

RUOTALIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



CICLORIFUGIO

OASI SULL'ADIGE SUD

MOBILITÀ POST VIRUS:

- LA RISPOSTA DELL'EST VERONESE
- LE SCELTE DEGLI ALTRI

MANUTENZIONI

CON I CINGOLATI
SULLA STRADA COMUN

AIDA

LA GUIDA DELLA GRANDE
CICLABILE DEL NORD ITALIA

BICI NEL MONDO

DA BOGOTÀ E MEDELLIN
IL BELLO DELLA COLOMBIA

RACCONTI DI BICI

- SUOR BARTALI (NICOLETTI)
- L'ECLISSI DEI COLORI (BISIGHIN)

ROVIGO

- UN LOCKDOWN MOLTO ATTIVO
- CONTACICLISTI 2020



3	IL PUNTO Muoversi meglio dopo l'emergenza?	18	ENIGMISTICA
4	MOBILITÀ Decreto rilancio	19	CIBO DA VIAGGIO Ritorno all'antico
6	Bike lane e collegamenti ciclabili	20	VITA ASSOCIATIVA Preistoria digitale
8	Bici e coronavirus: le scelte degli altri	21	CULTURA
10	VITA ASSOCIATIVA Sondaggio lockdown	22	BICI NEL MONDO Colombia in bici a 2.500 metri
11	Pianificare un cicloviaggio	24	RACCONTI DI BICI Suor Bartali
12	MOBILITÀ Siamo su una brutta strada	26	L'eclissi dei colori
14	VITA ASSOCIATIVA Ciclorifugio Bosco D'Alberella	29	FIAB ROVIGO Restare attivi nonostante tutto
15	CICLOTURISMO Da Verona a Trieste sulle note di AIDA!	30	Tre anni di contaciclisti
16	CICLOFFICINA Borse bici	32	EL CANTON

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

Redazione:
Michele Marcolongo, Bepo Merlin,
Francesca Gonzato, Corrado Marastoni,
Luciano Lorini, Giorgio Migliorini,
Guido Crivellari.

Hanno collaborato:
Federico Girardi, Luigia Pignatti,
Paolo Pigozzi, Andrea Bisighin,
Alessio Migliorini, Alfredo Nicoletti,
Denis Maragno, Gianni Maistri,
Luigina Verzini.

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 3.500 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: 045 961 7911
C.F e p.iva 02079650236
www.fiabverona.it - sede@fiabverona.it

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: 045 961 7911
Ciclofficina - Venerdì: ore 16.30-19.00

Ricevi Ruotalibera

se diventi socio di FIAB Verona 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 2020

Socio ordinario (con abbonamento a Ruotalibera e rivista BC)	€ 30
Socio familiare*	€ 12
Socio giovane** (con abbonamento Ruotalibera)	€ 12
Socio sostenitore (con abbonamento a Ruotalibera e rivista BC)	€ 40
Famiglia da 4 persone (1 ordinario e 3 familiari)	€ 60
Famiglia da 5 persone (1 ordinario e 4 familiari)	€ 65

*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.



Muoversi meglio dopo l'emergenza?

Per un'arcana legge di equilibrio universale, se i periodi di calma permettono una vita più o meno tranquilla ma spesso trascorrono in una frenetica quotidianità che non consente di migliorare i problemi esistenti, i momenti di grande difficoltà collettiva mettono in discussione gli equilibri raggiunti in precedenza e per questo, oltre a creare traumi e sofferenze, possono aprire inattese occasioni di riflessione e progresso.

A questa legge non sembra fare eccezione la sorprendente emergenza sanitaria Covid-19, che, dopo due mesi drammatici, sembra (speriamo) aver attenuato per ora la presa sull'Italia: il lungo tempo trascorso nel blocco di tutte le attività non essenziali, con la vista sconcertante di città e strade deserte come mai prima, ha portato a ripensare se il nostro modo di vivere e di spostarsi fosse davvero il migliore a cui tornare. Questa nuova consapevolezza, unita all'ansia di dover dare al più presto un'alternativa sostenibile a un trasporto pubblico a mezzo servizio soprattutto in vista della preventivabile riapertura a metà settembre dell'attività scolastica in aula (impensabile che la gran parte delle persone si mettano a viaggiare nelle città con la propria auto privata), ha fatto fare al legislatore un salto di qualità: così nel Decreto Legge di metà maggio detto "Decreto Rilancio", oltre a un considerevole incentivo economico per chi acquista mezzi di mobilità dolce che sta letteralmente svuotando i negozi di bici, sono state introdotte due importanti novità per favorire la mobilità ciclistica, come le *corsie ciclabili* (fasce di rispetto delimitate da una striscia discontinua, uno strumento ben più flessibile della classica "pista ciclabile" normata dal Codice della Strada vigente) e le *case avanzate* (aree a ridosso degli incroci semaforici riservate alle bici affinché possano ripartire prima degli altri veicoli).

Molti comuni italiani si sono già mossi per rendere operative queste novità sulle loro strade, anche prima di vederne la conversione in legge ormai imminente: nelle foto si vedono ad esempio una corsia ciclabile a San Bonifacio in via Fiume, e una casa avanzata a Bologna.

E a Verona? Fino al momento in cui scriviamo (fine giugno), le misure introdotte per agevolare la mobilità dolce sono: una Zona 30 allargata alle mura magistrali e a parte di Borgo Trento, cosa apprezzabile ma purtroppo non ancora sostenuta da adeguata campagna informativa e controlli effettivi; e un rifacimento della segnaletica di buona parte della rete ciclabile esistente, peraltro già annunciata mesi fa ben prima dell'emergenza. Questo però certamente non basta a dare un segnale di svolta che faccia capire alla cittadinanza che muoversi in bici è davvero conveniente e sicuro, e perciò stiamo insistendo con l'amministrazione affinché compaiano presto anche in vari tratti delle nostre strade i nuovi provvedimenti di cui abbiamo fatto menzione in precedenza. In questa azione siamo piacevolmente ed energicamente supportati anche da un coordinamento dei dirigenti e docenti delle scuole medie superiori, coeso e combattivo. Riusciremo a vedere queste positive novità anche nella nostra realtà scaligera? Al momento non lo sappiamo ancora ma ci auguriamo di sì e presto, senz'altro prima di settembre. Speriamolo tutti, per il bene di tutti. ●



DECRETO RILANCIO: TANTO PER LA BICI, MA NON TUTTO

di Michele Marcolongo

Una rivoluzione, con la speranza che non ritorni da dove è partita...

Come si dice quando in pochi giorni si riescono a sbloccare situazioni e vertenze di grande rilevanza incagliate da anni, anzi da decenni?

Rivoluzione. Ecco, questo è il termine più corretto, usato pure dal presidente nazionale Fiab Alessandro Tursi, per descrivere quanto accaduto con i quattro commi dell'articolo 224 del Decreto Rilancio dello scorso 19 maggio 2020 recante "Misure urgenti connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19".

Quattro commi, dedicati all'incentivazione della mobilità sostenibile, che finalmente istituiscono anche in Italia le corsie ciclabili (cosa diversa dalle piste ciclabili su corsia) e le case avanzate, utili quest'ultime per la svolta a sinistra in sicurezza dei ciclisti in corrispondenza di incroci semaforizzati, oltre che a prevedere nuovi finanziamenti statali per le piste ciclabili.

Per intenderci: niente di veramente nuovo, tutta roba che in Olanda avevano cominciato a vedere già dalla metà degli anni Settanta, 45 anni fa, ma che da noi, fino a pochi anni fa,

anzi, fino a pochi giorni prima del Decreto Rilancio, era ancora roba "scottante" oggetto di snervanti trattative nell'ambito di infinite sessioni di commissioni parlamentari che quasi sempre partivano all'insegna della speranza e dell'ottimismo per poi finire all'insegna della cocente delusione.

Per farla breve: si può dire che c'è voluta una crisi globale come il Covid 19 per violare quella fortezza inespugnabile che è il nostro Codice della Strada, autocentrico al punto da continuare a chiamare le biciclette con il termine ottocentesco di "velocipedi".

È curioso tuttavia notare come l'aspetto più conosciuto e mediaticamente rilevante del Decreto Rilancio, con riguardo alla mobilità sostenibile, alla fine sia il buono-sconto del 60% sull'acquisto di una bicicletta nuova. Corsie ciclabili e case avanzate non sono configurate come misure emergenziali, temporanee o straordinarie. Al contrario, vengono inserite stabilmente all'interno del Codice della Strada con il chiaro intento di lasciarcele.

E qui entra in gioco l'altro significato di rivoluzione, quello più etimologico di "rivolgimento" o "ritorno", un giro



di 360° che ci riporta al punto di partenza. Sì, perché un decreto legge ha pur sempre valore legale ma deve essere convertito in legge entro 60 giorni. E cosa succederà alla data del 18 luglio (entro la quale, si spera, tutti i soci avranno ricevuto questo numero di Ruotalibera) nessuno è in grado di dirlo.

La Fiab lavora e preme perché la rivoluzione continui, non sia lasciata a metà. La corsia ciclabile, o bike lane, era soltanto una delle richieste e dei temi in discussione. Ancora più strategica e importante sarebbe stata l'introduzione del "senso unico eccetto bici" che attualmente trova una rigidissima

regolazione con circolari ministeriali tanto restrittive da renderlo applicabile soltanto in pochissimi casi, con l'unica eccezione di alcuni Comuni "ribelli" che lo applicano con il buon senso usato in tutto il resto d'Europa e del mondo.

Un'altra richiesta che verrà "spinta" in sede di conversione attiene alle strade scolastiche, un battaglia che la Federazione e le associazioni locali portano avanti. Si parla di un «perimetro di salvaguardia attorno

agli istituti scolastici in concomitanza con l'ingresso e l'uscita degli allievi, all'interno del quale sia interdetto il traffico motorizzato e il parcheggio, prioritariamente con isole pedonali anche temporanee.» ●

LE NOVITÀ TRADOTTE DAL BUROCRATESE

Il Decreto rilancio è diventato legge con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale avvenuta il 19 maggio 2020. La parte che riguarda la mobilità sostenibile è contenuta tutta in una paginetta all'articolo 229.

Si parte subito con il bonus: il primo comma richiama infatti la legge 141 del 12 dicembre 2019, che aveva istituito il fondo nazionale denominato "Programma sperimentale buono mobilità", precisando che "le disponibilità di bilancio relative all'anno 2020, anche in conto residui, [...] sono destinate [...] fino ad esaurimento risorse, alla concessione in favore dei residenti maggiorenni nei capoluoghi di Regione, nelle Città metropolitane, nei capoluoghi di Provincia ovvero nei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, di un "buono mobilità", pari al 60 per cento della spesa sostenuta e, comunque, in misura non superiore a euro 500, a partire dal 4 maggio 2020 e fino al 31 dicembre 2020, per l'acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica".

Da quel termine, "residui", le tante incertezze e le polemiche sulla capacità di coprire la corsa all'acquisto della bicicletta scatenatasi dopo la fine della quarantena. Quello che è certo è che la Legge 141, pensata per la rottamazione delle auto inquinanti, poteva contare su una dotazione "pari a euro 5 milioni per l'anno 2019, euro 70 milioni per l'anno 2020, euro 70 milioni per l'anno 2021, euro 55 milioni per l'anno 2022, euro 45 milioni per l'anno 2023 e euro 10 milioni per l'anno 2024". Ha fatto discutere anche lo sbarramento che penalizza gli abitanti dei Comuni con popolazione inferiore ai 50 mila abitanti.

All'articolo 2 dell'articolo 229 si dirottano per la costruzione delle piste ciclabili un po' di fondi inizialmente dedicati esclusivamente alla creazione di nuove corsie preferenziali per il trasporto pubblico.

Ma il piatto forte arriva al comma 3 dove, fatto salvo "quanto previsto dall'articolo 33-bis del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162", ovvero la introduzione e la regolamentazione dei monopattini elettrici, parificati alle bici, si richiama esplicitamente il decreto legislativo 285 del 30 aprile 1992, che non è altro che il Codice della Strada, per apportare le seguenti modifiche:

- All'articolo 3, comma 1 (riguardante le definizioni stradali) dopo la definizione di carreggiata (punto 7) viene istituita la definizione di "casa avanzata" (punto 7-bis) consistente in "linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli".

- Dopo il punto 12 (definizione di corsia stradale) è inserito il nuovo punto 12-bis che dà la definizione di "corsia ciclabile", spiegata così: "la parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La Corsia ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi".

La cifra sta nella sua duttilità: è riservata alle bici, ma non in via esclusiva; può essere introdotta su tutte le strade indipendentemente dalla loro larghezza. Servono solo esperienza e buon senso.

Da ultimo viene integrato anche l'articolo 182 del Codice della Strada, che si occupa espressamente della "Circolazione dei velocipedi". Si dice che dopo il comma 9-bis (obbligo di giubbotto retroriflettente dopo il tramonto su strade non urbane o in gallerie urbane) è inserito punto 9-ter destinato a regolare l'applicazione delle case avanzate. Ecco il testo: "Nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione".

BIKE LANE E COLLEGAMENTI CICLABILI: LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELL'EST VERONESE

di **Michele Marcolongo**

I Avevamo appena terminato alcune asfaltature, e il Decreto Rilancio che istituisce le bike lane, o corsie ciclabili, era ancora caldo di pubblicazione. Davanti ad una di queste belle strade, ancora tutta nere, c'è venuta l'idea: abbiamo chiesto all'ufficio tecnico comunale di attendere prima di stendere la segnaletica orizzontale e, a seguito di un sopralluogo con l'ingegnere Francesco Seneci di Net Mobility Srl, abbiamo preso la decisione: qui si farà una corsia ciclabile”.



Daniele Adami



Luca Rossi

Nasce così la prima bike lane, o corsia ciclabile, della provincia di Verona. Nasce in Via Fiume, nel Comune di San Bonifacio, nell'ambito dell'amministrazione Provoli II, su proposta del consigliere delegato alla mobilità Daniele Adami e del consigliere delegato al Piano generale del traffico urbano e alla Ciclabilità Luca Rossi.

Nasce per una coincidenza, ma non per caso: “Il rapporto con Seneci di Net Mobility, che ci ha aiutato a superare alcune perplessità iniziali, tra cui quelle dei vigili urbani, era già attivo da tempo” spiega infatti Adami. “A lui e alla sua società avevamo infatti affidato l'incarico di redigere il Piano generale del Traffico Urbano perché vogliamo avere una visione completa delle potenzialità e delle criticità del nostro territorio a livello programmatico. Inoltre – prosegue Adami – con Agenda 21, un'altra società di servizi per la mobilità sostenibile, stiamo lavorando al progetto “Scuol@BIS - Bambini in Sicurezza”, che

prevede pedibus nelle quattro scuole primarie di primo e secondo grado del paese, che partirà a breve in due scuole su quattro coinvolgendo circa 800 studenti”.

“Via Fiume – puntualizza ancora Adami – è una strada che porta, appunto, ad una scuola, e confidiamo che dopo questa seguiranno altre corsie ciclabili”. Non va tralasciato il fatto che sia Adami che Rossi sono soci Fiab di lungo corso. E che, almeno in parte, sono innesti nuovi dell'amministrazione Provoli II. “Questa è la mia prima esperienza amministrativa - conferma Adami - alle elezioni amministrative 2019, su richiesta dell'allora amministrazione uscente, ho accettato la sfida di portare ciò in cui credo nel governo del territorio. Questo delle corsie ciclabili, del pedibus e del piano generale del traffico urbano, è quanto stiamo facendo”.

Va in realtà aggiunto anche il progetto della Ciclabile dei 3 Comuni che,

sulla falsariga di una vecchia proposta Fiab del 2004, punta ad unire San Bonifacio, Soave e Monteforte d'Alpone. “Qui l'aspetto forse più interessante – commenta sempre Adami – al di là del significato intrinseco di collegare tre comuni che distano in linea d'aria circa 3 chilometri tra loro, è la nascita di un movimento d'opinione che punta ad estendere tale collegamento anche al resto dei comuni della Val D'Alpone. Il Sindaco di Montecchia di Crosara ha già ricevuto copia della petizione da 1.200 firme. Anche Arcole ha ricevuto la petizione, seppure in parte sia già collegato a noi. Si noti che il vero ostacolo allo sviluppo della mobilità sostenibile nell'est veronese è rappresentato dalla Strada Regionale 11 che divide tutti i nostri comuni. Da est ci incalza positivamente Vicenza, che ha già portato sul confine di Gambellara i collegamenti ciclabili tra i suoi comuni”. Ma come è stata recepita la novità della bike lane da parte della popolazione?

“Una volta fatta, la corsia ciclabile va spiegata ai genitori degli studenti delle scuole, ai commercianti con i negozi che si affacciano sulla via, agli automobilisti che percorrono la strada interessata dalla bike lane. Qui tocchiamo con mano l'importanza della comunicazione su cui Fiab giustamente insiste da sempre. Dicevo che gli stessi vigili urbani avevano manifestato perplessità perché la novità è stata introdotta nel Codice della Strada con un decreto, suscettibile di modifiche in fase di trasformazione in legge. La nostra posizione è che nella trasformazione in legge non potrà intervenire alcun stravolgimento che possa vanificare gli investimenti e gli sforzi fatti da molti comuni in tutta Italia. Nei confronti dei cittadini va invece spiegato che la corsia ciclabile non modifica la natura della corsia stradale ma ne specifica meglio l'uso, riservandone una parte alle biciclette. In assenza di biciclette



le auto possono continuare ad usare tutta la corsia. Non nascondo che critiche ce ne sono state e continuano ad essercene: dai commercianti che temono di uscire penalizzati dai cambiamenti agli automobilisti che si sentono compressi in una corsia di “soli” 2,75 metri. Quest'ultimo è in

realtà un effetto positivo della bike lane, perché induce ad aumentare l'attenzione e a condividere la strada, moderando di conseguenza la velocità. Sul commercio bisognerebbe guardare le cose con maggiore serenità perché è noto e dimostrato da tanti studi che gli spostamenti dolci aumentano la visibilità delle vetrine e quindi dei prodotti in esse contenuti. Il cambiamento coinvolge dunque non solo il Codice della Strada ma un'intera cultura, e di conseguenza richiede tempo, oltre ad una buona comunicazione. Poi c'è anche chi si lamenta perché la corsia ciclabile non permette più la sosta selvaggia a cavallo dei marciapiedi, ma queste rimostranze si commentano da sole”.

Un grosso punto interrogativo per la tenuta della mobilità della cittadina dell'est veronese si profila per settembre con la riapertura delle scuole: “Siamo seriamente preoccupati per quello che potrebbe accadere a settembre con la ripresa delle scuole – conclude Adami – i nostri dati ci dicono che ogni giorno i bus portano in paese mille studenti e che legati alle attività scolastiche ci sono consistenti flussi sulle principali arterie urbane. Se a settembre, in ragione delle misure anticovid, l'auto dovesse configurarsi come una scelta obbligata o comunque preferibile per le famiglie, sarebbe il disastro. Per questo acceleriamo sulla programmazione, abbiamo chiesto ai tecnici di fornirci degli scenari sulla base dei quali approntare delle contromisure, e stiamo accelerando sulle alternative, come il pedibus, ma anche le corsie ciclabili”.

BICI E CORONAVIRUS: LE SCELTE DEGLI ALTRI

di Luciano Lorini

La mobilità ciclistica fornisce la risposta al bisogno di distanziamento

La parola chiave che identifica le fasi successive al confinamento (il *lockdown*) è **distanziamento**. Giacché il virus non se n'è andato, è sicuramente cosa buona e giusta impedirne il propagarsi: rispettiamo dunque le distanze minime interpersonali e indossiamo i dispositivi di protezione individuale. Ma poi? Cos'altro possiamo fare? Di sicuro imparare a **muoverci con intelligenza**. Con la capacità dei mezzi pubblici drasticamente ridotta, compito delle amministrazioni illuminate è quello di fare in modo che tra le alternative possibili la bici si conquistasse una posizione di privilegio. Se così non sarà, il rischio è un pericoloso innalzamento della quota di mobilità motorizzata privata; rischio ancor maggiore laddove la quota di trasporto pubblico è più rilevante o in quelle situazioni ove la congestione da traffico già rasenta il limite (Verona può tranquillamente considerarsi in questa lista). Ecco allora che il legislatore viene in soccorso prevedendo alcune agevolazioni (oltre al ghiotto bonus bici, i provvedimenti per le case avanzate e le corsie ciclabili) e l'amministratore locale ha l'opportunità di sfruttare il momento



Parigi - Rue de Rivoli

per “forzare un po’ la mano” e adottare tutte quelle strategie che possano erodere a favore delle bici alcuni degli spazi destinati alle auto, pensando con criterio agli interventi per realizzare le ormai famose RME (Reti Mobilità di Emergenza). Gli inevitabili malumori iniziali verranno presto mitigati dalla scoperta delle nuove

possibilità di spostamento e i cittadini non mancheranno di apprezzare l'alternativa, trasformando la maggior parte dei mugugni in consensi.

Il percorso virtuoso avrebbe dovuto prendere avvio durante il blocco, approfittando del ridottissimo volume di traffico che avrebbe favorito le modifiche ai fondamentali della mobilità cittadina. Già ora, infatti, possiamo purtroppo osservare i primi segnali di un triste ritorno alla “normalità” (che poi tanto “normale” non è...) che rende più difficile ogni intervento. Ma non è mai troppo tardi, e da parte nostra continuiamo a dialogare con l'Amministrazione, cercando di stimolare, suggerire, indirizzare quei provvedimenti che ci pare vadano nella giusta direzione. Spiegando anche ai cittadini quello che altrove sembra funzionare. Durante gli ultimi mesi abbiamo raccontato questa piccola rivoluzione fornendo molti esempi di buone pratiche che, in Italia e all'estero, hanno visto la luce e che in molti casi hanno contribuito ad un cambio di passo. È la classica “azione a tenaglia”, che funziona quando si riesce ad operare un aumento contestuale dell'azione istituzionale di miglioramento dell'infrastruttura e della domanda di nuove possibilità e servizi.



New York - Esempio di urbanismo tattico - Ciclabile popup

In questo momento in cui la seconda componente è garantita dalle necessità imposte dai nuovi protocolli di sicurezza sanitaria, rinforzare l'offerta con qualche provvedimento coraggioso sarebbe il top. Vediamo dunque come hanno fatto altri, ricordando qui alcune tra le novità che mediaticamente hanno fatto più rumore. Partiamo dall'Italia, citando sicuramente **Bologna**, il cui piano di emergenza, con l'accelerazione nel completamento della rete ciclabile (favorito dalla recente approvazione del PUMS, che fornisce un quadro dettagliato degli interventi e delle priorità) e il supporto di una efficacissima campagna di comunicazione che ha fatto il giro della penisola, è un esempio luminoso per l'Italia intera. **Roma** per la prima volta comincia a offrire ai suoi cittadini corsie ciclabili non di risulta; non è ancora il paradiso, ma considerando il punto di partenza è sicuramente una svolta. Le grandi città come **Milano**, **Napoli**, **Genova**, **Torino** si stanno impegnando con nuove piste e alcuni provvedimenti (a Torino e a Milano nei controviali sono stati imposti limiti a 20 km/h) e molte dichiarazioni impegnative. Vedremo, se son rose... Ma non sono solo le metropoli, anzi; è forse proprio nei centri più piccoli, dove la pressione del traffico è minore, che interventi di più modesta portata possono portare benefici assai significativi. È così, ad esempio, a **Pesaro**, dove il Sindaco ha dichiarato di voler spingere ulteriormente sulla già rilevante quota di spostamenti in bici, per portare la città ad un traguardo di eccellenza (richiamo anche per il turismo, che non guasta...).

Fuori dai nostri confini, dall'Europa ma non solo, arrivano le novità più interessanti. Cominciamo con **Londra**, ormai laboratorio conclamato per la mobilità nuova, che con un ponderoso piano di incentivi punta a convincere i milioni di cittadini che hanno forzatamente scoperto la bicicletta a rimanere in sella. Con piste *pop-up*, ampliamento dei marciapiedi, aumento della sicurezza e sostegni economici (si parla di due miliardi di sterline) per lo sviluppo di ciclabilità e pedonalità non è difficile immaginare che l'obiettivo è potenzialmente raggiungibile. Anche **Parigi** non si tira indietro: al piano già in essere per la trasformazione delle abitudini di mobilità della Ville Lumière si sono aggiunte le azioni tipiche delle reti di emergenza. Tra tutte la più celebre è la chiusura al traffico di Rue de Rivoli, una delle arterie simbolo della metropoli francese. Tra l'altro la partita parigina ha un risvolto politico non indifferente, dal momento che proprio le dichiarazioni importanti sui temi della mobilità (ad esempio l'obiettivo di rendere ciclabile il 100% delle strade entro il 2024) hanno meritato alla sindaca Anne Hidalgo la recente riconferma con quasi il 50% delle preferenze.

A **Budapest** sono in via di realizzazione piste ciclabili su ambo i lati delle principali direttrici di traffico multicorsia. Per il momento temporanee, ma con l'impegno a monitorarne l'utilizzo in vista di un possibile loro consolidamento. **Atene** ha annunciato il bando alle auto nel centro storico per tutta l'estate (tre mesi, da giugno a settembre, rinnovabili fino a

dicembre) venendo a creare una immensa area pedonale. Ai locali pubblici sarà possibile domandare spazi in concessione per tavolini e plateatici. Anche **Bruxelles**, dopo aver esteso il limite dei 20 km/h a buona parte delle sue strade, favorirà la bicicletta con nuove corsie lungo le principali direttrici e con un piano della sosta che prevede oltre 3000 posti bici posizionati nelle zone più trafficate. L'elenco potrebbe continuare...

Per concludere con una panoramica extra-continentale, citiamo la conversione a ciclopista di molte corsie automobilistiche di **Bogotá**, in Colombia (la città di Gil Penalosa, urbanista tra i più influenti al mondo, fondatore di "Città 8-80") e la delibera del Consiglio comunale di **Vancouver** (Canada), dove è stato stabilito che almeno l'11% dello spazio stradale urbano vada sottratto alle auto per essere destinato a funzioni che avvantaggino le persone, secondo la visione moderna della strada condivisa. D'altronde i vantaggi sono evidenti, e lo confermano le statistiche registrate a **New York** dove, durante i 58 giorni del *lockdown*, nessun pedone ha perso la vita in incidenti stradali.

Lentius, profundius, suavius. Non se ne avrebbe a male Alex Langer: il suo motto bene si adatta anche a questo contesto. Auguriamoci di saper cogliere l'occasione per ridisegnare la mobilità nelle nostre città secondo criteri di maggior giustizia e umanità. Sarà sicuramente un bene per le prossime generazioni, di cui potremo godere indubitabili vantaggi anche noi, nell'immediato futuro. ●

Installa l'antivirus.
Pedalando rafforzi il sistema immunitario.
Scegli la bici.

Dagli dei metri.
Mantieni la distanza di sicurezza, usi il mezzo più veloce in città e parcheggi ovunque.
Scegli la bici.

Dai aria.
Pedalando aiuti a mantenere l'aria pulita e rafforzi i polmoni.
Scegli la bici.

Bologna - La campagna 'antivirus'

SONDAGGIO LOCKDOWN: È ANDATA BENE MA...

Il 62% dei soci ha trascorso bene il lockdown, solo il 42% è ottimista nella Fase 2

di **Redazione**

Strade e piazze deserte, meste code davanti ai supermercati e atmosfere ovattate, ma anche balconi in festa sprizzanti patriottico ottimismo e vivo riconoscimento per il personale ospedaliero in prima linea: lo straordinario periodo di lockdown da poco vissuto a causa della insidiosa epidemia da Coronavirus ha eletto le sue immagini iconiche e i suoi luoghi simbolo. Per il popolo della Fiab uno di questi luoghi è stato il garage dove più di un socio si è ingegnato con cavalletti e manici di scopa per continuare a pedalare sulla propria bici sollevata da terra.

Chi ha usato la cyclette, chi i rulli da allenamento, chi ha potuto fruire di un giardino, chi vive in campagna, chi ha sfidato la selva di ordinanze sindacali e regionali, decreti presidenziali (i famigerati Dpcm, conditi da circolari

ministeriali assortite) per sgattaiolare ai confini della città e godersi un po' di solitudine e decompressione dalla imposta prossimità familiare. Ciascuno si è arrangiato come ha potuto in questo periodo straordinario che ha rappresentato a tutti gli effetti (e senza retropensieri cospirazionisti) un grande esperimento sociale.

Verso la fine della Fase 1, cioè quella del più stretto distanziamento sociale e del lockdown, è caduto inaspettato come un meteorite dal cielo l'invito a partecipare al "sondaggio demoscopico" scherzosamente lanciato via email dal vicepresidente Fiab Verona Giorgio Migliorini: "Come è andata finora? Date un voto da 1 a 10 alla vostra quarantena e alla Fase 2".

La reazione dei soci è stata sorprendente: **186** lettori della newsletter hanno partecipato esprimendo la propria

valutazione; 95 i commenti liberi, decine di risposte al dibattito scatenato via mail. La media dei voti è stata di 6,6 per la Fase 1, con voti più frequenti il 7 e l'8; e di 5,9 per la Fase 2, con voti più frequenti il 6 e il 7.

Al 62% di chi ha trascorso tutto sommato serenamente la **Fase-1** (voto 7-10) corrisponde un 15% (voto 1-4) di chi ha validi motivi per lamentarsi. Per la **Fase-2**, invece, le percentuali sono meno positive: gli ottimisti (voto dal 7 al 10) sono solo il 42% mentre i preoccupati sono (voto 1-4) sono ben il 23%.

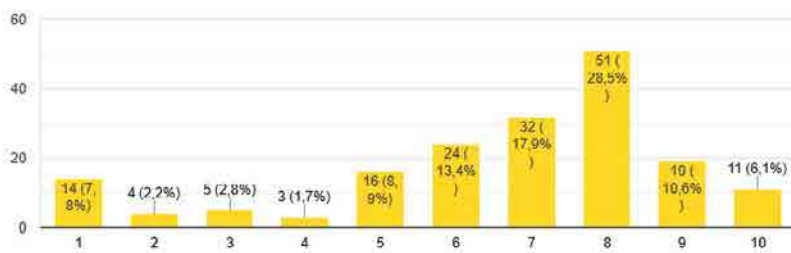
Al riconoscimento di alcuni vantaggi nella fase di chiusura (riscoperta del proprio tempo e dei piaceri domestici) fanno purtroppo eco le molte preoccupazioni per il ritorno del contagio, per il lavoro e per le possibili, drammatiche conseguenze economiche e sociali.

Chi ha dato un voto altissimo alla Fase 1 spesso l'ha dato anche alla Fase 2. Della prima dice di aver apprezzato le strade senza traffico e i ritmi più lenti anche se in molti lamentano la poca chiarezza sull'uso della bicicletta e sulle attività motorie individuali. Specularmente, molti di coloro che hanno dato un voto bassissimo alla Fase 1 l'hanno dato anche alla Fase 2, e qui l'accento si è spostato spesso sulla riduzione delle libertà individuali e sulle pesanti conseguenze economiche di questa dura scelta. C'è anche chi ha perso il lavoro e chi ha bollato il lockdown come anticostituzionale.

Molti dei soddisfatti del lockdown sono stati tiepidi con Fase 2 a causa della irresponsabilità di coloro che non rispettano le regole sanitarie e comportamentali o per una eccessiva fretta nella riapertura manifestata dalla politica o ancora a causa dei buchi organizzativi lasciati intravedere delle amministrazioni pubbliche. "Pochi i controlli nella Fase 2", ha sintetizzato qualcuno. E il timore, naturalmente, è che l'emergenza ritorni durante l'autunno.

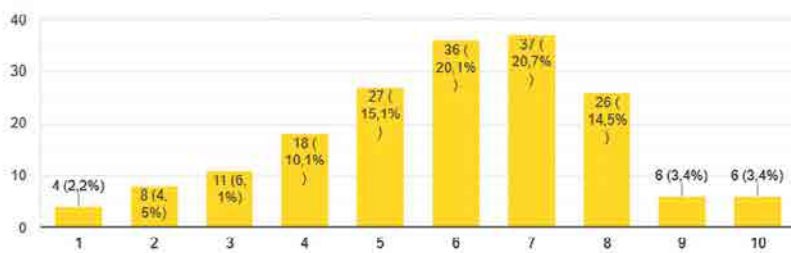
Esprimi il tuo giudizio sul periodo di Lockdown appena terminato

179 risposte



Esprimi il tuo giudizio sulla Fase-2 appena iniziata

179 risposte



PIANIFICARE UN CICLOVIAGGIO di Guido Crivellari

Ma la parte più difficile resta sempre varcare... l'uscio di casa

Il 2020 è un anno particolare, così come i nostri cicloviaggi. Questa particolarità ci deve spingere a catturare questo periodo storico in sella alle nostre amate due ruote. Certo, questa esplorazione comporta ancora dei rischi di tipo infettivo che, se affrontati con le giuste precauzioni, possono essere minimizzati.

Partiti con questa premessa, prima di inforcare la bici occorre avere una vaga idea, una meta predefinita oppure una traccia già percorsa da un altro ciclovaghiatore. Quante ore siamo disposti a stare in sella al giorno? A quanti chilometri corrispondono?

Per chi è alle prime esperienze oppure per chi la biciletta l'ha appesa al chiodo per un lungo periodo, è normale non sapere il proprio stato di forma fisica per rispondere con sufficiente sicurezza a queste domande.

Non preoccupatevi, bisogna solo provare a fare delle uscite propedeutiche almeno qualche settimana prima della fatidica data di partenza. Tranquilli, se siete a corto di idee oppure non sapete come raggiungere in bicicletta alcuni posti nella nostra regione, ci vengono in soccorso molte applicazioni e siti web che ci permettono di avere una traccia GPS già pronta da scaricare. Le più gettonate sono: Strava, Komoot, Naviki, Oruxmaps, Basecamp, OpenCyleMap, GpxViewer, GpsVisualizer, e Mapy.cz. Insomma, c'è solo l'imbarazzo della scelta. È utile investire qualche pomeriggio per familiarizzare con le mappe, i chilometri e i dislivelli, ma soprattutto capire dove sono lungo il tragitto i bar, i ristoranti e le immancabili fontanelle per l'acqua. Abituarsi a controllare anche le previsioni meteo non guasta mai.

Un'altra buona prassi sarebbe quella di annotare tutto: quello che vi siete portati dietro, cosa avete effettivamente usato, cosa potete evitare di portare, quante borracce avete svuotato, quanto avete mangiato, se avvertite particolari dolori, come vi sentite a fine giornata e se siete in forma per pedalare ancora il giorno dopo.



Più scrivete, meglio è. Importantissimo in questa prima fase correggere i propri errori o mancanze. Sempre meglio consultarsi con qualcuno più esperto di noi. Se si esplora in compagnia, bisogna anche tener conto delle varie esigenze e dei limiti degli altri cicloesploratori.

Una volta acquisita una certa dimestichezza con il percorso che vorremmo affrontare, non ci resta che pensare ai pernottamenti. In hotel? Ostello? B&B? Ma soprattutto, quando prenotiamo? Venti minuti prima? Due ore prima? Il giorno prima? Ancora prima di esser partiti da casa? Sta a noi in base alla nostra sensibilità e sicurezza decidere come comportarsi di conseguenza. Per i più avventurosi consiglio di portarsi una tenda e un fornello. Una sensazione di libertà indescrivibile.

Inoltre, ricordiamoci che viaggiare significa anche tranquillità e spensieratezza. Ad esempio, se si ha una settimana esatta di ferie è sempre meglio viaggiare solo cinque giorni. Un giorno lo teniamo per gli imprevisti, l'altro per riposare e mandare tutte le nostre foto ai nostri invidiosi amici e parenti!

Ultima raccomandazione che vi posso dare, è quella di controllare sempre dove sono le stazioni ferroviarie anche se non avete intenzione di ricorrere al treno. Un piano B è sempre utile averlo e mai prendere l'ultimo regionale che accoglie le bici. Purtroppo, con i treni senza posti riservati, può capitare di non poter salire sul vagone con le biciclette montate.

Non ci resta, quindi, che partire! Ricordiamoci che la parte più difficile del viaggio è sempre varcare l'uscio di casa. ●

SIAMO SU UNA BRUTTA STRADA

di **Bepo Merlin**
foto di **Bepo Merlin**
e **Gianni Maistri**

Il caso della ciclopedonale tra Montorio e San Martino Buon Albergo

Romani antichi, quelli dell'impero per capirci, avevano raggiunto un livello organizzativo che poche altre civiltà hanno saputo pareggiare.

Parlando con un amico di Fiab Padova ma di origini tedesche, un giorno di parecchi anni fa gli espressi la convinzione che i tedeschi moderni sono i veri eredi degli antichi romani, soprattutto nell'organizzazione e nella disciplina, mentre noi italiani moderni siamo piuttosto eredi dei popoli barbari che con le loro invasioni posero fine all'impero ormai in dissoluzione.

Lui, in realtà, non so se per convinzione vera o per alleviare la mia delusione, mi dimostrò che i veri eredi dei romani sono gli inglesi, che dai nostri illustri antenati hanno ereditato, ad esempio, i sistemi di misura. Come esempio eclatante mi citò il passo delle rotaie dei treni, che è lo stesso di quello dei carri da trasporto romani.

Sia come sia, sta di fatto che noi italiani abbiamo ereditato, dall'impero che ha dominato il mondo per tanti secoli e ha forgiato l'Europa, soprattutto tanti monumenti, molti dei quali in rovina.

Quanto alle strade, ci vantiamo di essere grandi costruttori (ed in parte è vero) di opere ardite e avveniristiche. Peccato che, poi, non sappiamo mantenerle in efficienza nel tempo.

La manutenzione, specialmente quella ordinaria, è divenuta la cenerentola del settore delle costruzioni e gli effetti perversi si stanno vedendo con sempre maggiore frequenza, spesso con esiti tragici, come quello emblematico del Ponte Morandi a Genova.

Gli addetti alla manutenzione stradale sono pressoché scomparsi dagli organici dei Comuni italiani.

Quando ero piccolo, nel mio Comune della Bassa, oltre agli stradini ufficiali, con divisa e berretto d'ordinanza, c'era anche un reparto di anziani operatori incaricati di fare manutenzione alle strade bianche, pavimentate nel cosiddetto Macadam (dal nome dell'ingegnere scozzese Mac Adam che aveva inventato quel tipo di fondo stradale). Dai miei concittadini bontemponi, questo reparto era stato chiamato "La Celere", con allusione alla lentezza del loro operare.

Eppure, nonostante tutto, questi anziani

armati di pala e scopa da strega (quella con il manico in legno rustico e la spazzola fatta di ramaglia) riuscivano, con la loro lenta ma quotidiana presenza, a mantenere sempre in ordine il tratto di strada loro assegnato.

Ovviamente non si può pretendere, nel 2020, che gli stradini se ne vadano in giro con quel tipo di attrezzatura: Halloween viene solo una volta all'anno e la manutenzione, invece, deve essere quotidiana.

Da decenni, ormai, si ripete che la gestione diretta delle manutenzioni stradali è troppo dispendiosa. Quindi si affidano i lavori a ditte esterne o ad AMIA per la manutenzione del verde.

Ma AMIA, che pure è dotata di mezzi adeguati e quando agisce lo fa con perizia, non riesce a far fronte a tutti gli impegni. Quando interviene, magari su pressione delle Circoscrizioni o su segnalazione di gruppi di cittadini, lo fa trascurando, fatalmente, altri interventi. Così, come abbiamo più volte segnalato su Ruotalibera, la città diventa sempre più verde grazie alle erbe spontanee e ai cespugli che invadono i cigli stradali e



Effetti dell'uso di mezzi cingolati



Cattiva manutenzione



le ciclabili, restringendo sempre più le carreggiate.

Da parte loro, le ditte appaltatrici dei lavori stradali vengono chiamate a rifare tratti di strada ridotti in pessimo stato da mesi o anni di incuria. Ormai non passano nemmeno più quelli con l'ape che buttavano la classica palata di asfalto nelle buche e la sistemavano alla bell'e meglio col dorso della pala. Quelli, insomma, del "pèso el tacón del buso". Servirebbero, eccome, degli stradini tuttofare, con motocarro attrezzato di sega circolare per rifilare le buche, ghiaino, caldaia con il catrame sempre bollente e arnesi vari come tagliabordi e tagliasiepi. Coppie di stradini, una o due per Circoscrizione, che ogni santo giorno percorressero alcuni chilometri di strada eseguendo con perizia quei piccoli interventi che evitano, a lungo andare, i grandi interventi. Delle pezze ben squadrate e ben riempite (a caldo), il riempimento sistematico delle crepe dell'asfalto con catrame fuso e la manutenzione costante delle banchine e dei bordi stradali farebbero risparmiare tanti soldi alle casse del Comune e, soprattutto, consentirebbero a tutti noi di viaggiare su strade (e chiamo strade anche le cosiddette "piste ciclabili") in ordine.

Ci sono situazioni emblematiche, come quella, a me e a molti nota della cosiddetta Strada Comun, la ciclopedonale che da Montorio, tra due fossi, arriva fino a San Martino Buon Albergo.

Si tratta di una strada di grande pregio ambientale ma anche viabilistico e

turistico. Frequentata da anni da migliaia di persone, veronesi e non, negli ultimi cinque anni è stata inserita nei percorsi che tour operator stranieri, specializzati in cicloturismo, hanno scelto per i loro clienti provenienti da tutto il mondo.

Ebbene, questo gioiellino rischia di diventare un percorso snaturato e poco piacevole.

Fino a qualche anno fa, ad esempio, le sponde erano ben ombreggiate da grandi alberi secolari, oggi segati alla base da alcuni agricoltori della zona per non togliere luce alle coltivazioni. E questo è avvenuto senza che nessuna autorità si opponesse.

Il fondo stradale, poi, risulta molto irregolare, in parte per l'intenso traffico di pedoni e ciclisti ma, soprattutto, perché il Consorzio di Bonifica usa dei mezzi pesanti e cingolati per eseguire la pulizia dei fossi.



È giusto dire che i Consorzi di Bonifica hanno molti meriti e sono indispensabili nella lotta al dissesto idrogeologico che sarà, sempre più, uno dei problemi principali del nostro paese.

È altrettanto giusto dire che i mezzi cingolati non sono adatti ad operare in un territorio così fragile come quello delle risorgive di Montorio.

Un tempo esisteva una specie di "Celere" dei fossi, nella persona di un signore che, vestito con gli appositi stivaloni da pescatore fino alla cintola, si immergeva nei corsi d'acqua con una falce, tagliava le "gresse", cioè le alghe, e toglieva i rifiuti (che, a dire il vero, erano molti di più di adesso).

Come per le strade, anche per la pulizia dei fossi non si può tornare troppo indietro. Sicuramente, però, esistono mezzi meccanici meno invadenti dei cingolati, ad esempio degli zatteroni attrezzati di falciatrici subacquee a motore, per eseguire una buona manutenzione, rispettando il fondo dei ruscelli e anche le sponde.

Questo permetterebbe anche di evitare le lunghe, ricorrenti e fastidiose chiusure della strada comunale ciclopedonale al transito di camminatori e ciclisti.

Essenziale, in questo caso, è il ruolo del Comune. Il Sindaco, infatti, rappresenta al livello più alto, tutti i cittadini veronesi e avrebbe l'autorità morale per contrattare con il Consorzio le condizioni più opportune per consentire ad esso di svolgere liberamente il suo compito istituzionale e ai cittadini di non subire inutili disagi. ●

CICLORIFUGIO BOSCO D'ALBERELLA: OASI SOLIDALE SULLA CICLABILE PER IL MARE

Radici in Movimento presenta la nuova struttura destinata ai cicloviaggiatori

di **Michele Marcolongo**
foto di **Corrado Marastoni**



In attesa che le regole anti Covid consentano di svolgere una inaugurazione come si deve, è stato presentato sabato 27 Giugno ad una delegazione Fiab Verona, di tappa durante una escursione, il nuovo ciclorifugio, fresco di ristrutturazione, realizzato dall'associazione culturale Radici in Movimento a Bosco D'Alberella a Roverchiara, a due passi dalla ciclabile dell'Adige.

Un progetto ambizioso che Andrea Lista, presidente del gruppo di volontari, descrive con una semplicità e una freschezza quasi disarmanti: "Sì, è vero, ci siamo completamente autofinanziati, e per abbattere i costi tutti noi dell'associazione abbiamo preso parte in prima persona ai lavori di ristrutturazione valorizzando le competenze interne al nostro gruppo: architetti, ingegneri, idraulici, elettricisti..."

Oltre alla struttura, destinata ad offrire gratuitamente un appoggio logistico a cicloturisti e cicloviaggiatori, del compendio, che si estende su una

superficie di circa 10 mila metri quadrati, fanno parte anche un boschetto realizzato mettendo a dimora 700 piante tra alberi e arbusti, un prato, un porticato per le attività all'aperto e perfino una iurta di 28 metri quadrati, abitazione mobile adottata da molti popoli nomadi dell'Asia tra cui (citiamo da Wikipedia) mongoli, kazaki e kirghisi. Il tutto nell'ottica di offrire un luogo di aggregazione ispirato ai valori solidali e ambientali.

Il vecchio casolare diroccato è stato infatti ristrutturato seguendo i criteri della bioedilizia: biomattoni di calce e canapa, tetto e travi di legno riciclato, pavimento in cotto, sottofondo in pula del riso e via elencando. Ma come è nato il tutto?

"Abbiamo acquistato questo terreno e il vecchio casolare attraverso una sottoscrizione tra i 25 soci fondatori di Radici in Movimento" prosegue Lista. "E poiché volevamo che fosse un progetto realmente aperto a tutti i soci, indipendentemente dal fatto che uno sia socio fondatore o meno, abbiamo dato tutta l'intera proprietà in comodato

gratuito all'associazione per 99 anni. L'investimento complessivo ammonta ormai a circa 150 mila euro. Siamo un po' matti? Io credo di no: a che cosa abbiamo rinunciato dopo tutto? Ad una bella vacanza? Ad un bel motorino? Ad un televisore di ultimissima generazione? Tutte emozioni che avremmo già bruciato, mentre questo esperimento ci consegna una cosa bella che, lo speriamo, ci gusteremo per molti anni".

Vista la filosofia sottostante al progetto, si comprende bene la scelta di chiamare la struttura ricettiva con il termine "rifugio" piuttosto che con il generico e più commerciale "bicigrill".

La lista delle attività che già stanno trovando spazio in questo luogo meraviglioso è comprensibilmente già molto lunga: "Sabato 27 giugno avevamo in programma una mostra collettiva di pittura, scultura, fotografia e installazioni. Precedentemente avevamo avviato un corso di lettura espressiva, un centro estivo. Abbiamo la festa dei Popoli, la festa del primo marzo e via elencando. Con la ristrutturazione del casale possiamo dare un punto di appoggio a cicloturisti e cicloviaggiatori, uno spazio dove chiunque possa trovare un luogo per dormire, farsi un caffè, prepararsi qualcosa da mangiare o fare due chiacchiere. In questo modo si valorizza la ciclabile dell'Adige che porta al mare, sperando di funzionare da stimolo anche verso i 15 Comuni che si affacciano sulla ciclovía Adige Sud".

Il ciclorifugio si sviluppa su una superficie totale di circa 100 metri quadrati, è dotato di cucina e letti per dormire per almeno 5-6 posti, ma c'è molto spazio per disporre i sacchi a pelo. Lo stanzone grande a piano terreno si affaccia sul boschetto appena piantumato attraverso una grandissima vetrata. Ci sono servizi igienici, bagni e docce accessibili anche a disabili. La tenda mongola può ospitare il pernottamento di altre persone. ●

DA VERONA A TRIESTE SULLE NOTE DI AIDA!

di **Corrado Marastoni**

In libreria la nuova guida Ediciclo sulla parte est della ciclovie delle città del Nord Italia

Finalmente la prima parte di una guida che descrive un percorso gradevole e adatto a tutti per pedalare tra le grandi città del Nord Italia, senza dimenticare le tante cose interessanti – a volte anche poco conosciute – che si incontrano lungo la strada.

Da giugno è disponibile in libreria o nelle rivendite online la guida Ediciclo sulla parte est del progetto AIDA (Alta Italia da Attraversare) che ho scritto assieme a Antonio Dalla Venezia, coordinatore FIAB del Veneto, e i cui diritti d'autore saranno devoluti a FIAB Onlus.

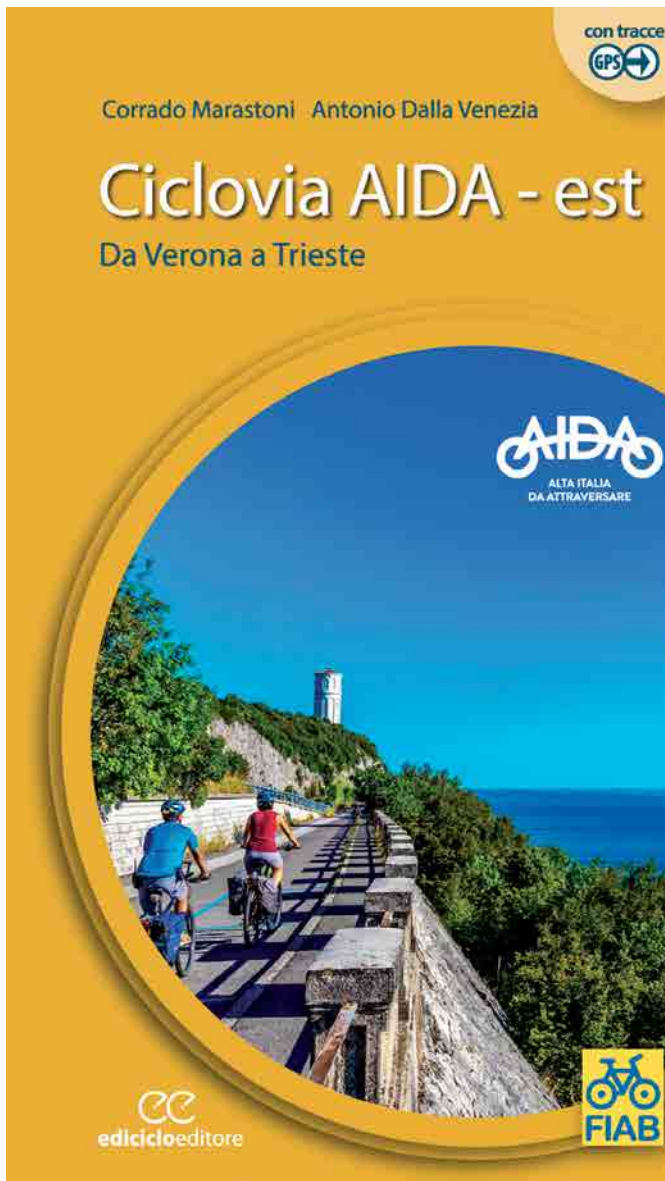
Il lavoro descrive un itinerario ciclabile da Verona a Trieste passando dai centri cittadini di Vicenza, Padova, Mestre, Treviso, Pordenone e Udine e che valorizza percorsi regionali di rilievo come il Bacchiglione, la Riviera del Brenta e il Sile nel Veneto, o come le ciclovie di Pianura, Pedemontana e Adriatica in Friuli Venezia Giulia.

Il percorso principale, totalmente pianeggiante, è stato suddiviso in 6 tappe tra le città principali, ma può essere organizzato secondo le esigenze personali facendo sosta nei numerosi centri minori di sicura attrattività come ad esempio Soave, Selvazzano, Dolo, Oderzo, Portobuffolè, Sacile, Codroipo, Cormons. Un punto di forza è la costante vicinanza a una linea ferroviaria di primaria importanza, che permette agevoli spostamenti col servizio treno+bici.

Un intero capitolo della guida è dedicato all'ex ferrovia Ostiglia, presentata come una variante diretta per andare da Vicenza a Treviso. È la prima volta che una guida descrive in dettaglio il suggestivo corridoio verde sull'ex sedime ferroviario che solca il cuore del Veneto, assieme ai notevoli punti d'interesse nelle sue immediate vicinanze come villa Contarini e il nuovo ponte sospeso a Piazzola sul Brenta, i siti Antoniani di Camposampiero, o il parco del Sile in arrivo a Treviso. Un ulteriore capitolo finale è dedicato a come proseguire in bici da Verona verso ovest (Mincio) o da Trieste verso la Slovenia (ciclabili Cottur e Parenzana).

Da notare anche la descrizione di un'allacciante ciclabile per il centro storico di Venezia, per recarsi in circa 10 km dalla stazione di Mestre fino a piazzale Roma, terminal viario della Serenissima dove ora è stato aperto un cicloparcheggio e a due passi dalla stazione di Santa Lucia.

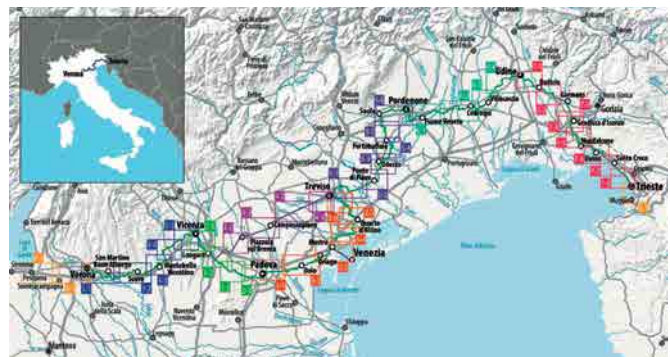
L'invito dunque è di mettersi in sella per riscoprire un Nord-Est che, non appena ci si allontana dalle direttrici di traffico, si rivela uno scrigno di bellezze paesaggistiche e artistiche tutto da godere pedalando...



CICLOVIA AIDA - EST – DA VERONA A TRIESTE

Corrado Marastoni - Antonio Dalla Venezia.

Ediciclo editore - 192 pp. - 18€



BORSE BICI

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

Con la bella stagione ormai iniziata e le precauzioni imparate per ridurre il diffondersi del “Virus”, la bicicletta si sta confermando una funzionale alternativa per spostamenti sicuri e commissioni e, perché no, per fare la spesa.

Con la bicicletta possiamo arrivare davanti al banco preferito del mercato e caricare con praticità, minimo sforzo e massima sicurezza tutti gli acquisti, basta seguire alcuni accorgimenti.

- 1 disporre di un buon cavalletto (vedi Ruotalibera nr166)
- 2 dotare la bicicletta di portapacchi con borse e cestino
- 3 utilizzare un antifurto sicuro e pratico

I **portapacchi posteriori** mantengono basso il baricentro interferendo meno sull’equilibrio, inoltre permettono di caricarvi un peso importante; un cestino sul manubrio, se caricato troppo, si comporta come un pericoloso volano ritardando la prontezza di sterzata (per lo stesso motivo è sconsigliabile appendere la borsa della spesa al manubrio).

Il portapacchi deve essere ben fissato alla bicicletta, alcuni telai presentano dei fori filettati predisposti (FIG.1) ma in commercio esistono una miriade di staffe (FIG.2) ed agganci che permettono di montare un portapacchi su quasi tutte le tipologie di bici.



Indicativamente il carico massimo trasportabile per tipologia è il seguente:

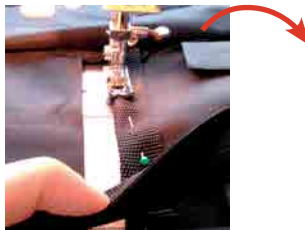
REGGISELLA Max 10 Kg	CLASSICI Max 15/18 Kg	TURISMO Max 25 Kg
		
NB verificare sempre sul libretto di istruzioni del venditore il massimo peso sopportabile dal prodotto.		

Le borse da trasporto possono essere suddivise:

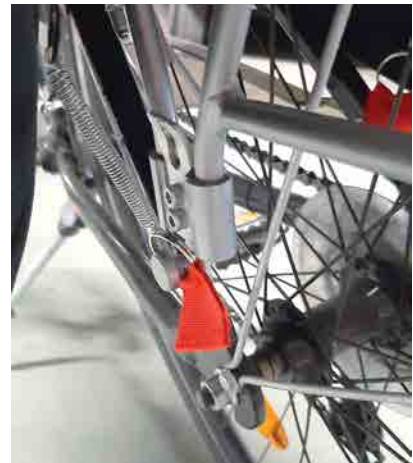
A BISACCIA UNITE (collegate tra loro)	A BISACCIA SEPARATE (separate o separabili)	SINGOLE
		

Le borse devono essere solide, impermeabili e facili da fissare/rimuovere.

Con un po' di fantasia si può modificare una borsa da fissare tramite velcro o fibbie in una a "montaggio rapido"...



...creando un'asola in modo da sfruttare la molla del portapacchi per un fissaggio veloce...



...un paio di molle agganciate lateralmente eviteranno ondeggiamenti in curva.



Una buona **catena** per fissare ruota anteriore/telaio ad un palo in caso si lasci la bici fuori dalla vista sono indispensabili ma se la si tiene vicino al banco del mercato può rivelarsi pratico un lucchetto tipo Cigno (FIG.3).



FIG.3

Consigli del Nonno



Piccole riparazioni di parti metalliche del portapacchi si possono eseguire con "Castolin 157" (brasatura a bassa temperatura) ed un saldatore a gas portatile.

Strappi delle borse si possono rattoppare con prodotti chiamati TEAR AID PATCH normalmente utilizzati per attrezzature da campeggio.



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

di **Luigia Pignatti**

Dopo una primavera passata forzatamente al chiuso l'estate sarà speriamo migliore. Nonostante i nostri timori, ci hanno detto che il festival *TOCATÌ* si farà, anche se ridimensionato per ovvie ragioni. Ci sarà quest'anno la *caccia in bici*? Consultate il programma del *Tocati* e il sito di *Fiabverona* dalla fine di agosto e lo saprete.

Intanto per rasserenarvi ecco per voi alcuni giochi della *Caccia* 2019: un indovinello nientemeno che di Leonardo da Vinci in persona: facile sì, ma pensate che ha ben 500 anni!!!! Infine un enigma da risolvere con una bella pedalata in centro a Verona.

Buon risveglio e buon divertimento!

1 ENIGMA INDOVINELLO LEONARDESCO



Soluzione:

2 ENIGMA TROVATE IL LOCALE NEL CENTRO DI VERONA

Leggendo queste rime della nostra collaboratrice Laura e, magari pedalando fino in città, scoprite il nome del locale a cui fanno riferimento:

*Nel suo peregrinare per tre anni
Leonardo da Vinci nella Città Santa è stato
e proprio in Vaticano ha alloggiato.
Ora, alla via col nome di questa città
un certo numero dovrete abbinare
se il locale giusto vorrete scovare:
ad un multiplo di 3 dovrete pensare
e di quel bar il nome indovinare.*

Soluzione:

Ecco la soluzione dello scorso numero: Beatrice/Ritratto di Ginevra de Benci/anno 2000--Annalisa/Madonna del Garofano/anno 1995--Giacomo/Carlone di S. Anna/anno 1992--Roberto/Vergine delle Rocce/anno 1987.
Soluzioni di questo numero: sul prossimo *RuotaLibera!*
Se volete sapere se la vostra soluzione è corretta scrivete all'indirizzo: luigiapignatti@virgilio.it



Ritorno all'antico

di Paolo Pigozzi

Durante la furia dell'epidemia si sono sentiti ripetuti e anche in qualche modo convincenti richiami per un auspicabile "ritorno all'antico". In tutti i settori della nostra civiltà, dalla mobilità agli acquisti e al turismo, dalle relazioni umane alla politica e al lavoro, dalla scuola all'agricoltura e, in generale, alla produzione di alimenti. Certamente non per ritornare ai tempi di Matìo Copo, che non rimpiangiamo. Ma per una esigenza di semplicità e di naturalità (sia pure tecnologicamente assistita) che nei mesi scorsi abbiamo sentito corrispondere a necessità profonde del fisico e dell'animo. Ecco dunque, per questi mesi estivi, una proposta molto semplice, che non costringe a lungo davanti ai fornelli e adatta al consumo anche a temperatura ambiente. Un piatto al limite del banale, ma che valorizza al massimo quelli che dovrebbero essere i "fondamentali" di una dieta salutare, oggi più che mai necessaria anche per noi che pedaliamo di gusto.

Riso integrale e verdure saltate 2 porzioni

INGREDIENTI	
Riso integrale (ottimo il vialone nano)	1 bicchiere
Acqua	2 bicchieri
Verdure estive a scelta (cipolla, carota, cappuccio, zuccina, sedano, rapa rossa, ecc.)	a piacere
Olio extra vergine d'oliva	2 cucchiari
Maggiorana o basilico freschi	a piacere
Sale	q.b.

PREPARAZIONE

Fate le operazioni seguenti in anticipo, la sera prima ad esempio, mentre cenate all'aperto al fresco e mettete a punto i dettagli della gita. Lavate il riso, scolatelo e fatelo sobbollire in due bicchieri di acqua leggermente salata a fuoco minimo e pentola coperta per 60 minuti. Se ne cuocete una dose doppia (o tripla), il riso non consumato e non condito vi attende in frigo anche per 4-5 giorni, senza problemi. Occupatevi delle verdure. Lavatele, mondatele e tagliatele a julienne. Mettetele nella padella con l'olio caldo e rimestate a fuoco vivace con un cucchiario di legno per 2-3 minuti, non di più. Le verdure dovranno rimanere croccanti. Nell'ultimo minuto aggiungete un cucchiario di salsa di soia oppure un pizzico di sale e gli aromi. Mescolate ancora. Condite il riso e fatelo raffreddare in un recipiente coperto, ma non chiuso ermeticamente. Prima di andare a letto riponetelo in frigo, ben riparato nel contenitore "da gita". Durante la sosta del pranzo sarete invidiati. Buona estate e buona salute.



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

PREISTORIA DIGITALE IL PASSATO PER LEGGERE IL PRESENTE

di Luciano Lorini

È online il primissimo sito degli Adibì, che fu ospitato dalla Rete Civica Veronese

visitatori del nostro sito web *fiabverona.it* che si fossero addentrati nei meandri della struttura di menu, si saranno probabilmente accorti della sezione che abbiamo nominato “Nostalgico?”, quasi a stuzzicare il bisogno dei più affezionati di guardarsi indietro per ripercorrere il cammino fatto assieme in tanti anni di impegno e attivismo. Navigare nel vecchio sito FIAB Verona non soddisfa solo un possibile attacco di nostalgia ma può far riscoprire attività e campagne ancora oggi fruibili. È infatti esplicito l’invito ai naviganti di segnalare al *webmaster* le pagine che potrebbero tornare utili nella nuova veste grafica, adatta anche ai cellulari e con le funzioni di condivisione social disponibili. “Nostalgico?” è la foto (statica), alla data del 14 novembre 2018, del sito che in molti ricorderanno bene. Sito che ha concluso la sua presenza online dopo oltre quindici anni di onorato servizio: è stato infatti in linea dal 2001.

Prima ancora, però, avendo capito da subito l’importanza di essere *online*, per i vantaggi che una tale scelta poteva portare alla diffusione delle buone idee, già esisteva una presenza in Rete degli Amici della Bicicletta, come allora ci chiamavamo. Stiamo parlando della preistoria informatica: un periodo da pionieri in cui tutto ciò che riguardava i *computer* era ancora materia per pochi esperti e i piani di *hosting web* presentavano costi che solo le grandi aziende potevano sopportare. Le Reti Civiche, per sopperire a questi limiti, mettevano a disposizione della cittadinanza spazi condivisi a costi nulli o comunque molto accessibili. In particolare, la **Rete Civica Veronese** (*rcvr.org*) ospitò sul suo spazio il primo sito Internet degli AdB, dal 1997 al marzo 1999, quando fu realizzata la nuova versione statica che successivamente si evolse nel sito dinamico di cui sopra. Nel frattempo, nel 2003, registrammo il dominio *www.amicidellabicicletta.it* (fu

il primo in Italia e le altre associazioni, pur omonime, dovettero accontentarsi di nomi alternativi). Venne quindi abbandonata la Rete Civica, la cui esperienza collettiva si stava comunque avviando a conclusione, per affidarsi a un nuovo servizio di hosting dedicato presso un provider locale. Il resto è storia recente.

Anche il primo sito è oggi disponibile ai visitatori online, grazie alla lungimiranza di **Stefano Gerosa** (uno tra i fondatori di FIAB Verona e suo storico *webmaster* per lunghi anni) che ne ha custodito con cura fino ad oggi le pagine, facendoci dono di questo prezioso tesoro di testimonianza storica della nostra piccola grande comunità. Sono passati oltre vent’anni, ma nella navigazione potreste scoprire il fascino di una storia ancora per certi versi attuale, quando l’impegno per costruire una città migliore si scontrava quotidianamente con la sordità ostinata di certi amministratori. Potrete rileggere i primi documenti costitutivi, ricordare nomi e luoghi cari alla memoria, sfogliare i vecchi numeri dell’amata rivista *Ruotalibera*, ricostruire pezzi di storia associativa ormai dimenticati... Abbiamo chiamato questa pagina “**Archeonauta**” perché vent’anni di storia possono essere un’era geologica, e per il navigatore Internet (l’internauta) che si avventurasse in queste pagine davvero inizierebbe una ricerca nell’archeologia del web associativo. A chi vorrà apprestarsi a questo tuffo nel passato auguriamo buon viaggio!

Amici della Bicicletta di Verona
"per una città possibile"

Ultimo aggiornamento il 10.03.99

<p>Perché la bicicletta? Perché Amici della Bicicletta? Le nostre idee, il nostro Statuto, chi siamo.</p>	<p>Piste ciclabili e diritti dei ciclisti: iniziative, proposte ed informazioni tecniche;</p>
<p>Novità e prossime iniziative, per chi vuole essere sempre aggiornato.</p>	<p>Per una città possibile, moderazione del traffico, proposte per una città vivibile ed iniziative nella scuola.</p>
<p>Dove ci trovate, come e perché diventare soci, le nostre pubblicazioni.</p>	<p>In bicicletta nel tempo libero (le nostre gite, ciclovaggi, itinerari, ecc.); Programma gite 1999. Una proposta per i ragazzi dai 18 ai 23 anni</p>
<p>Consigli pratici: quale bici, organizzare un tour, ecc.</p>	<p>Ruotalibera "on line": la rivista trimestrale degli Amici della Bicicletta.</p>

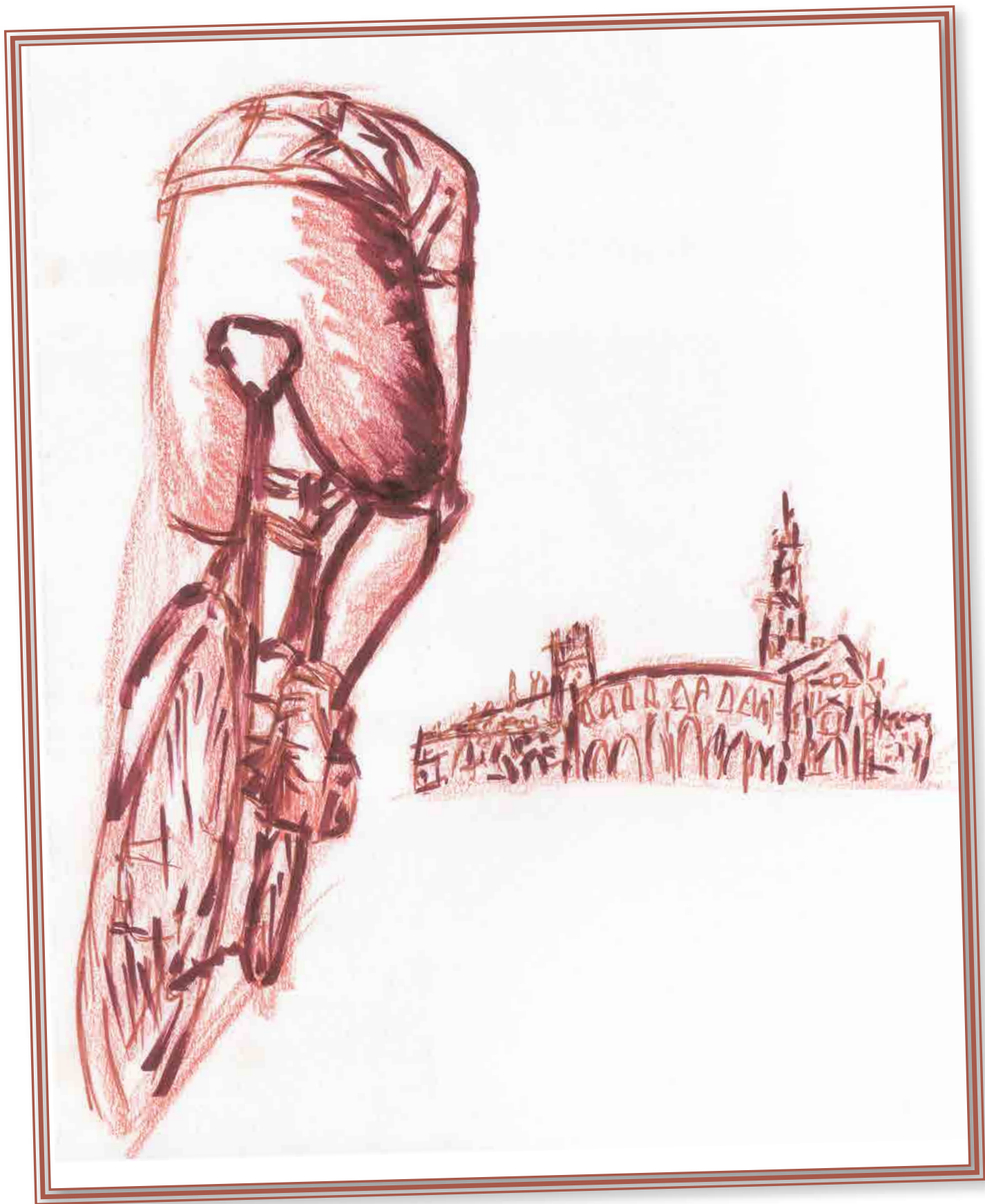
Federazione Italiana Amici della Bicicletta. Altri siti italiani ed esteri.

Torna alla pagina precedente

Amici della Bicicletta di Verona.
Via Porta San Zeno, 15/b, 37123 Verona,
tel. e fax. 045-9004443 adbvr@iname.com
Pagine a cura di Stefano Gerosa

COLLEGAMENTI:

- **Nostalgico?**
<https://www.fiabverona.it/comunicazione/nostalgico/>
- **Archeonauta**
<https://www.fiabverona.it/comunicazione/nostalgico/archeonauta/>



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**

COLOMBIA IN BICI A 2.500 METRI... di Alessio Migliorini

Nel Paese sudamericano viene data grande importanza alla mobilità sostenibile

La Colombia nell'immaginario collettivo è una terra conosciuta per il caffè, il cacao, per Pablo Escobar e le guerre tra i trafficanti di droga, in realtà nelle due città più grandi Bogotá e Medellín viene data molta importanza alla bicicletta come mezzo di trasporto.

BOGOTÀ

Nonostante l'altezza di 2.640 metri sul livello del mare, la capitale colombiana dispone di 360 km di piste ciclabili, le vie centrali durante la mattina della domenica diventano un'unica strada accessibile solo alle bici e ai pedoni, lungo questa strada stazionano venditori di tutto, dalle bottiglie d'acqua all'ultimo modello di cellulare. La legge che obbliga alla chiusura delle strade del centro al traffico veicolare è del 1970 e non è stata mai abrogata o sospesa. Nei pressi della zona universitaria e della partenza della funicolare per il Santuario di Monserrate sorge un posteggio bici moderno, paragonabile ai posteggi che sorgono nelle vicinanze delle stazioni in Italia.

Come tipologia di bicicletta, vista la quota e la necessità di dovere affrontare pendii ripidi, vanno forte le mountain bike, in realtà gira un po' di tutto dalla vecchia bici di terza-quarta mano ottenuta in maniera più o meno "lecita" fino all'ultimo modello di bici da corsa del valore di migliaia di euro. Al momento a Bogotá non è presente un servizio di bike sharing.

MEDELLIN

Medellin è la seconda città colombiana posta ad una quota di 1.495 metri sul livello del mare è anch'essa una città amante delle due ruote. Dispone di 36,2 km di piste ciclabili ed è dotata di un programma di bike sharing che attualmente è di 600 biciclette e 35 stazioni, ma è già in progetto un ampliamento a 3.000 biciclette e 150 stazioni. Il servizio è totalmente gratuito, bisogna solamente registrarsi e scaricare l'apposita app Encicla (l'app è utilizzabile e scaricabile solo sul suolo colombiano).



Pista ciclabile a Medellín



Parcheggio biciclette comunale a Bogotá



Pista ciclabile a Bogotá



La principale via di Bogotá che diventa solamente ciclopedonale la domenica

Le stazioni del bike sharing sono poste in prossimità delle fermate della metropolitana e dei luoghi di maggiore interesse. Tramite l'app è possibile conoscere in tempo reale lo stato di tutte le stazioni.

Informazioni sul viaggio

Volo da Malpensa con Air Europa via Madrid: senza infamia e senza lode.

Alberghi: tutti nella categoria 3 stelle con colazione inclusa, tutti sufficienti tranne l'Hotel di Medellin che si è dimostrato una bettola.

Transfer e guide: tutte organizzate dall'Italia: si sono dimostrati tutti adeguati (non aspettatevi i mezzi con il metro di valutazione europeo). In ogni pulmino/taxi colombiano che si rispetti non possono mancare: casse audio e amplificatori da concerto in Arena, rivestimenti in moquette possibilmente a pelo lungo, magliette di calcio della squadra del cuore, luci led in grado di illuminare uno stadio.

Cibo: per lo più cucina internazionale, buonissima la frutta, ottime le zuppe, soprattutto quella di fagioli.

Comunicazioni: impensabile l'idea di usare il telefono italiano per comunicare, la cosa migliore è procurarsi una sim colombiana; il wifi si trova praticamente ovunque, in molte città c'è il wifi della città ad accesso gratuito.

Il nostro giro: Bogotá merita di essere vista per il movimento writers, per la piazza Bolívar e se amate immergervi nella cultura locale per il museo dell'oro e della cultura precolombiana. Da Bogotá siamo andati a visitare la cattedrale di Zipiquirà, costituita in una miniera di sale. Il paesino dove sorge la miniera è un tipico paese colombiano con un'ampia piazza comprendente la cattedrale e il palazzo governativo.

Da Zipiquirà siamo passati a Cartagena, divisa in città vecchia e città nuova. Se siete amanti delle comodità prendete alloggio a Bocagrande (la città nuova) altrimenti alloggiate pure a Cartagena vecchia.

Una giornata deve essere dedicata all'arcipelago del Rosario e al suo mare cristallino.

Da Cartagena siamo volati a Medellin. Medellin merita una visita senz'altro per la Communa 13, un eccellente esempio di recupero di area degradata.

Oltre a un ottimo sistema di bike sharing Medellin vanta pure un'eccelsa rete di trasporti pubblici che comprendono 4 linee della metropolitana (che congiungono i quattro punti cardinali) e una cabinovia che collega la parte alta (dove ci sono le favelas) alla parte bassa della città (dove si trovano le attività commerciali).

Da Medellin siamo andati poi a Guatapé, paese andino caratterizzato da case multicolori. Sulla strada per Guatapé abbiamo visto anche dei cicloturisti.

Costo: 7 notti 9 giorni all'incirca 1.500 euro shopping escluso.

Disavventure: un furto di un cellulare e di uno zaino (senza documenti importanti) a due persone, per il resto tutto è andato liscio. ●



Ciclisti in procinto di partire da plaza Bolivar a Bogotá, tutti con il casco

IL BELLO DELLA COLOMBIA

- **Bogotá:** l'organizzazione e l'apertura alle biciclette in questa capitale situata a più di 2.500 metri di quota.
- **Zipiquirà:** la cattedrale e la Via Crucis scolpite nel sale e la piazza di un paese precolombiano
- **Cartagena:** la città vecchia con le sue vie caratteristiche e lo spettacolare mare dell'arcipelago del Rosario
- **Medellin:** la riqualificazione di un'area in mano ai narcos, l'innovativo sistema di mobilità pubblica e un bike sharing che non ha nulla da invidiare a quello delle capitali europee.

Suor Lina si chiamava, ma tutti la conoscevano come Suor Bartali perché nello svolgere il suo servizio quotidiano a favore dei bisognosi passava intere giornate in sella a una scassatissima bicicletta da donna.

Ogni tanto qualche benefattore gliene regalava in maniera anonima una nuova, ma lei non la teneva per sé nemmeno un minuto, la regalava a qualcuno o la consegnava in convento perché lei, al voto di povertà pronunciato, ci credeva sul serio.

La monaca era stata in missione parecchi anni, una volta rientrata in Italia aveva chiesto di essere mandata in qualche quartiere popolare ad occuparsi dei poveri, perché sentiva che quella era la sua vera vocazione.

L'avevano accontentata mandandola in una parrocchia di periferia ad aiutare le numerose famiglie in difficoltà abitanti un sobborgo di Verona.

Diventata da subito un membro a tutti gli effetti di quella comunità, per merito di quelle sue doti ciclistiche era stata affettuosamente ribattezzata Suor Bartali, un nomignolo che non la offendeva ma del quale andava anzi orgogliosa, perché in gioventù aveva tifato per il corridore toscano del quale apprezzava, oltre al talento sportivo, le qualità umane e, cosa per lei ancora più importante, la fede profonda.

Qualcuno la chiamava anche la suora delle sporte perché portava sempre un paio di borse di plastica appese al manubrio della bicicletta.

Suor Lina girava tutto il giorno

cercando cibo per i suoi poveri, entrava nei supermercati e dai grossisti del mercato ortofrutticolo, chiedeva cibi in scadenza, frutta e verdura non più commerciabili, distribuendoli immediatamente a chi ne aveva bisogno.

Suor Lina non si limitava a sfamare quella gente, molti erano i primi extracomunitari arrivati da noi, ma si dava anche da fare per trovare loro un'occupazione e una casa dignitosa.

I posti di lavoro si trovavano spesso un po' lontani dal quartiere e allora la suora si metteva anche a cercare un mezzo di trasporto, che naturalmente per Suor Bartali non poteva essere che una bicicletta.

La religiosa veniva dai dintorni di



Illustrazione di **Luigina Verzini**



Bassano del Grappa, terra di ciclisti, di costruttori di velocipedi e di salite famose del Giro d'Italia, il padre e i fratelli erano tutti appassionati ed esperti delle due ruote e lei stessa, oltre a muoversi esclusivamente su questo veicolo, di biciclette se ne intendeva parecchio.

Mio padre era diventato amico di Suor Lina e, pur non essendo religioso, aveva grande stima e rispetto per lei. La suora da parte sua lo considerava un "bon omo", appellativo che in Veneto significa molto di più che avere buon carattere, virtù che in ogni caso non figurava tra quelle di mio padre.

Nonostante la considerazione reciproca il loro primo incontro era stato comunque piuttosto burrascoso.

La monaca appena arrivata in quartiere si era subito informata dove si trovasse il meccanico ciclista più vicino, e la mattina del giorno dopo era piombata in officina chiedendo una bicicletta usata.

Mio padre, vedendo quella suora anzianotta e dall'aria ingenua, aveva

fiutato l'affare tirando fuori uno dei carciofoni che stava cercando di piazzare ormai da troppi mesi.

Nel nostro gergo un carciofone non è un sottaceto ma un articolo, diciamo così, difficile da commerciare.

- Ho proprio quello che fa per lei, sorella. - Suor Lina aveva dato appena un'occhiata alla bicicletta pronunciando in un attimo la sentenza nel suo cantilenante dialetto vicentino.

- Senti capo diamoci del tu va là, che mi pare che siamo vecchi uguali, 'sta rebóngia qua vendela alle sèmpie delle tue clienti sióre ma non provarci a sbolognarla a me! -

E aveva cominciato a snocciolarne, una a una, tutte le magagne lasciando l'altro senza parole, arrabbiato ma nello stesso tempo ammirato dalla competenza della monaca.

- Ah, sì, se no avrei anche quest'altra... -

- Vedi che incominciamo a ragionare dà, trattami bene e questa me la porto via.

- La suora tornava poi spesso in officina

per riparazioni che il più delle volte non le facevamo pagare, quando capitava qualche bici usata discreta e a buon prezzo mio padre diceva:

- Questa la teniamo da parte per Suor Bartali. -

In ogni caso al momento di mostrargliela, in via precauzionale, gliene elencava tutti i difetti.

- Sono già rimasto scottato una volta con quella maledeta vesentina lì e mi è bastato! -

Finiti gli affari i due si fermavano un po' a chiacchierare di corridori d'altri tempi e di itinerari intorno a Bassano che entrambi avevano percorso in bicicletta.

Mio padre era stato poi ammalato per molti anni e Suor Lina lo veniva ogni tanto a trovare.

Una volta, spinta dalla sua fede ingenua, gli aveva portato un'immagine della Madonna, l'unico modo che lei conosceva di aiutare un amico in difficoltà.

- So che non credi a 'ste robe qua ma non importa, ci credo io ed è sufficiente. - ●

L'ECLISSI DEI COLORI

Testo ed illustrazioni di **Andrea Bisighin**

L'alba è una tenera amante: tutte le mattine scivola fuori dal tepore notturno e si leva a rischiarare il mio cammino: quella mattina mi sembrava diversa, sfuocata, sfuggente, quasi avesse fretta di congedarsi.

Un'impressione fugace che avevo dissipato dopo esser salito in sella alla bicicletta ed aver trovato il ritmo che accordava i miei piedi sui pedali all'aria nei polmoni. Il verde della campagna, ancora sopita, fuggiva attorno a me e, senza rendermene conto, ero già giunto sul limitare del bosco da cui un dedalo di sentieri s'irradia lungo le direttrici che definiscono la valle.

Le gambe giravano come un mulinello sui pedali mentre le gomme mordevano lo sterrato: lo scoppio mi colse di sorpresa, attanagliandomi il cuore.

Per una frazione di secondo udii i pallini proiettati fuori della cartuccia che foravano e attraversavano le foglie: mi girai in quella direzione e le sfere di metallo mi colpirono in pieno volto, conficcandosi nelle orbite degli occhi.

L'uomo che aveva sparato si dileguò nel nulla, un ramo secco che si spezzava era l'unica traccia che rimaneva del suo passaggio. Avvertii dei lampi, sotto le palpebre abbassate, persi l'equilibrio, sbattendo prima su dei grossi rami e poi cadendo su delle rocce che affioravano dal terreno.

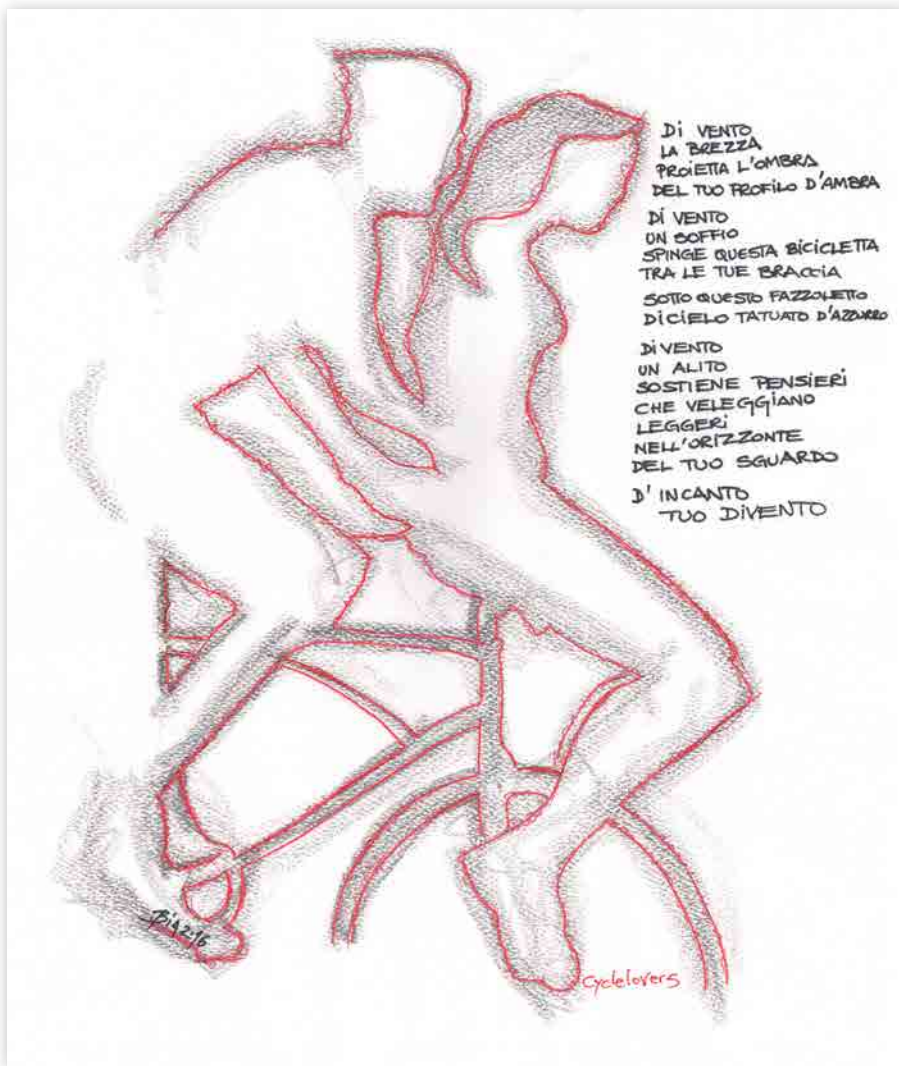
Quando mi sono destato uno straccio di sole filtrava attraverso gli alberi, lo sentivo, caldo, sulla fronte; messomi a sedere, ovunque mi toccassi in viso, avvertivo la densità appiccicosa del sangue rappreso. Avevo iniziato ad urlare fino a che le lettere che

componevano la parola aiuto mi avevano bruciato la gola.

Un vecchio in cerca di funghi mi aveva sentito ed era corso a cercare aiuto mentre l'odore della resina impregnava gradevolmente l'aria. Qualcosa era mutato: la luce del sole stava sfiorando, come il mozzicone di una candela, e lasciava spazio ad un'amena ombra che mi velava gli occhi.

Lululato stridente della sirena dell'ambulanza mi accompagnò fino in ospedale di cui realizzai immediatamente l'atmosfera: il disinfettante che brucia le narici e pizzica la gola, le voci a mezz'aria, rapide e nervose, le vibrazioni metalliche di barelle e sedie a rotelle, fino a sfumare nel fruscio delle carte, poi il buio totale, nella mente, oltre che negli occhi.





e, con la sua voce di un verde salvia, dai toni pastello, mi presentò Aurora: rideva forte, come chi ha la vita che le esplose dentro, con i toni accessi del rosso rubino. La sua voce e la sua risata mi destarono da quel torpore grigio ed opaco che stagnava indolente nelle mie vene. Per un attimo mi parve che il sole avesse fatto capolino, infilandosi in uno scampolo di cielo, espugnato alle nubi. Una sensazione di giallo, denso e diffuso. Non riuscivo a parlare, la mia voce era impastata di grumi densi di nero e marrone. Nella mia testa scoppiavano concitate urla viola di rabbia per non riuscire a spinger fuori le parole. Reclinavo il capo, incassandolo nelle spalle che si facevano sempre più aguzze, due aborti d'ali, tendevo i timpani a quella voce la cui armonia era pari ad un solletico leggero, dai toni del blu elettrico, a bassa tensione.

Lasciavo che il tempo mi scorresse addosso in quegli ambienti gravidi di toni stagnanti ed opachi che si alternavano al bianco sporco dei silenzi ma in giardino, lì le sensazioni si amplificavano, come l'acqua che diluisce i colori. Aurora, fedele al suo nome, elargiva luce trasparente: la sua voce diluiva il rosa dei sussurri e pennellava di indaco le vocali che stemperava nell'arancio delle sue risate che mi inebriavano. La voce, al cospetto di lei, progressivamente, stava rifiorendo coi colori dei prati di maggio nel vivaio del mio intimo. Cominciammo a parlare di tutte le cose che ci mancavano: a me avevano rubato il sole ma lei era stata costretta a sedere su una carrozzina, come il bocciolo di un fiore, privato del suo regale stelo. Ma un fiore è un fiore, il profumo di una rosa prorompe nell'esistenza come un faro illumina i naviganti alla deriva ed io mi sentivo così: una zattera in balia delle onde, nel buio assoluto di una notte senza fine. Aurora mi prese per mano e, con le sue parole, tracciò nella mia mente il cammino che mi ricongiungeva al sole.

Nel susseguirsi delle parole, il sole avevo ricominciato non a sentirmelo addosso ma dentro: vivo, giallo, infuriato e selvaggio nell'anarchia delle

Le stanze di ospedale che abitai da quel giorno erano sempre in penombra, la percepivo attorno a me, appiccicosa, come il sangue che quel giorno mi imbrattava ovunque mi toccassi. Per sottrarmi a quella condizione, cercavo di alimentare il ricordo dei colori dal vortice dell'oblio che tutto fagocita: mentalmente associavo diverse sfumature a tutte le voci e i rumori che animavano quegli ambienti, luoghi di cui avvertivo la misura in funzione della gamma di suoni che ci abitavano dentro. Cercavo di difendermi come potevo da quell'invadente macchia nera che si stava impossessando della mia esistenza.

Un pomeriggio, un sospiro mi colse alla sprovvista, non avevo udito i passi avvicinarsi alla soglia:

- La porto giù in giardino.-

Un tono sereno ma fermo, un metallo brunito riscaldato dal sole. Gli

spostamenti d'aria e l'avvicinarsi degli odori definivano gli spazi percorsi nei corridoi. La soglia dell'ingresso fu scandita da un sobbalzo, attutito dalle ruote di gomma della carrozzina su cui ero adagiato.

L'aria mi punse il viso come fossero spilli scagliati verso di me da compagnie di arcieri; del sole non c'era traccia, non avvertivo il suo tepore sul viso, nulla.

L'infermiera mi spiegò che tutto attorno c'erano edifici molto alti ed il sole riscaldava il giardino solo poche ore durante la giornata. Mi accompagnò per una breve passeggiata: le persone la salutavano con timbri di voce che sfumavano ad ogni nostro spostamento. L'arrestai solo quando udii una voce di uno squillante arancione corrispondere il suo saluto.

Chiesi di riposare un attimo, si sedette

nubi incendiate nel propagarsi diffuso delle vampe al tramonto. Giorno dopo giorno mi libravo nell'infinito dell'azzurro, condotto da questa impareggiabile guida, anche in quei giorni in cui il sole si tingeva di verde acido, contaminato dai fumi delle ciminiere e dagli scarichi delle macchine, o era velato da uno smalto opaco, come di caligine, in quei giorni in cui l'aria era pesante e le nubi grvide di pioggia. Più Aurora raccontava, più penetrava, prorompente, nei varchi che stavo aprendo di nuovo alla vita. Un giorno fui io a stupirla: - Perché non facciamo un giro?-

La sua voce si fece titubante, come un motore che stenta a partire:

- Cosa vorresti fare?-

-Tu mi racconti il mondo ma io posso spingere la tua carrozzina e fartelo vedere.-

Con una voce che sembrava in equilibrio su un filo, acconsenti ad assecondare quel mio impeto di sana follia.

Ancora oggi, mi siedo sotto il pergolato e ascolto il canto del sole, dall'alba al tramonto, i suoi raggi s'infilano tra un ramo e l'altro, disegnando il loro chiaroscuro sul mio corpo, all'ombra delle fronde che oscillano, leggere, ad ogni alito di vento. La brezza sussurra sulla mia pelle i racconti che le stagioni serbano per noi. Io più non lo vedo ma il sole ritorna, sincero, ogni mattino e Aurora, con le sue parole, ne dipinge la luce. ●



Una storia naturale

TURRI®

WWW.TURRI.COM

RESTARE ATTIVI NONOSTANTE TUTTO

di Denis Maragno

La quarantena “militante” di Fiab Rovigo

Tre mesi di sostanziale stop alle attività, per una associazione come la nostra, possono sembrare una tragedia ma è sempre stato il nostro approccio guardare sempre *the bright side of life* cercando di cogliere gli aspetti positivi che, nonostante il periodo drammatico, si possono aprire.

FIAB Rovigo infatti non è stata a guardare e ha usato tutti gli strumenti a sua disposizione per mantenersi attiva e lanciare il suo messaggio oltre l'ostacolo.

Uno dei principali strumenti che ha scelto è stata la comunicazione: sia via social media che via stampa, ha continuato a parlare di bici, di ambiente e di salute.

In prima battuta si è subito cercato di far comprendere gli aspetti più positivi di questo “fermi tutti” sottolineando come questa era (e speriamo lo sia ancora) una occasione unica per riflettere sul nostro stile di vita, oggettivamente fin troppo impattante sul mondo che ci ospita.

Abbiamo invitato a riscoprire la lentezza, il silenzio, la prossimità. La lentezza perché usando la bici, per quelle poche opportunità di muoverci che ci sono state concesse, potevamo comprendere la forza dell'andare piano; il silenzio perché abbiamo potuto apprezzare come la natura andasse avanti e si impadronisse di tutto, fiorendo indisturbata senza il nostro usuale

formicare su strade ingombre di rumorose auto; la prossimità per la possibilità di conoscere i nostri vicini e soprattutto i negozi di prossimità che spesso nemmeno frequentavamo. Rendendoci conto, a nostre spese, che spesso queste resistenti realtà erano l'ultima attività ancora presente nei piccoli paesi dove il commercio locale è stato ucciso dalla grande distribuzione (in Polesine è praticamente impossibile “fare la spesa” senza prendere l'auto).

Sul tema bici, invece, abbiamo semplicemente ribadito come uno stile di vita sano ci renda più resistenti alle malattie e il muoversi quotidianamente in bici rientra perfettamente in questo.

In seconda battuta abbiamo colto tutte le occasioni che alle associazioni del territorio sono state date.

Abbiamo aderito alla richiesta del Comune di Rovigo di dare una mano nella distribuzione porta a porta delle mascherine regionali (opponendoci, tra l'altro, alla scellerata scelta di effettuare la distribuzione attraverso punti da raggiungere esclusivamente in auto, generando traffico in un momento in cui il traffico non esisteva più). Questa attività ha visto coinvolti una decina di nostri volontari per tre settimane, dimostrando (anche ai volontari delle altre associazioni) come la bici, in un contesto urbano, sia un mezzo di



trasporto efficace, veloce e competitivo. Inoltre abbiamo messo a disposizione la nostra piccola flotta di biciclette “gialline” alla Croce Rossa nella sua attività di consegna dei medicinali e buoni pasto porta a porta. I volontari crocerossini sono stati entusiasti della possibilità di muoversi per il centro città rapidamente e senza problemi di parcheggio (uno dei paradossi di questa quarantena è stato proprio l'assenza di parcheggi liberi in città, nonostante fossero tutti a casa...).

Una ulteriore azione è stata quella di devolvere l'avanzo di bilancio 2019, circa 1.000 euro, equamente al Comune di Rovigo (per l'emergenza alimentare delle famiglie in difficoltà) e alla Regione Veneto (per affrontare l'emergenza sanitaria).

Infine ci siamo battuti con determinazione, fino a realizzare una raccolta firme online, per chiedere la riapertura al transito ciclabile delle piste ciclabili chiuse a tutti e perfino a chi ne aveva effettivo bisogno per muoversi in sicurezza per andare al lavoro o per altri spostamenti necessari.

Quando è stato possibile uscire in libertà, abbiamo messo a disposizione tracce digitali di itinerari e percorsi nel nostro territorio, perché FIAB è sì per muoversi guidati e in compagnia, ma è anche e soprattutto, per essere in grado di muoversi in autonomia.

Risultato di tutto questo impegno? Per il momento siamo a quota 159 soci (50 in meno del 2020 ma solo 10 in meno rispetto al 2018). *Always looking on the bright side of life!* ●



TRE ANNI DI CONTACICLISTI di Denis Maragno

Con l'ultima rilevazione Fiab Rovigo è in grado di ricostruire la dinamica completa degli spostamenti urbani in bicicletta

Il 3 giugno, in occasione della Giornata mondiale della bicicletta, FIAB Rovigo, come prima iniziativa della ripartenza, ha deciso di organizzare una contaciclisti, ossia il monitoraggio dei passaggi di biciclette, in quattro punti leggermente periferici rispetto al centro città. La scelta di questi punti è stata finalizzata a completare il quadro delle analisi dei flussi ciclabili in alcuni incroci importanti di Rovigo. Dopo tre anni l'Associazione è in grado di approntare una valutazione complessiva del traffico ciclistico cittadino. Due appunti di metodo: tutti i rilevamenti sono stati fatti nella stessa fascia oraria e tendenzialmente nello stesso giorno della settimana, il venerdì dalle 17.30 alle 18.30, orario considerato di "punta".

Che cosa emerge da queste analisi? A Rovigo esiste una buona presenza di ciclisti urbani con una media complessiva di 285 passaggi orari ad ogni incrocio (per una media al minuto di quasi 5 biciclette). Media che va ad alzarsi sull'asse più centrale dove si toccano gli 8 ciclisti al minuto fino a scemare nelle aree più periferiche attestandosi sulle 2 unità.

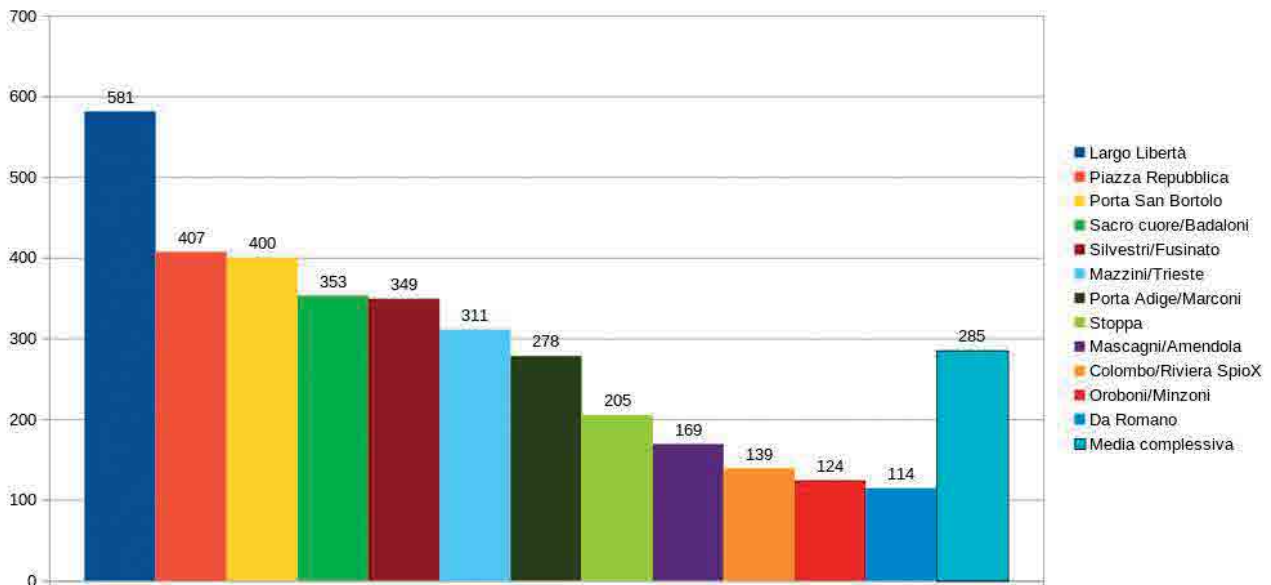
Il centro città è un polo attrattivo, anche per chi si sposta in bici, ma in nessuno degli incroci analizzati sono presenti delle facilitazioni per i ciclisti. Anzi, la fa da padrone il mezzo a quattro ruote tra parcheggi e manovre che fanno più da giungla che da città. L'assenza di tutela per chi si sposta in bici, nel senso di strumenti specifici per la bici come corsie e piste ciclabili o anche solo attraversamenti protetti

o meri interventi di moderazione per ridurre la velocità delle auto, scoraggia, nei nostri concittadini la scelta della bici.

Uno scoraggiamento che porta alle note conseguenze: maggior inquinamento, maggior rumore, maggior pericolosità delle strade, aumento delle buche e assenza di parcheggi. Non per nulla, infatti, Rovigo può vantare il triste primato di 871 veicoli a motore ogni 1000 abitanti superiore sia alla media nazionale (854) che a quella regionale (851), lontanissima da quella europea (605) e pure da quella statunitense (838) oltre ad essere in testa, a livello regionale, per i km percorsi annualmente dai suoi abitanti. Insomma uno sguazzare inconsapevole e incontrollato in fondo alla classifica.



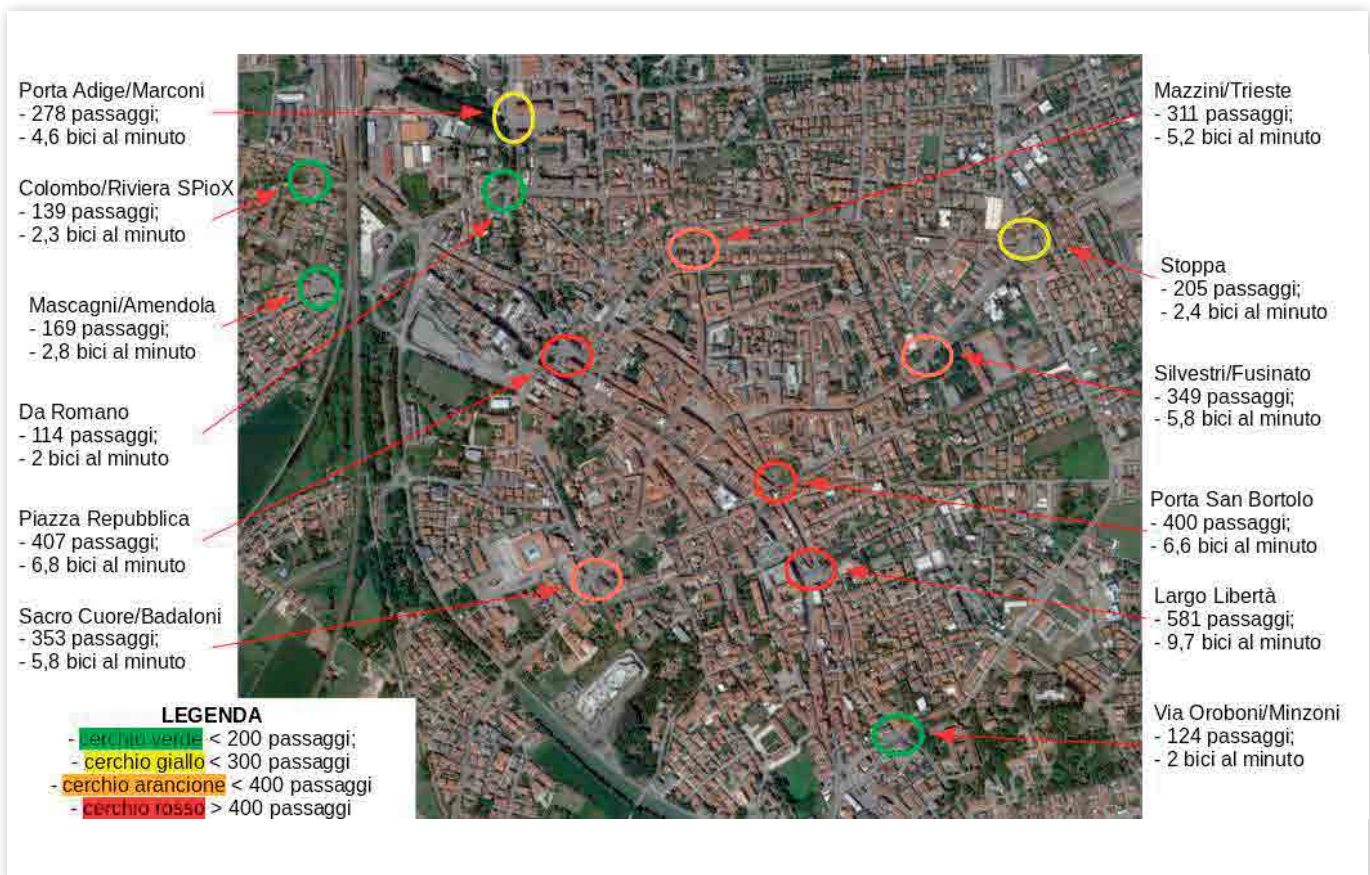
Passaggi complessivi in un'ora



L'associazione ha redatto un report dettagliato con questi numeri raccolti e inoltre, nelle sue analisi, ha anche valutato

quali fossero le direttrici di maggior percorrenza da parte degli utenti delle due ruote. Se e quando l'Amministrazione

deciderà di tutelare la mobilità ciclistica urbana le nostre analisi le forniranno un punto di partenza sul quale lavorare. ●





El canton Movimento virale

Due mesi di clausura, mascherati da nomi inglesi meno monacali, ci hanno scombuscolato le vite già programmate da tempo e ci hanno costretti a pensare più del solito.

Il misterioso, invisibile killer ci ha presi alla sprovvista, anche se già sapevamo che si era messo in viaggio e che come mezzo di trasporto preferito aveva le nostre gambe.

All'inizio sembrava una festa: tutti sui balconi (che per fortuna hanno retto), tutti a cantare, tutti a fare il pane e a metter su chili.

Dopo un po' la festa ha cominciato a infiacchirsi. Bella la famiglia, ma a volte si ha bisogno di una libera uscita. Qualcuno, evidentemente, ne ha più bisogno di altri e così c'è stato chi ha comperato un cane su Amazon pur di poter uscire, chi si è messo ad acquistare ogni giorno il giornale e chi, semplicemente, ha fatto il furbo ed è uscito regolarmente, sperando di non trovare posti di blocco.

C'è stato chi ha giustificato le sue corse di "sfroso" con

motivazioni sanitarie e chi è ricorso alla politica, gridando al sequestro di persona e alla privazione illecita della libertà personale.

Noi di Fiab Verona, più semplicemente, grazie alla geniale idea di Enzo, abbiamo pedalato in cantina.

Appena è stato possibile uscire di casa, comunque, una marea di gente si è precipitata per le strade.

Oramai sembra di essere tornati alla normalità, con le code di auto in ogni strada e l'aria profumata di benzina e gasolio. Ma la novità c'è: molte più persone hanno provato l'ebbrezza del camminare senza uno scopo preciso e molte di più hanno riscoperto la bicicletta. Tanto che, complice anche il contributo statale, i venditori di biciclette hanno esaurito tutte le scorte di magazzino.

Chissà se quando questo numero arriverà nelle case il fenomeno sarà ancora vivo o se sarà stato il solito fuoco di paglia. Noi, comunque, saremo in sella, come sempre.

di Bepo Merlin

farmacia
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