizio dal punto di vista commerciale, con le testimonianze e la documentazione che ci mostrano scambi di barbabietole, tabacco e ortofrutta in generale. Lo è ora, dal punto di vista turistico: ricordiamo infatti che questa linea, chiamata anche la via verde, attraversa moltissimi fiumi, partendo da Ostiglia e percorrendo

le Valli Grandi Veronesi nel territorio leggendario di Carpanea; supera Legnago e arriva al bacino del Guà passando vicino alle numerose ville in zona Minerbe; entra in territorio vicentino, passando nell'unico corridoio compreso tra Colli Euganei e Monti Berici, ai piedi del Colle San Pancrazio; oltre Grisignano di Zocco, si avvicina a villa Contarini a Piazzola sul Brenta per entrare nella zona di Valle Agredo e termina nei paesaggi naturali del Sile, a Treviso, dopo aver attraversato il Piombinese e l'Oasi Cervara.

Del percorso Ostiglia-Treviso sono stati recuperati circa 56 chilometri dei 116 di ex ferrovia. Con la recentissima apertura dell'Ultimo Miglio, è possibile percorrerla da Treviso a Grisignano di Zocco come pista ciclopedonale ed in parte come ippovia. Sono appena iniziati i lavori per il recupero del percorso a Montegalda fino all'intersezione con l'autostrada A31. Sul restante tratto vicentino, il recupero è stato interamente progettato ma stanziato finora sino a Mossano, all'incrocio con la ciclabile Riviera Berica. Per quel che riguarda l'area veronese e Ostiglia, è stato presentato lo

scorso febbraio lo studio di fattibilità, redatto dall'ing. Marco Passigato, per determinare il percorso da utilizzare ed il costo di realizzazione.

Da questo studio si evince l'obbligo di deviazione della ciclabile a Legnago, per le strade realizzate sul sedime oltre 10 anni fa, e ad Ostiglia, per l'insediamento di un'azienda che ha acquisito un terreno con all'interno circa 800 metri di ex ferrovia. Dove invece il recupero è sul percorso storico, sarà necessaria la ricostruzione dei ponti sui fiumi Tartaro, Tregon e Menago oltre a qualche ponticello minore tra Minerbe e Cologna Veneta.

Ora si attendono i prossimi finanziamenti per iniziare a completare questo bellissimo percorso turistico che andrà a rilanciare l'economia dei nostri territori, promuovendone la storia e l'enogastronomia, e a ridurre il traffico su strade con conseguente diminuzione dell'inquinamento (sia atmosferico sia acustico) e del numero di incidenti. Nel frattempo, possiamo gustarci la tratta già completata da Treviso fino a Grisignano di Zocco e, a breve, a Montegalda. ●

QUANDO LA PASSIONE DIVENTA UN LAVORO

Intervista a Fabio Boeti

di **Michele Marcolongo**

All'inizio di ogni passione c'è sempre un mito. Quella di Fabio Boeti per la bicicletta nasce dalle imprese di Marco Pantani al Giro d'Italia e al Tour de France. Correavano gli anni Novanta e Fabio, appena dodicenne, ancora non poteva sapere che quella passione lo avrebbe portato da Aprilia, la sua cittadina d'origine fin sulle sponde del Lago di Garda dove ha fondato una delle primissime attività legate al turismo esperienziale.

Dunque la tua passione è nata dalla bici sportiva?

Sì, avevo 12-13 anni e con gli amici seguivamo in tv le imprese di Pantani. Poi correavamo a replicarle in strada lanciandoci a bomba giù dalle discese, inventandoci epiche crono scalate e quant'altro. Fino ai 14 anni la bici era questo per me, poi ebbi un incidente in cui persi la milza e per un poco mi allontanai dalla bici. Verso i 18 anni salii di nuovo in sella, questa volta al seguito di una associazione che organizzava escursioni domenicali.

Come sei capitato a Verona?

Per lavoro a seguito di un trasferimento dalla filiale della ditta per cui lavoravo come termotecnico alla sede centrale, che era appunto a Verona. Parliamo di 13-14 anni fa, in seguito ho lavorato, sempre come termotecnico, per altre aziende del settore, Daikin ad esempio. L'ultima è stata una azienda di Bovolone che produceva pannelli solari, venni assunto nel 2008.

E il Lago di Garda?

Quello mi è sempre piaciuto, l'ho girato in lungo largo, assieme

al Baldo, alla Valpolicella e alla Lessinia. Con un gruppo di Caselle di Sommacampagna facevamo i passi dolomitici.

E poi che è successo?

E' arrivata la crisi edilizia e la cassa integrazione. Cominciavo già ad accarezzare l'idea di svoltare e aprire un negozio di biciclette. Poi nel 2013, per caso, sfogliando il giornale locale, mi sono imbattuto nel Corso universitario di Esperto promotore della mobilità ciclistica, che allora era alla sua prima edizione. Mi sono iscritto e da lì mi si è aperto un mondo: ho conosciuto Marco Passigato (coordinatore didattico del corso nonché storico dirigente Fiab ndr), la Fiab, Girolibero, i viaggi in bicicletta. Da lì ho veramente capito che la bici non è solo bici da corsa o mountain bike, ma scoperta ed emozione, promozione del territorio, slow tourism che permette di assaporare bellezze e bontà.

Finito il corso vi siete dati subito da fare...

Sì, abbiamo aperto l'associazione Ciclone Ads proprio per cercare di capire come sviluppare le attività legate alla promozione del territorio,

dalla progettazione dei percorsi all'organizzazione delle escursioni. Con Marco Passigato e Fiab abbiamo completato i percorsi cicloturistici delle terre del Custoza che abbiamo inaugurato il 24 maggio 2014. Poi il Comune di Sommacampagna ci ha dato l'incarico di gestire la presenza ad una fiera dedicata all'agriturismo ad Arezzo. Nel 2015 ho gestito un piccolo noleggio bici in cima alla funivia di Malcesine.

E Bike Experience quando nasce?

Dopo la cassa integrazione, nel 2015, sono stato lasciato a casa. Già ricco di tutte queste esperienze, ho cominciato a buttar giù il business plan della mia attività. Da subito sono partito con l'idea che l'attività avrebbe dovuto incentrarsi sulla promozione del territorio e sul supporto alle strutture ricettive, aiutandole a diventare più bike friendly. Ma doveva partire da loro.

E' stato difficile ottenere finanziamenti?

In realtà non li ho chiesti, ho fatto tutto con le mie forze comprando otto biciclette e cominciando a svolgere servizi di accompagnamento per escursioni di un giorno. La forza della proposta stava nelle modalità di scoperta del territorio: visita alle cantine, degustazione di prodotti tipici, contribuendo anche alla crescita del territorio stesso.

Come è stata accolta la tua proposta?

Rispetto al 2015 sono cambiate molte cose. All'inizio non c'era tutta la sensibilità che c'è oggi. Molte cantine mi dicevano che non gli interessava. Col tempo però le cose sono via via migliorate, fino ad arrivare a stringere, proprio pochi mesi fa, una partnership con Federalberghi Garda. Sono soddisfatto per quello che riesco a fare con i turisti e con il territorio. E nel frattempo altri percorsi sono stati messi a sistema oltre alle Terre del Custoza.



E i turisti?

Prediligo lavorare con piccoli gruppi da minimo 2 a massimo 10 persone perché si riesce ad interagire bene. Faccio anche eventi più grandi da 30-50 persone ma in questi caso ho bisogno di collaboratori. Diciamo che lavorando molto con nordeuropei, di solito ci si intende subito perché tedeschi, inglesi ma anche americani danno valore aggiunto all'accompagnatore che li porta fuori dalle strade principali. La prima domanda che fanno non è quanto dura il giro o a quanto ammonta il dislivello, vogliono sapere le tappe e verificano che ci siano le "classiche" come Borghetto sul Mincio e Custoza. Gli italiani mostrano invece di prediligere i percorsi protetti su pista ciclabile, ma quando scoprono che ci si muove benissimo anche in strade secondaria a bassa percorrenza restano letteralmente a bocca aperta. ●



Una storia naturale

TURRI®

WWW.TURRI.COM



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



Una "maionese" tra virgolette di Paolo Pigozzi

Uova sode da sbucciare con cura e da assaporare con un pizzico di sale e pepe. Una merenda d'altri tempi, per ciclisti d'antan. Non so se le uova sode, assieme al pane e salame e a un quartino di lambrusco, siano obbligatorie nel tascapane di chi si cimenta nelle ciclostoriche, escursioni nelle quali, accanto a bici e abbigliamento d'epoca, potrebbero stonare barrette o integratori minerali modernamente formulati. Ma forse sto vaneggiando. Tuttavia, a proposito di uova, il dato di fatto è che molti mangiano con grandi sensi di colpa (e spesso di nascosto) la maionese, una salsa versatile che rende oggettivamente più appetitosi panini e tramezzini. Il motivo, in effetti, ci sarebbe: si tratta di una salsa molto calorica (circa 650 calorie/100 g) e ricca di grassi (70-80%), un problema per chi è sovrappeso, ha la pressione alta, è cardiopatico, ecc. A tutti costoro (ma questa preparazione è perfetta anche per chi, per il momento, non ha problemi) propongo una eccellente "maionese" senza uova, leggera e gradevolissima per arricchire la cena che conclude in gloria la sgambata settimanale. Il latte di soia è perfetto per chi è intollerante al latte vaccino, contiene parecchia lecitina, un ottimo emulsionante in grado di legare olio e acqua all'interno della salsa. L'olio extra vergine d'oliva non ha colesterolo mentre è ricco di acido oleico, che normalizza i grassi nel sangue e la pressione. Sempre se non si esagera.

Maionese senza... galline

INGREDIENTI

Latte di soia (non dolcificato e non addizionato di calcio)	1 bicchiere
Olio extra vergine d'oliva	q.b.
Succo di limone	q.b.
Senape	2 cucchiaini
Curcuma	un pizzico
Sale	q.b.

PREPARAZIONE

Mettete tutti gli ingredienti, tranne l'olio, nel bicchiere del frullatore ad immersione e azionate lo strumento. Di tanto in tanto fermatevi e aggiungete un po' d'olio finché avrete raggiunto la densità desiderata: più morbida se servirà per una insalata russa, più densa se la utilizzerete per tartine o bocconcini. Si conserva in frigorifero per 1-2 giorni.



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

di **Luigia Pignatti**

Anche quest'anno ci sarà la *Caccia al Tesoro in Bicicletta* nell'ambito del **Tocatì**, grande *Festival dei giochi di strada* che come ogni anno riempirà di eventi e giochi il centro storico di Verona tra il **12** e il **15 settembre**. La *Caccia al Tesoro in Bici* si svolgerà la sera di **venerdì 13 settembre in Piazza Erbe a partire dalle 20.30** precise. Per partecipare è necessario iscriversi.

Le **iscrizioni saranno aperte da lunedì 2 settembre** nei giorni e orari di apertura della sede FIAB VR in Piazza Santo Spirito, 13 (*lun, merc, ven dalle 16 alle 19*). Potete recarvi di persona o telefonare al n. **045.8004443**. Ricordate che **non** si ricevono iscrizioni né via fax nè tramite e-mail. Altre info su www.fiabverona.it e sul sito del Festival. Le 8 squadre saranno formate da 12 giocatori ciascuna. Vi aspettiamo con i vostri amici per una *Cacciainbici* mitica! Ed ecco un gioco per scoprire l'argomento della prossima (e sedicesima!) *Cacciainbici*. *Buon divertimento!*

1. SCOPRITE L'ARGOMENTO DELLA PROSSIMA CACCIAINBICI Anagrammate le parole elencate sotto la tabella in modo che abbiano senso e inseritele nella tabella al numero indicato. Per facilitarvi sappiate che le parole ben anagrammate risulteranno essere i vari pezzi di cui è composta la nostra amata bicicletta. Le caselle in grassetto lette dall'alto in basso vi daranno l'argomento della Caccia.

1.								
2.								
3.								
4.								
5.								
6.								
7.								
8.								

1. LALSE
2. TENACE
3. OLEITA
4. BIRUMANO
5. MABICO
6. RONFE
7. IDELPA
8. NEPRO



Ecco le soluzioni dello scorso numero. SOLUZIONE N.1: "FIC";
SOLUZIONE N.2: rebus : giocare nella strada, quindi la parola è ARE. Il Terzo ingrediente è perciò:
SOLUZIONI di questo numero: sul prossimo Ruotabibera! Se però volete sapere subito se avete fatto giusto scrivete all'indirizzo: luigiapignatti@virgilio.it

FRENI A DISCO

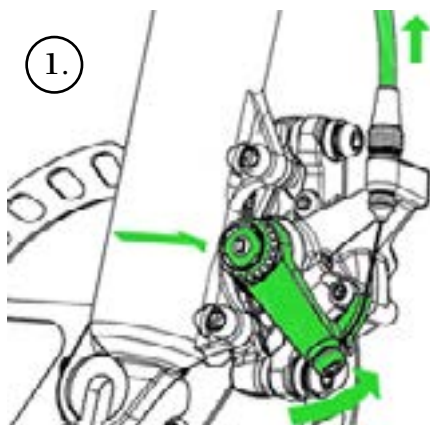
di **Federico Girardi**
ciclofficina@fiabverona.it

Nel freno a disco la "pinza" del freno è solidale al telaio; su questa si trovano le "pastiglie" frenanti. Durante la frenata, le due pastiglie vengono avvicinate contro il disco (solidale alla ruota) generando una forza d'attrito proporzionale alla pressione applicata sulla leva del manubrio; il freno a disco presenta i seguenti vantaggi:

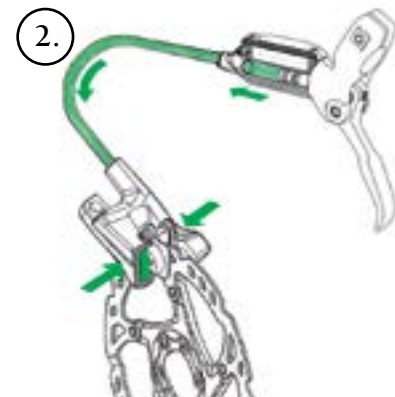
- frenata modulare e con poco sforzo
- componenti del sistema frenante lontani dal terreno e quindi da fonti di sporco/fango

...come svantaggio il peso del sistema frenante è maggiore ed i componenti sono un po' più delicati.

I tipi di freni a disco sono principalmente due:



1. MECCANICO: la pinza è azionata da un cavo con guaina (come nei freni standard).

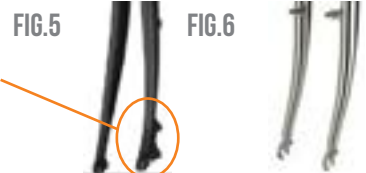


2. IDRAULICO: la pinza è azionata dalla pressione dell'olio nel tubo.

Esistono delle differenze tra i mozzi di una ruota predisposta per freni a disco (fig.3) ed una non predisposta (fig.4). Anche la forcella può essere predisposta (fig.5) o non predisposta (fig.6).



FISSAGGIO ROTORE



FISSAGGIO PINZA

E' possibile tuttavia montare degli adattatori per telaio (fig. 7 e 8)



Di solito parliamo di "come fare per ..." ma in questo primo articolo ci soffermeremo sul "cosa non fare":

- **Toccare i rotori durante le uscite:** il disco raggiunge temperature molto alte quando in uso
- **Toccare i rotori senza guanti specifici:** le mani sono naturalmente unte e possono rovinarli
- **Tirare la leva freno senza che ci sia la ruota:** quando non c'è la ruota (trasporto bici in macchina, sostituzione pastiglie o riparazione foratura) non azionare mai la leva freno: i pistoni potrebbero uscire fuori sede, andando in battuta fra loro, nel caso più fortunato si riesce ad allontanarli con un attrezzo specifico, nel caso peggiore può essere necessario spurgare l'impianto per poterli rimettere in sede.
- **Usare attrezzi non idonei:** non cercate di azzerare la corsa dei pistoni utilizzando un cacciavite: i pistoni sono molto delicati e se si cricciano sarà necessario sostituire quasi tutto il freno;
- **Usare uno sgrassatore universale:** bisogna usare solo alcool isopropilico o prodotti specifici. Lo sgrassatore universale è oleoso e potrebbe contaminare la superficie frenante delle pastiglie;
- **Usare aria compressa:** l'aria ad elevata pressione può insinuarsi sotto le tenute dei pistoni, se entra nel circuito forma bolle d'aria costringendovi a spurgare l'intero impianto.



Consigli del Nonno

Portate sempre con voi un inserto da mettere nei ceppi dei freni



L'ALLEANZA TRA BICI E CANOA

di **Andrea Lista**

Radici in Movimento e Canoa Club per la promozione della ciclabile dell'Adige Sud

Il mare, nella sua immensità e nella sua apparente immutabilità rispetto alle vicende umane, ci ha nuovamente accolti; la meta è ciò che spinge spesso a proseguire nella vita, anche in senso lato: nel nostro caso la meta erano quindi quelle "montagne di acqua profonda e salata che uniscono tutte le rive" (cit. Mau Mau – Bass Paradis) ed una volta giunti tutto ha avuto perfettamente senso.

Ma facciamo un passo indietro: Radici in Movimento da anni crede nello sviluppo logico e naturale della CicloVia Adige Sud; la nostra sede è a due passi dalla ciclabile e capiamo, vedendo con i nostri occhi, come una ciclabile possa aiutare uno sviluppo sostenibile dei territori, come possa essere luogo di socializzazione, di incontro, di tempo prezioso dedicato a sé stessi. Poi c'è il fiume: avere un corso d'acqua, imponente peraltro, che ti guida, che ti "insegna" la strada è fantastico. Poi c'è FIAB che da anni ci sostiene e sostiene l'evoluzione logica di

una ciclabile così importante cercando di traghettarla verso una fruizione e promozione moderna, di livello europeo. Infine ci sono gli amici del Canoa Club Verona, perché l'Adige è in primis una via d'acqua ed è vivendolo dal suo interno che si scopre un nuovo mondo, che quasi ci isola dalle cose "terrene" e che resta uno spazio a parte, singolare e incantatore.

L'anno scorso è stato il "battesimo": dall'Arena all'Adriatico. Siamo partiti da Piazza Bra in pompa magna, accompagnati da radio, tv e giornali e abbiamo disceso il fiume incontrando ciascuna delle 17 amministrazioni comunali che si affacciano sul lato "Destra Adige"; ciascuna di loro ha messo la propria firma su un logo e su di un nome: "CicloVia Adige Sud". Le cose che non hanno un nome infatti non esistono e così era, ed in parte è tuttora, per la CicloVia Adige Sud: quante parole spese, quanti elogi ricevuti, quante certezze.

Radici in Movimento, FIAB e Canoa Club Verona pertanto circa tre mesi fa decidono di riprovarci: non si parte più

da Piazza Bra ma decidiamo di pedalare da Peschiera del Garda. Perché? Il motivo è nella volontà di proporre un concatenamento di ciclovie che possa agevolmente portare un ciclo-viaggiatore dal Lago di Garda al Mare Adriatico (e viceversa ovviamente) attraverso un percorso alternativo alla ben più frequentata via "Garda-Mantova-Ostiglia-Ferrara-Mare"; inizialmente quindi la ciclabile del Mincio sino a Valeggio, poi la meravigliosa ciclovie delle risorgive sino a San Giovanni Lupatoto ed infine... l'Adige Sud. A differenza dello scorso anno in cui eravamo arrivati a Chioggia, decidiamo, quest'anno, che la meta debba essere quella...naturale: ovvero Rosolina Mare dove appunto l'Adige abbraccia l'Adriatico. Dal punto di vista pratico sono tre tappe: la prima da Peschiera sino a "casa nostra", Radici in Movimento, a Roverchiara, la seconda sino a San Martino di Venezze, grazie alla sempre meravigliosa disponibilità di Chiara dell'Agriturismo Carezzabella, l'ultima sino a Rosolina. Totale circa 200 km.



Canoisti e ciclisti



Come lo scorso anno abbiamo voluto fare in modo che la CicloVia fosse anche luogo di incontro e di conoscenza: abbiamo infatti avuto modo di ascoltare storie fantastiche, storie di chi si è messo in gioco sfidando le regole della agricoltura tradizionale in un periodo in cui si veniva "presi per matti" (Azienda Agricola Fontanabona), storie di colui che per 30 anni ha raccolto pietre in Adige ed ora è celebrato in tutto il mondo come grande artista mentre nel suo paese, Zevio, a malapena lo conoscono (Luigi Lineri), storie di Ecomusei (c/o località Gangaion a Ronco all'Adige), nati grazie alla professionalità e passione di Isabella e della Associazione Humanitas. Abbiamo poi ricordato, a Villabartolomea, coloro che furono trucidati 75 anni fa nel culmine della follia che colpì il nostro Paese, creando nemici dove nemici non

c'erano. Quindi Claudio a Badia Polesine, storico eccezionale del fiume Adige e del suo territorio e visionario amico che con passione sta cercando di far rialzare la testa ad un territorio, il Polesine, spesso dimenticato ed abbandonato come regione di basso profilo e dove si si perpetuano invece da tempo delitti ambientali devastanti, raccontati dal Comitato Terre Nostre. Infine un grazie fantastico ai ragazzi di Cavarzere: grazie a loro abbiamo non solo evitato la trafficatissima strada arginale sino alla Romea ma abbiamo scoperto alternative meravigliose su strade secondarie di campagna. Insomma un fantastico gruppo di amici che è andando aumentando giorno dopo giorno e che ha sfidato la canicola, che ha non solo pedalato assieme, divertendosi, ma che assieme ha vissuto una vera avventura, un pezzo di vita, che si è dimostrato

solidale nei momenti di difficoltà come le forature e le cadute, che ha avuto la capacità di mantenersi unito e di avere una visione comune anziché tante visioni individuali.

In un certo senso, secondo me, abbiamo rappresentato ciò che vorrei fosse poi riprodotto a livello di... società nel suo complesso.

Ciò che deve essere messo in evidenza è purtroppo la mancanza di determinazione (e sono buono...) di coloro che potrebbero definitivamente completare il tracciato, renderlo fruibile con comodità ai ciclisti, proporre un nuovo modello di sviluppo per il proprio territorio, favorendo l'imprenditorialità locale legata ai servizi che sulla ciclabile possono nascere. Rispetto allo scorso anno ben pochi passi avanti nell'avanzamento dei lavori di realizzazione del fondo, il tratto tra Badia Polesine e Rovigo è

da “attraversata del deserto del Gobi”, a Cavarzere rischi poi di trovarti centinaia di auto che sfrecciano a pochi metri da te sino alla Romea.

Noi insisteremo, vogliamo essere una costante spinta dal basso, vorremmo creare un network di associazioni e di privati che continuamente possano fare da pungolo, proporre idee, soluzioni, traguardi per far definitivamente decollare la CicloVia Adige Sud. Entro la fine del 2019 vorremmo ad esempio cercare di spingere per porre una cartellonistica uniforme (logo, nome, distanza dal mare, distanza da Verona)

in ciascuno dei 17 Comuni attraversati dal tracciato

Ora riposeremo, le idee e le sensazioni decanteranno e senza alcun dubbio l'anno prossimo saremo nuovamente ai nastri di partenza! Grazie a tutti; un grazie speciale a tutte le persone che costituiscono le Radici della nostra Associazione; un particolare grazie va a Livio, angelo custode di tutto il tracciato; diciamo che ho la fortuna di essere all'interno di un gruppo eccezionale.

Vi aspettiamo all'inaugurazione del CicloRifugio d'Albarella...stay tuned!!! ●



LA VIA DELLA SETA

di Bepo Merlin

Una strada per cammelli, cavalli, auto e TIR



Grande Madrassa (scuola coranica) a Bukara



Lo speciale

La sera il mio nipote più piccolo voleva sempre che gli raccontassi una storia. Ma le storie sono molte, la memoria una sola e anche abbastanza piena, come quella di un computer obsoleto. Così spesso ripiegavo sulla lettura di libri per ragazzi.

L'ultimo libro è stato "Il milione" di Marco Polo o, meglio, di Rustichello da Pisa.

Lì si parla del padre e dello zio di Marco Polo che, nel primo viaggio verso la Cina, furono bloccati per tre anni nella città di Bukhara e si diressero poi in Cina.

Su quella pista, intasata di carovane di commercianti e infestata dai predoni, si trova anche la mitica Samarcanda. La sua storia varrebbe poco, per noi italiani, se non ci fosse stato Roberto Vecchioni a cantare "Non è poi così lontana Samarcanda", anche se, a dire il vero, un po' lontana lo è e difficilmente si potrebbe raggiungere a cavallo in breve tempo, seppur incitandolo con il celeberrimo "oh oh cavallo, oh oh, cavallo, oh oh".



Il grande Registan di Samarcanda

Samarcanda è solo una delle attrazioni di questa strada che, a volte brillantemente a volte un po' meno, attraversa città antichissime, campagne rigogliose e deserti di vari colori.

Ma andiamo con ordine.

La vacanza che preferisco è in bicicletta. Non sempre le condizioni fisiche mie e la natura dei luoghi da visitare permettono questa soluzione.

In Uzbekistan, lo stato che ospita un tratto importante della Via della Seta e che abbiamo visitato, tra le città ci sono distanze considerevoli ed è alta la probabilità di dover campeggiare in pieno deserto.

Solo ciclisti avventurosi, ben equipaggiati e allenati, possono permettersi di attraversare questa regione. Tali devono essere stati gli unici due cicloturisti, carichi come cammelli, che abbiamo incrociato in otto giorni di viaggio e con i quali non abbiamo potuto parlare, visto che pedalavano nella corsia d'emergenza dell'autostrada, in senso contrario al nostro.

Così ho dovuto ripiegare, in ottima compagnia, su un viaggio da turisti consapevoli e informati ma con mezzi tradizionali.

In Italia ci sono molte agenzie turistiche

che organizzano viaggi lungo la Via della seta, tanto che nelle città più piccole, come Khiva e Bukhara incontravamo comitive italiane che facevano il nostro stesso percorso. Così ormai è facile trovare, in Uzbekistan, guide locali che parlano italiano.

L'organizzazione è stata ottima. Gli Uzbeki sono persone di parola. Mai una sbavatura.

Gli alberghi, poi, grazie al fatto che noi siamo ricconi (il salario medio uzbeko va dai 200 ai 300 dollari al mese...) erano tutti accoglienti, puliti, con letti enormi e tanta disponibilità. Le colazioni con dolce, salato e frutta fresca, sono sovrabbondanti e gustose.

Il cibo, con tutte le cautele del caso e riuscendo a schivare il coriandolo, che nella cucina medio orientale è onnipresente, è più che accettabile. Dal

“plov”, la specialità nazionale a base di riso, carne e verdure, che merita di essere gustato nelle tante varianti, alle minestre di carne o di verdure e ai tanti secondi di carne o di verdure stufate, ce n'è per tutti i gusti.

Il pane, cotto nel forno tandir è veramente appetitoso. Assolutamente imperdibile la frutta secca di ogni tipo dei bazar.

Di per sé i musulmani non dovrebbero bere alcolici, ma la maggior parte dei ristoranti, invece, serve ottima birra e anche vino locale e vodka.

Il territorio che abbiamo attraversato è esso stesso un'attrazione turistica. La parte occidentale presenta un grande zona desertica. Solo attorno alle città si trovano terreni coltivati. Oggi si stanno diffondendo i frutteti e gli orti, ma la coltura principale del paese, nell'epoca sovietica e in quella iniziale della nuova

repubblica indipendente è stata quella del cotone, assorbito in massima parte dalla Russia.

Il cotone è stato, insieme, fattore di sviluppo dell'economia uzbeko e grande problema ecologico. Infatti, i sovietici hanno deviato le acque dell'Amu Darya e del Syr Daria in tanti canali d'irrigazione, provocando la scomparsa del famoso lago d'Aral, ora ridotto a tre piccoli bacini.

Avvicinandosi a Samarcanda il territorio diventa collinare e poi montano ed è molto verde. Anche la capitale, Tashkent, è attorniata da terreno fertile, ma la zona più produttiva in assoluto è la Valle di Fergana, che per ragioni di tempo non abbiamo potuto visitare.

Oltre all'agricoltura ed all'allevamento, l'economia uzbeko si regge sul gas e sul petrolio e recentemente ha scoperto il



Autoscatto



L'antica fortezza di Khiva



Cammello



Frutta secca



Khiva di notte



Bambine di campagna



Tashkent



Tappeti di Bukhara



Minestre

suo bene più prezioso: il turismo. Così il paese, che pure è governato da un regime autoritario, si presenta molto ospitale nei confronti dei turisti occidentali. I controlli sono meno invasivi di quelli russi o di certi aeroporti nostrani.

Questa terra ha ospitato alcune delle più antiche civiltà mondiali. Essendo al centro dell'Asia e vicina a Persia, India e Cina, ha subito dominazioni persiane, greche, mongole, arabe e turche, assorbendo caratteri umani e culturali da ognuna, con influenze indiane e cinesi, divenendo poi essa stessa il centro dell'impero del mitico Tamerlano e dei kanati che lo seguirono.

Questo ha contribuito a far diventare la regione, ai tempi del nostro Medio Evo e del nostro Rinascimento, il centro culturale e scientifico più avanzato al mondo, che ha regalato

a noi occidentali il ricupero della filosofia e della scienza greca, arricchita dalle conoscenze matematiche e astronomiche provenienti dall'India o prodotte dai suoi grandi studiosi, formati nelle madrasse di Khiva, Bukhara e Samarcanda.

L'Uzbekistan, in conclusione, si è rivelato al di sopra delle aspettative. È un paese molto antico eppure moderno e organizzato. Povero secondo i nostri parametri, ma di una povertà molto dignitosa, senza grandi differenze tra ricchi e poveri. Esiste una certa differenza tra città e campagna, ma siamo ben lontani dalla miseria che si può trovare in tanti paesi del terzo mondo. L'Uzbekistan è al livello in cui si trovavano gli stati dell'Europa dell'Est subito dopo la caduta del muro di Berlino.

A parte i grandi monumenti (specialmente a Samarcanda), rivestiti di mattonelle di ceramica dai colori vivissimi, in gran parte pesantemente restaurati o ricostruiti (e secondo me hanno fatto bene), meritano attenzione anche le città storiche (Khiva e Bukhara soprattutto) il cui centro è stato conservato mirabilmente. La stessa capitale, Tashkent, interamente ricostruita dopo il terribile terremoto del 1966, merita una visita per i viali e i parchi.

Il deserto, poi, ha sempre il suo fascino, anche se non è una distesa di sabbia gialla come il Sahara.

Ci sono biciclette in Uzbekistan? Sì, nelle città si incontrano parecchi ciclisti urbani e si vedono anche dei noleggiatori per turisti. Ma non credo che ci sia la Fiab. ●

UN CAVALLO CHIAMATO CABALLO . . . di Saverio Cusumano

Diciamo subito che io, di andare a Cuba, non ne avevo voglia. Molti anni prima, facciamo cinquanta, mio padre mi aveva costretto a seguirlo nei suoi viaggi nell'Europa dell'Est e quindi avevo conosciuto il "comunismo reale" in tutte le sue declinazioni: Bulgaria, Romania, Russia, Jugoslavia e non ne ero rimasto entusiasta, però avevo da poco conosciuto Pina, che insisteva tutti i giorni perché la accompagnassi in quello che per lei era una sorta di pellegrinaggio alla Mecca. Iscritta alla CGIL, volontaria alle feste dell'Unità, sempre votato lì. Insomma, mi ha convinto e siamo partiti. Uno degli argomenti per convincermi è stato il prezzo perché Pina mi aveva detto che organizzava tutto un suo amico di Verona, bravissimo a prenotare soggiorni, studiare itinerari, proporre interessanti escursioni. In pratica un virtuoso dell'organizzazione fino al minimo dettaglio. Partiamo dunque in quattro: io, Pina, Bepo e la sua consorte Renata.

Non sto a raccontarvi tutto il viaggio a Cuba e neppure mi soffermo sulle considerazioni storiche e sociologiche che i reduci da Cuba sono soliti fare. Posso affermare banalmente che l'argomento è controverso. Però, una giornata particolare di questa avventura cubana va raccontata. Da turisti navigati ci procuriamo una cartina della zona molto approssimativa, con i sentieri segnati in modo approssimativo e il tutto era graficamente ben riuscito anche se molto approssimativo, appunto. Camminiamo per la campagna cubana calpestando una terra rossa molto argillosa. Veniamo catturati da dei presunti contadini che ci mostrano come si fanno i sigari cubani. Finito questo rito turistico continuiamo a camminare. Siamo tutti buoni camminatori, per fortuna. I ponti, chiamiamoli così, richiedono anche ottime doti di equilibrio, ma lasciamo perdere. Ogni tanto consultiamo la cartina, tanto per darci un tono con le donne

al seguito i cui sguardi cominciavano ad esprimere forti dubbi sulle nostre capacità di orientamento. Bepo si guardava intorno sperando trovare un contadino a cui chiedere informazioni sfoggiando il suo castiglio-veronese con accento di Montorio. Ogni tanto venivano giù quattro gocce, ma si riusciva a trovare dei ripari confortevoli in cascine che sembravano semi abbandonate. Incrociamo un francese, anche lui seguito da una donna che esprimeva rassegnazione e forti dubbi. Ci chiede la strada con risultati immaginabili. Cartina alla mano gli indichiamo un sentiero che lui sdegnosamente evita pensando che *les italiens sont tous des connards*.

Noi invece il sentiero lo imbocchiamo e siamo anche abbastanza allegri perché, dalla cartina, manca poco alla meta. Strano sentiero: scavato in questa terra argillosa, i lati per un buon metro d'altezza erano sempre





dal fratello del cavallo che ci aveva trasbordato e ci ha portato in albergo percorrendo finalmente una via asfaltata.

Ogni tanto, ai margini della strada, incrociavamo statue di argilla rossa che camminavano stancamente, come reduci dallo *chemin des dames*. Sapevo dove erano state. Tornando al discorso iniziale sul modo controverso di vedere Cuba troverete chi commenta tutto ciò dicendo che in un paese dove comanda il proletariato si ha l'occasione di fare i fanghi gratis, senza pagare costosi ingressi in centri termali o benessere. Al contrario troverete altri che diranno che almeno un ca...spita di cartello per avvertire che il sentiero era allagato sti str.uzzi potevano pur metterlo. Indovinate in che categoria mi colloco. ●

di terra argillosa, come un immenso solco e poi contornati da siepi spesso pungenti.

Mi venivano in mente le trincee di Verdun e come una trincea ad un certo punto il fondo del sentiero comincia ad essere un po' fangoso. Poi sempre di più, con quel bel fango scivoloso che non puoi evitare perché anche le pareti sono scivolose. Mi tolgo le scarpe e proseguo. Dietro vedo tre esseri umani che tentano di stare in piedi, si aggrappano ai rovi, cadono con il seguito di doverose imprecazioni. Molto contenute quelle di Bepo data la sua formazione culturale. Avete presente quelle lottatrici nella palta? Ebbene, l'effetto era quello.

Il fango mi arriva quasi alle ginocchia e vedo a un centinaio di metri davanti a me un cubano con un cavallo. Mi raggiungono i miei compagni di gita e finalmente Bepo può chiedere notizie sulla strada. Il suo veronese-castigliano funziona, ma la notizia che ci dà il Bepo mi lascia pieno di timori. Per proseguire bisogna salire ad uno ad uno sul "caballo" e verremo portati sulla terra ferma e la salvezza. Se avevo poca voglia di andare a Cuba, ne avevo ancora meno di salire sul caballo. Bepo mi gela dicendo che non c'è altra soluzione. Io a cavallo non ci sono mai stato. La sola esperienza l'ho avuta con

un dromedario, ma non è la stessa cosa e anche il quel caso ero l'unico di tutto il gruppo che aveva un dromedario che mi voleva sgranocchiare i sandali.

Salgo sul cavallo pensando che nel mio DNA magari qualche nozione inconscia mi è stata trasmessa dal nonno che addirittura li domava i cavalli. Non è così. Rigido come un baccalà sto miracolosamente in sella a questo cavallo che potrei definire un discendente di Ronzinante: piccoletto, magro e con un passo mesto e rassegnato. Il sentiero scompare sotto un metro d'acqua. Dopo un centinaio di metri emergiamo per percorrere il sentiero che non era altro che un budello fangoso dove il cavallo sprofondava nel fango quasi fino alla pancia. Ogni tanto scartava per evitare monticelli di fango ancora più alti. Aveva un senso dell'equilibrio incredibile.

Il cavaliere, a differenza di alcuni conducenti di muli che ho conosciuto in montagna, non ritmava il passo con una sequela di bestemmie. Era molto contenuto, quasi un aplomb inglese.

Non so come, alla fine sono arrivato su un sentiero asciutto, quasi asfaltato. Delle urla lontane in francese mi facevano capire che qualcuno si era perso nella palude e non sapeva come uscirne. Una volta riunito il gruppo siamo saliti su un carretto trainato



PEDALATA NELLE MARCHE CON ISOLAINBICI

di G.Pietro Zecchetto

La stagione è iniziata, e gli amici di Isola della Scala si regalano una ciclovacanza impegnativa ma allo stesso tempo indimenticabile...

Quando all'inizio è stata programmata in coscienza ci siamo dati dei matti; ma ora che l'abbiamo fatta ne siamo orgogliosi!!!

Le Marche, una regione tutta da scoprire, in particolare la provincia di Ancona, tra colline, montagne, città d'arte, borghi medioevali, parchi e riserve naturali e per finire un tuffo dove l'acqua è più cristallina... Campo base Senigallia con la sua bellissima spiaggia di sabbia fine e con il suo centro storico dove ben conservata svetta la maestosa Rocca Roveresca...

Si inizia con Corinaldo, pittoresco centro

medioevale con la sua lunga cinta di mura, il santuario e la casa natale di Santa Maria Goretti, il famoso Pozzo della Polenta e molti altri edifici storici. Niente male come prima mezza giornata.

La mattina seguente di buon ora trasferimento ad Ancona; preso possesso delle biciclette visitiamo la città: l'antico lazzereto con i due archi sul molo, piazza del Plebiscito con la chiesa di San Domenico e poi su fino alla cattedrale di San Ciriaco... riscaldamento perfetto per i nostri muscoli.

Prendendo poi la strada panoramica iniziamo la famosa e temuta Riviera del Conero... dopo pochi chilometri si inizia a scorgere l'incantevole paesaggio con le sue particolari e suggestive sfumature che rendono meno pesante la salita.



Per la pausa pranzo scegliamo il belvedere da cui possiamo ammirare la perla del litorale: Baia di Portonovo, una meraviglia della natura ancora incontaminata la cui spiaggia lambisce un mare verde smeraldo... che spettacolo! che emozione! siamo veramente arrivati sul Conero.

Si prosegue poi verso Sirolo, un grazioso paesino a picco sul mare, e poi giù a Numana con la sua bella torre nella sua piccola e caratteristica piazzetta. La giornata non era ancora finita, ci aspettava Camerano, un piccolo borgo dai bei scorci storici arroccato in cima ad un colle, noto per le sue famose grotte. Ma che salita, ragazzi!

Poi per altri piccoli borghi dell'entroterra siamo arrivati nuovamente ad Ancona,



... voglia di bici ...

là bici e...

www.labiciverona.it

prenota il tuo Test ECO BIKE



BOSCH

Vendita
Riparazione
Ricambi
Abbigliamento
Calzature
Usato garantito

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



stanchi ma orgogliosi di aver sfidato "il Conero".

Il giorno seguente gli amici "Fiab Bici Più" di Chiaravalle, che avevamo contattato in precedenza, ci hanno portato lungo la ciclabile dedicata al presidente Fiab Luigi Riccardi alla scoperta della loro bellissima cittadina.

Abbiamo visitato l'Abbazia di Santa Maria in Castagnola. Nella casa natale di Maria Montessori una persona ci ha spiegato la storia e i metodi di questo progetto d'insegnamento ed infine non poteva mancare la foto di gruppo al monumento della bicicletta.

Dopo una breve sosta presso la loro sede (qui va il dovuto ringraziamento non solo per il rinfresco offerto ma anche per la disponibilità e l'ospitalità ricevuta) siamo ripartiti per Jesi. In programma avevamo la visita della città ma a causa di un improvviso e forte temporale è saltata.

Messi gli indumenti da pioggia siamo

ripartiti per Senigallia ammirando solo da lontano Morro d'Alba e Monte San Vito.

Il programma dell'ultimo giorno, in compagnia dagli amici di Fiab Fano, è stato un giretto di una settantina di chilometri nel parco di San Bartolo, oasi protetta segnata da monti che si tuffano nel mare con bellissime ville storiche.

Abbiamo proseguito poi per Fiorenzuola di Focara, antico borgo romano molto caratteristico citato anche da Dante Alighieri nella divina commedia, canto XXVIII dell'Inferno: "Poi fara' si che al vento di Focara non fara' lor mestier voto né preco".

Dopo questa piccola perla siamo ripartiti per Gabicce Monte, poi giù a Gabicce Mare e infine siamo ritornati a Pesaro dove abbiamo visitato il centro storico e sostato in piazza del Popolo per la foto ricordo davanti alla fontana con tritoni e cavalli marini.

Salutato e ringraziato gli amici di Fano ci

siamo radunati per il rientro. Eh sì, erano già passati quattro giorni ed era venuta l'ora di ritornare a casa.

Non nascondendo le difficoltà incontrate il consiglio che diamo è di non rinunciare a queste affascinanti località affacciate sul mare cristallino e a panorami unici. Un ringraziamento dovuto a tutti: organizzatori e partecipanti per la buona riuscita della ciclovacanza, e a tutti voi innamorati della bicicletta: "Buone pedalate e alla prossima!". ●



PEDALATA CON I CANDIDATI A SINDACO

FIAB Rovigo ha invitato gli aspiranti primi cittadini a “vedere” la città con gli occhi del ciclista.

di **Denis Maragno e Cinzia Malin**

Sabato 11 maggio, prima delle elezioni amministrative del 26 dello stesso mese, FIAB Rovigo ha organizzato una pedalata urbana “per” e “con” i candidati a sindaco su di un percorso speciale di circa un’ora e mezza appositamente studiato per mettere in evidenza le necessità del territorio in fatto di sicurezza, segnaletica, collegamenti ciclabili mancanti o lacunosi.

Il folto gruppo, composto da sei dei sette candidati, dal presidente FIAB Rovigo, Denis Maragno, da diversi soci Fiab Rovigo e da molti cittadini, ha confermato quanto sia di attualità e di pubblico interesse il tema della ciclabilità sicura, e quanto la nostra associazione, che al momento conta quasi 200 iscritti, sia percepita quale portatrice dei bisogni della collettività.

Pedalando con noi i candidati a sindaco hanno potuto toccare con mano, dal punto di vista di chi si muove quotidianamente in bici per andare a scuola oppure al lavoro, il problema della scarsa segnaletica e della poca chiarezza di alcuni percorsi ciclabili (la cronaca riporta purtroppo tre casi di incidenti con ciclisti coinvolti solo nell’ultima settimana).

Sono venute inoltre alla luce molte carenze progettuali; l’associazione ha scelto come esempi alcuni tratti molto frequentati come la ciclabile che, uscendo dal centro, passa a fianco di piazzale Di Vittorio, la zona della stazione ferroviaria, via Benvenuto Tisi da Garofalo nel popoloso quartiere Commenda, per poi avvicinarsi al centro storico, attraverso viale Tre Martiri e via Fuà Fusinato e chiudere con le centrali via Miani e Corso del Popolo.

Non sono mancate altre riflessioni su diversi ulteriori aspetti come gli attraversamenti, le rotatorie, le interruzioni dei percorsi ciclabili e anche sul bike sharing, sulle rastrelliere, sul parcheggio selvaggio delle auto in piazze e vie centrali che occupa ogni spazio.

La pedalata ha avuto anche l’intento di dimostrare che quando gli spazi urbani, cioè le strade e le piazze, sono pianificati e distribuiti con equilibrio risultano più belli, attrattivi e vivibili, aumentano il valore della città in termini di socialità, qualità della vita e dell’ambiente.

Al termine della pedalata, prima dei saluti ai candidati, il presidente FIAB ha consegnato ad ognuno di loro i più recenti dati raccolti in fatto di ciclabilità cittadina, derivanti dalle ultime edizioni

del “Contaciclisti” (quadrimestrale iniziativa FIAB Rovigo che censisce i passaggi delle biciclette da/per il centro e monitora i flussi) e le proposte in merito al potenziamento e al miglioramento ciclabile cittadino, dai percorsi urbani ai collegamenti con le frazioni, che l’associazione spera possano essere da spunto per interventi in merito.

Infine, poiché chi sceglie di andare in bici non si fa spaventare dalle condizioni meteorologiche, ad ognuno dei candidati è stato simpaticamente regalato un pratico poncho impermeabile tascabile. FIAB Rovigo ringrazia i candidati che hanno partecipato all’iniziativa e hanno prestato attenzione alle segnalazioni e alle riflessioni (in ordine alfabetico): Ezio Conchi, Edoardo Gaffeo, Monica Gambardella, Mattia Maniezzo, Silvia Menon, Antonio Saccardin.

Al momento dell’uscita di questo numero di Ruota Libera elezioni e ballottaggio si sono conclusi e il Sindaco di Rovigo è stato scelto. Al prof. Edoardo Gaffeo, rinnovando l’augurio di buon lavoro rivolto a tutti i candidati in occasione della pedalata, la nostra associazione esprime la disponibilità a far parte di un tavolo di consultazione, auspicandone la costituzione, in tema di viabilità ciclistica. ●



WEEK END RISORGIMENTALE DI FIAB ROVIGO

Doppio appuntamento dedicato alla storia pensando all'attualità di **Cinzia Malin e Sandro Burgato**

I fine settimana dell'8 e del 9 giugno FIAB Rovigo ha proposto una sorta di gemellaggio tra località che sono entrate nella Storia per personaggi, vicende e fatti indelebili e fondamentali del nostro Risorgimento. Nata da un'idea di Sandro Burgato, che ha anche condotto entrambi gli itinerari, l'iniziativa è iniziata sabato pomeriggio 8 giugno con la ciclo-escursione a Lendinara (RO), città natale del patriota Alberto Mario, a cui Giosuè Carducci ha dedicato un toccante epitaffio. La visita al piccolo ma significativo Museo del Risorgimento allestito a Palazzo Boldrin, dove ha sede la Cittadella della Cultura con la sua preziosa Biblioteca, ha introdotto al ruolo che Alberto Mario, la città di Lendinara e il Polesine hanno avuto nella storia nazionale. Nella storia entra di diritto Jessie White, compagna di Alberto, giornalista, biografa e anche una delle prime infermiere della Croce Rossa, fondata da Henry Dunant dopo le sanguinose battaglie risorgimentali. Nella sala riunioni Nicola Gasparetto, direttore della Cittadella della Cultura, e Marco Chinaglia, studioso dell'Associazione Amici di Garibaldi, si sono alternati nell'esposizione del contesto storico-politico e del ruolo dei personaggi risorgimentali che vissuti, operanti o collegati con Lendinara, come Carlo Cattaneo, sono stati protagonisti di questo importante periodo. A seguire, i due esperti hanno accompagnato il gruppo in visita guidata al Museo, soffermandosi su significativi cimeli come le divise garibaldine, tra cui quella originale di Alberto Mario, la "provata" bandiera della Croce Rossa del tempo, testimonianze scritte e preziose fotografie d'epoca. L'uscita ha dato inoltre l'opportunità di conoscere ulteriormente la città di Lendinara con la visita al Giardino storico di Ca' Dolfin - Marchiori, dimora cinquecentesca dei Dolfin arricchita da un magnifico parco ottocentesco ad opera di Domenico Marchiori, primo sindaco della Lendinara italiana, dopo l'unificazione nazionale, straordinario personaggio, che ospitò nella sua villa personalità come Giuseppe Garibaldi il quale dal balcone tenne un famoso discorso, ripreso e rappresentato durante la annuale Rievocazione storica di Lendinara. ●



L'ideale collegamento ciclo-storico-culturale è continuato la domenica successiva 9 giugno con l'uscita a Solferino e San Martino della Battaglia, dove si è svolta una delle più cruente battaglie risorgimentali, la Seconda Guerra d'Indipendenza del 1859, evento ricordato come il primo passo verso l'unità d'Italia e che ha causato centinaia di migliaia di morti. Questa ciclo-escursione, pensata con la motivazione di conoscenza storica, ha consentito anche di ammirare lo splendido paesaggio delle colline moreniche del Garda. Un territorio che si estende dalla sponda meridionale del lago alla pianura mantovana con una serie di dolci colline, piccoli specchi d'acqua sorgiva tra boschi e vigneti. Luoghi antichissimi, modellati durante le ultime glaciazioni, dove i successivi insediamenti umani, nel tempo, hanno preso la forma di piccoli borghi, castelli e palazzi storici che li hanno reso affascinanti e che ben si prestano al cicloturismo. Sia a Solferino che a San Martino della Battaglia sono stati visitati i musei dedicati e, in quest'ultimo, l'accesso alla torre monumentale ha fatto apprezzare gli affreschi ad andamento circolare di Vittorio Bressanin e la vista panoramica dalla terrazza da dove abbiamo anche immaginato, con gli occhi nel passato, sanguinosi e devastanti campi di battaglia. Gli stessi campi insanguinati che impietosirono il medico svizzero Henry Dunant che casualmente si trovava nella zona e che fondò una organizzazione che potesse soccorrere i feriti di qualsiasi nazionalità fossero: la Croce Rossa. ●



Una interessante due-giorni tematica che ha proposto escursioni e visite nell'ottica dell'approfondimento e delle relazioni, della valorizzazione di territori ma anche di riflessioni sull'argomento storico e sull'attuale momento politico di estrema difficoltà e divisione. Ricordare i fatti storici è stato motivo di ripensare a chi, a costo della vita, ha combattuto per l'unità del nostro paese. ●



Controvento Aboliamo l' "Automunito"!

I più attenti avranno notato che gli annunci di lavoro devono attenersi ad alcune regole precise per evitare qualsiasi intento discriminatorio. Questi non devono esplicitamente richiedere un lavoratore o una lavoratrice, ma devono essere rivolti a candidati ambosessi. Inoltre, l'annuncio non deve avere alcuna discriminazione in base all'età e soprattutto non deve essere razzista, nel vero senso della parola.

Esiste, però, una forma molto più subdola di discriminazione, quasi classista. La richiesta di essere "automuniti".

Parola pericolosa, a mio avviso, perché presuppone che le competenze di ogni potenziale candidato debbano essere subordinate al possesso o meno di un'autovettura privata. Una richiesta patrimoniale sbagliata per l'ordinamento italiano, visto che in un comune lavoro subordinato la mansione si deve svolgere solo tramite i mezzi e le strutture di cui dispone il datore di lavoro.

Alcuni potrebbero obiettare, affermando che l'automobile serve per recarsi al lavoro, convinti che la macchina sia garanzia di puntualità, comodità ed efficienza. Purtroppo, code e traffico sono ormai all'ordine del giorno nelle nostre congestionate città (preciso che sto criticando il requisito di possedere un'auto, non la patente, perché esistono lavori per i quali è necessario saper guidare il classico furgoncino o il motorino). Sarà quindi compito del lavoratore individuare in autonomia e stabilire il modo più adatto per recarsi in orario sul luogo di lavoro. Ricordiamo che non tutti vogliono o possono avere l'automobile a casa.

È più che mai necessario non solo cambiare radicalmente la cultura, ma anche osare promulgando leggi a tutela delle libere scelte del cittadino eco-sostenibile. Quindi, ecco una proposta a costo zero con effetti immediati: negli annunci di lavoro aboliamo la parola "automunito"!

di **Guido Crivellari**

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